

Il volo è soprattutto passione e, subito dopo, una scelta di vita che influisce sul modo di pensare e di rapportarsi con il mondo. La "Terza pagina" nasce su AS Aviazione Sportiva 15 anni fa da un'idea del Com.te Germano Piccinini. Oggi ve la proponiamo come palestra delle idee, uno spazio per condividere i propri pensieri e stati d'animo, la propria filosofia di volo e di vita.

Paolo Gavazzi

SF-260 e TF-51

(tratto da "Cattive Compagnie")

In quei tempi mi ero preso una solenne cotta. No, non per una ragazza, ma per il 260 e volavo a Bresso con Sergio Dallan con l'I-ISAB, con cui non era però consentita l'acrobazia, e a Venegono con Rolando Sarina con l'I-APAA e l-APAB, con i quali facevo acrobazia. Per questa ragione feci due abilitazioni per la stessa macchina in due aeroclub diversi. Il 17 marzo 1992 superai l'esame per la licenza italiana. In questo modo ne avevo due, di licenze, cosa che negli anni successivi mi servì molto. Se una scadeva, potevo continuare a volare con l'altra. In aprile di quell'anno andai negli USA con mio fratello Gerolamo, Franco Borromeo, Francesco Pepino e suo cugino Galimberti. Noleggiamo un Beechcraft BE-36 Bonanza, a 75 dollari dry l'ora, e da Washington andammo in Florida a Orlando per assistere al Sun 'n Fun. Da quelle parti c'è l'aeroporto di Kisseemee, dove è di base un sogno: il TF-51 Mustang Crazy Horse. I caccia della seconda guerra mondiale sono la massima espressione degli aerei ad elica a pistoncini. Dopo sono arrivati i jet e la formula di quei purosangue è stata abbandonata. Per un patito come me, fanatico di aerei e di volo, il trovarmi nei pressi di un Mustang su cui era possibile volare fu, ovviamente, un'occasione cui non era possibile resiste-

re. Presi appuntamento e mi presentai con qualche ora di anticipo a Kisseemee con mio fratello Gerolamo. Avevamo tempo e visitammo l'hangar del piccolo museo locale. In terra c'erano i rottami di un aereo incidentato. Erano piccoli pezzi, come se fosse rotolato per un chilometro, ed erano del tutto irriconoscibili. Tra questi vidi il muso, quasi intatto e per questo dedussi che l'aereo fosse rotolato e non precipitato. Lo guardai e mi sembrò quello di un Lockheed T-33. Allora chiesi a un addetto se era così. Mi rispose di no, che l'aereo era un Lockheed P-38 Lightning! Questo la dice lunga sullo stato del relitto. Non avevo visto eliche e motori Allison e l'avevo scambiato per un jet monomotore. Chiesi cosa ne avrebbero fatto di quei pezzetti di alluminio. Mi rispose che l'avrebbero restaurato! Mi chiedo, sinceramente, se ci siano riusciti. Avevo ancora tempo, che impiegammo, Gerolamo e io, a fare un giretto su un Waco rosso. Noi due nei posti affiancati davanti e il pilota dietro.

All'ora stabilita mi presentai all'hangar del Crazy Horse. Era lì, splendente, bare metal, nell'hangar lindo come una sala operatoria. Fui fatto salire al primo piano dove c'era la sala briefing. Il sorridente pilota, Doug Schultz,



la terza pagina



A Kesseeemee, aspettando di volare sul Mustang, io e Girolamo facemmo un giro su un Waco triposto

mi spiegò le caratteristiche dell'aereo e il suo comportamento in volo, specie per quanto riguardava l'effetto della coppia del motore e dell'elica. Mi disse che ogni anno l'US Navy mandava un paio di piloti a fare l'abilitazione sul Mustang, ma non conosco la ragione. Lui li portava in quota, poi ipotizzava che la pista fosse, diciamo, a 5000 piedi e gli diceva di preparare l'atterraggio a quella quota. Il pilota rallentava, estraeva il carrello e i flap, ma nel momento in cui stava per "toccare", Shultz gli diceva - Go around! - Il pilota dava tutto motore e... si metteva l'aereo in testa! Questo proprio per dimostrare l'effetto della coppia. Salimmo poi a bordo; io dietro, ma con tutti gli strumenti a disposizione. Non per niente era un TF, Training Fighter. Doug mise in moto, rullò alla testata pista, diede motore e decollammo, con un'accelerazione impressionante. Mi passò subito i comandi e mi disse quale direzione prendere. Salimmo a 6000 piedi su una zona della Florida disabitata. Sotto c'era solo qualche alberello e strade sterrate. Mi disse di fare quello che volevo. Reduce da ore acrobatiche sul 260, timidamente accennai un tonneau. Vidi davanti il casco blu di Doug che faceva cenno di sì. Tutto bene. Gasato per l'apprezzamento, mi lanciai in un otto cubano, agendo anche sul trim, perché qualcuno, non ricordo chi, mi aveva detto che su quelle macchine, veloci e con i comandi durissimi, era bene aiutarsi col trim. Il casco blu accennò ancora un sì, ma questa volta accompagnato nell'interfono da un - Good, Paolo - Allora continuai con looping, rovesciamenti, sfogate, quadrifogli e tutto il repertorio che avevo imparato sul 260. Devo dire, senza passare per sbruffone, che il Mustang si comportava proprio come il 260, fatta eccezione per la velocità. - OK, Paolo, now let's go for a low flight - Non chiedevo di meglio! Rovesciai l'aereo, tolsi motore e picchiai verso terra. Arrivato a un'altezza di una ventina di metri dal terreno a 270 nodi, stabilizzai l'aereo e presi a seguire una strada sterrata. - Go down, Paolo. Go down! - Emozionatissimo, scesi a un'altezza inferiore a quella degli alberi, seguendo sempre la strada e facendo virate strette per seguirne le curve. Il casco blu faceva cenno di sì. A un certo punto mi trovai di fronte una macchina che veniva in senso inverso. Gli passai a tre, quattro metri dal tetto e mi chiedo cosa possa aver pensato il guidatore a vedere un bolide che lo puntava a più di 400 chilometri all'ora! Risalimmo poi a una quota

di 2000 piedi, passai i comandi a Doug e atterrammo, dopo un'ora e due minuti di volo che mi erano costati solo 1000 dollari. Mai 1000 dollari furono spesi meglio! Mi si lasciò dire che Doug mi fece i complimenti, ma forse diceva così a tutti quelli che portava in volo.

Innamorato del 260

Come dicevo, appena possibile correvo a volare con l'SF-260. Per i miei gusti era l'aeroplano perfetto. Prima di tutto era bello, dalle linee sexy. L'interno non concedeva niente al design, era essenziale come deve essere una macchina militare. In volo poi era una delizia, docile e facile da pilotare anche in acrobazia. Tra l'altro avevo avuto due istruttori eccezionali: Rolando Sarina a Venegono, ex pilota di 104, e Sergio Dallan a Bresso. Un giorno Sarina, rientrando a Venegono mi chiese: - *Conosci la scampanata con sorpresa?* - Perplesso, risposi: - *No di certo. Cos'è la sorpresa?* - *E bravo, se te lo dico che sorpresa è?* - Detto questo, prese i comandi e lo mise in verticale. Il 260 salì, sempre più lentamente. Quando ormai stava per fermarsi, il motore si spense e vidi l'elica ferma. Rolando fece la scampanata e quando l'aereo puntò il muso verso il basso riaccese il motore. - *L'hai vista, la sorpresa?* - A me piace volare così, senza però rischiare di fare cose che non ho mai provato prima più volte con un esperto. Per esempio, non ho mai provato da solo una scampanata con sorpresa. Andando all'Aero Club Varese e curiosando nell'hangar, mi chiedevo come potesse sopravvivere: c'erano due Grob, un Tampico, qualche Cessna di cui uno a passo variabile, due SF-260, due Partenavia P-68, un Mooney, un Cheyenne, che non so se era di proprietà, ma comunque utilizzato per l'IFR. Quella flotta era l'espressione dei desideri di un presidente, a mio parere. Era la flotta che avrebbe voluto avere di sua proprietà. L'aeroclub, infatti, non sopravvisse. Fu commissariato e iniziò a vendere i gioielli di famiglia. Tra questi un 260, l'I-ISAH. Saputolo, mi precipitai a Venegono come un fulmine e diedi la mia disponibilità ad acquistarlo. Quando arrivai vidi che era in volo ed effettuava dei touch-and-go. Chiesi chi c'era a bordo e mi dissero che era Sarina con un inglese interessato all'acquisto. Sto stronzo! Per fortuna il perfido Albione decise che non era l'aereo per lui e rinunciò. Fu così che divenni proprietario dell'aereo dei miei sogni, nel 1998. Lo pagai una cifra inferiore a quella che potrei ottenere vendendolo adesso. Pura ipotesi, me lo tengo ben stretto. In realtà ne avevo già posseduto una caratura: quella dell'I-ISAB dell'Aero Club Milano. Anche questo l'avevo messo in vendita, non per necessità, ma perché si erano resi conto che non era aereo da aeroclub. L'SF non è difficile da pilotare, anzi, ma vuole una certa precisione in atterraggio. Se il pilota lo stabilizza un po' troppo in alto, non fa come un Cessna che sprofonda bello piatto. No, il 260 abbassa un'ala e la tip è la prima cosa che tocca terra. Era già successo due volte, mi pare, e avevano deciso di venderlo. Fu così che lo comprammo in quattro. Troppi: c'era chi lo voleva per tutte le vacanze estive, chi era in difficoltà economiche e non pagava le spese, e così via. Vendetti la mia quota e mi buttai felice sull'I-ISAH.

Il fatto che ci siano più Gavazzi che volano e due aerei uguali, anche nella livrea, che differiscono solo per una lettera, uno Bravo e l'altro Hotel, produsse il tempora-

neo sequestro del mio cucciolo. Due miei fratelli, Stefano e Marco, avevano un interesse in Romania e ci andavano spesso con l'I-ISAB. Un giorno invitarono me e mio fratello Gerolamo a recarci laggiù per visitare la loro iniziativa. In quegli anni la Romania non era ancora entrata nell'UE e bisognava quindi ottenere l'autorizzazione per andarci in volo, cosa che si fa normalmente per fax. Marco aveva mandato la richiesta per il tal giorno, per l'SF-260 I-ISAB, con partenza da Orio al Serio e scalo ad Arad, destinazione finale a Carancebes con due Gavazzi a bordo. L'autorizzazione gli era arrivata.

Feci la stessa richiesta, esattamente identica, con la sola differenza di un'H al posto della B: I-ISAH invece che I-ISAB. Quelli dovettero aver pensato che Marco l'avesse richiesta due volte e a me non mandarono l'autorizzazione all'atterraggio sul loro Sacro Suolo. Naturalmente partii lo stesso: da Bresso a Orio per dogana. Da Orio ad Arad per rifornire, in un aeroportino carino da volo a vela, e da lì a Caransebes. Passammo qualche giorno in Romania, che mi fece una tristezza infinita, peggio di tanti Paesi africani dove sono stato. Quando fu il momento di tornare, ci recammo all'aeroporto, facemmo il piano di volo ed effettuai i controlli pre volo. Feci anche gli spurghi e un addetto mi seguiva con una boccetta in cui versavo la benzina del bicchierino degli spurghi. Gli avrò dato dieci millilitri, che per lui erano evidentemente una ricchezza. Misi in moto, presi contatto con la torre e questa mi disse di salire da loro. Avevano comunicazioni per me. Imprecando, spensi il motore e salii in torre. Per farla breve: non avevo ricevuto l'autorizzazione per atterrare in Romania, non avendo l'autorizzazione non ero mai arrivato, ergo, se non ero mai arrivato il mio aereo non esisteva in Romania, quindi non ero autorizzato ad andarmene. Un aereo che non esisteva non poteva decollare. È così ovvio! Mi capitò anche in Mauritania, dove non mandano l'autorizzazione per poterti spillare quattrini quando arrivi senza, ma pagando ti fanno decollare. In Romania non ci fu niente da fare. Presi la linea da Bucarest e tornai a Milano. Feci il diavolo a quattro, misi di mezzo il consolato, parlai con qualche alto papavero delle forze armate rumene e finalmente, dopo una quindicina di giorni, mi permisero di portarlo via. Nel frattempo pensavo al mio povero 260, abbandonato sul



piazzale di quello squallido aeroporto militare senza traffico (il mio era l'unico aereo visibile e non ho visto nessun decollo o atterraggio). Mi immaginai che l'avesse spogliato di tutto quello che potesse servire, benzina, radio, strumenti, cuffie eccetera, magari anche l'elica. Quando tornai in quel postaccio, misi in moto e decollai. La torre era presso una testata pista. Decollai nell'altra direzione, retrassi il carrello e i flap, feci un 180° tenendo dentro tutto motore, puntai la torre e gli feci un tonneau sulla faccia. Poi me ne andai. Never again!

In volo sul TF-51 Mustang doppio comando "Crazy Horse"

Il mio magico 260 mi portò un po' dappertutto. Con la collaborazione dell'AOPA locale ottenni il permesso, insieme al PA-28 I-TOND, di recarmi in VFR al Ben Gurion di Tel Aviv, dove normalmente i voli a vista non sono consentiti. La cosa curiosa è che a 160 miglia da Israele bisogna prendere contatto con Pluto Radar, il controllo militare che ti identifica e ti autorizza a proseguire, altrimenti arrivano gli F-16, che poi devi anche pagare, cosa che capitò a un israeliano che aveva passato con la famiglia il fine settimana a Cipro e, tornando a casa, non aveva coordinato da terra il ritorno. Ce lo dissero ridendo di gusto quelli di AOPA.

In decollo da Montagnana con il fedele 260 I-ISAH, in occasione del Flyparty 2014

