

Viaggio avventuroso di un aereo da turismo

A BORDO SOLI PILOTA E MARCONISTA. È IL MARCONISTA CHE RACCONTA

Il carrello rulla sul campo e il nostro apparecchio sta per decollare. Il pilota ha ricevuto i bollettini del tempo, non troppo rosei, che fanno prevedere un viaggio piuttosto movimentato. Godremo così delle sorprese che speriamo a lieto fine.

Abbiamo decollato regolarmente e prendiamo quota. Si viaggia costeggiando il mare.

La prima cosa che io faccio è di collegarmi con una o più stazioni della maglia radiotelegrafica che stiamo sorvolando, e in special modo di stabilire il contatto radio con la più prossima Centrale Assistenza Volo (C.A.V.). Così lancio il primo messaggio avvertendo le

sebbene non siamo ancora in caso di emergenza, tuttavia avverto di tenersi pronti per eventuali necessità. Necessità che purtroppo si avverano rapidamente.

Un vero ciclone formatosi d'improvviso ci investe. Tutte le stazioni di terra, ai miei segnali, cessano ogni traffico e si pongono in ascolto sulla mia trasmissione, cercando di rilevare coi radiogoniometri la posizione del nostro aereo.

Tutte operazioni queste che io ricevo comunicate in cuffia.

Trasmetto intanto la posizione, la quota di volo, la rotta e la velocità e chiedo assistenza.

Dalla C A V mi si risponde di affrontare il ciclone, perché le correnti esterne

queste condizioni, l'aereo attraversa nuovamente una zona oscura ed esce dall'uragano.

L'opera del marconista in questi momenti era pressochè inutile, ma ora si riprende.

Trasmetto che siamo usciti dal ciclone, e chiedo se la rotta è giusta.

La prossima stazione risponde col segnale continuato « A » che significa che l'aereo devia a sinistra, e anche il pilota vede sul cruscotto l'indice che devia a sinistra. Andiamo allora a destra, ma forse troppo perché il segnale, con un « N » continuato, ci avverte che ora andiamo a destra. Ci mettiamo infine sulla giusta rotta, e percepisco il segnale continuo e costante.

Ora navighiamo in un cielo completamente spazzato, e corriamo verso la nostra meta che è ancora lontana.

Passiamo da una centrale assistenza volo ad un'altra e quindi prima di abbandonare la prima, mi collego con la nuova che mi dà il turno di trasmissione. Lancio intanto il bollettino meteorologico che è d'obbligo ad ogni ora. Questo « Aero » (viene chiamato così) è utilissimo in quanto può dare ai meteorologi di servizio la possibilità di prevedere, in caso di eventuali pericoli, a variazioni di rotta per altri aerei percorrenti la stessa via.

Così ci avviciniamo sempre più alla nostra meta, ma un'altra novità ci attende: nebbia sul campo.

La stazione di terra ci informa e inizia, a mezzo del radiogoniometro di atterraggio, il servizio di assistenza. Questo servizio esige un affittamento costante tra marconista di terra, quello di volo, e tra quest'ultimo e il pilota.

La prima fase è la « ricerca campo » fatta a mezzo di continui rilevamenti di avvicinamento per guidarci al di sopra del campo di atterraggio; la seconda è l'atterraggio ZZ che incomincia nell'istante in cui passiamo allo zenit del radiogoniometro rilevante. In questo momento avverto il pilota del passaggio ed egli inizia la rotta di allontanamento di sette minuti controllata continuamente da rilevamenti di allontanamento del radiogoniometro di terra.

Trascorsi i sette minuti vira a sinistra e rientra in rotta sempre sotto la guida di rilevamenti di avvicinamento. Però il pilota si regola anche a mezzo dell'altmetro e del cronometro in modo che dopo sette minuti, più il mezzo per la virata, può entrare in campo.

Durante questa corsa l'ufficiale di terra, ascoltando il rumore dei motori, ci avverte, mediante il marconista di terra con un M D (motori a destra) che dobbiamo correggere la rotta verso sinistra: ma non è ancora finita. Il marconista di terra avverte con altre due lettere JJ che bisogna riattaccare perché arrivati lontani dalla linea di at-



L'atmosfera si oscura sempre più e una forte pioggia si abbatte sull'aereo

stazioni di terra da dove l'aereo è partito, a qual'ora ha decollato, dove è diretto e quante persone ha a bordo. Passo quindi all'apparecchio ricevente per ascoltare dalle stazioni di terra la conferma della ricezione del messaggio, e per avere dalla C A V il segnale orario che ogni giorno viene trasmesso da Pontoise, Parigi, nonché l'appuntamento per le successive note.

Dirò, tra parentesi, che questi collegamenti che ad un profano possono sembrare interminabili, si svolgono invece velocemente per l'uso dell'alfabeto Morse, e del Codice Internazionale « Q ». Questo codice, sempre usato in pratica, è costituito da gruppi di lettere di cui la prima è la lettera « Q ».

Per esempio: Q R K? Come ricevete? Q R K Ricevo bene. Le sigle rappresentano domande se seguite dal punto interrogativo, affermazioni se senza l'interrogativo.

Siamo intanto saliti a quota tremila perché una nuvolaglia ci ha avvolti. Trasmetto che navighiamo sopra le nubi e,

all'area di esso sono pericolose. Comunico al pilota il suggerimento, ma egli lo ha già attuato. Una muraglia nera si presenta, muraglia che farebbe arretrare il più addestrato pilota, ma ormai si è in ballo e bisogna cercare di uscirne. Il pilota però è abilissimo e affonda l'apparecchio nella muraglia con lo scopo di penetrare nel cuore del ciclone, dove forse troverà migliori condizioni di volo.

L'atmosfera si oscura sempre più, e una forte pioggia si abbatte sull'aereo.

Sopraggiunge una corrente d'aria discendente, violenta, ma regolare che trascina in basso, e il pilota fa grandi sforzi per conservare la quota.

Comunico la caduta.

Ma non è finita! Una corrente ora ascendente ci investe e solleva l'apparecchio di circa seicento metri prima che il pilota riesca a ridurre il motore e picchiare per ristabilire la quota. La turbolenza in questa zona è più violenta che nella zona discendente, e tale da mettere in pericolo l'aereo.

Dopo un volo di qualche minuto in



ALITALIA

SERVIZI AEREI

DAL 29 - 5 - 1949 (Ore locali)

LUN. -1	MAR. -2	MER. -3	GIO. -4	VEN. -5	SAB. -6	DOM. -7	LOCALITÀ	LUN. -1	MAR. -2	MER. -3	GIO. -4	VEN. -5	SAB. -6	DOM. -7
07,30	—	—	07,30	—	—	—	p ROMA	a ↑	—	03,00	—	—	03,00	—
18,30	—	—	18,30	—	—	—	p DAKAR	a	14,00	↑	—	14,00	↑	—
20,00	—	—	20,00	—	—	—	a NATAL	a	12,00	—	—	12,00	—	—
—	01,30	—	—	01,30	—	—	a RIO DE JANEIRO	a	23,00	↓	—	23,00	—	—
—	03,50	—	—	03,30	—	—	a S. PAULO	a	17,00	—	—	17,00	—	—
—	09,30	—	—	09,30	—	—	a MONTEVIDEO	a	16,00	—	—	16,00	—	—
—	10,30	—	—	10,30	—	—	a BUENOS AIRES	a	10,50	↑	—	15,00	—	—
—	11,30	—	—	—	—	—	a	09,50	—	—	13,20	—	—	—
—	12,30	—	—	15,40	—	—	a	09,00	—	—	—	—	—	—
—	17,50	—	—	16,40	—	—	a	09,00	—	—	08,00	—	—	—
—	10,30	—	—	—	—	10,30	p ROMA	a ↑	15,30	—	15,30	—	—	—
—	16,25	—	—	—	—	16,25	p LONDRA	a	09,56	—	09,56	—	—	—
09,00	—	09,00	09,00	09,00	09,00	—	p ROMA	a ↑	17,10	—	17,10	17,10	17,10	17,10
10,55	—	10,55	10,55	10,55	10,55	—	a MILANO	a	15,15	—	15,15	15,15	15,15	15,15
11,55	—	11,55	11,55	11,55	11,55	—	p LON-RA	p	14,15	—	14,15	14,15	14,15	14,15
16,25	—	16,25	16,25	16,25	16,25	—	a	09,56	—	09,56	09,56	09,56	09,56	
10,00	—	10,00	—	10,00	—	—	p ROMA	a ↑	14,30	—	14,30	—	14,30	—
14,40	—	14,40	—	14,40	—	—	p PARIGI	p	10,00	—	10,00	—	10,00	—
—	—	08,30	—	08,30	—	—	p ROMA	a ↑	—	—	14,00	—	14,00	—
—	—	10,30	—	10,30	—	—	p NIZZA	p	—	—	12,00	—	12,00	—
—	—	11,10	—	11,10	—	—	a GINEVRA	a	—	—	11,10	—	11,10	—
—	—	13,25	—	13,25	—	—	a	—	—	—	09,10	—	09,10	—
—	—	—	—	—	19,00	—	p ROMA	a ↑	17,05	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	01,40	—	a CAIRO	a	12,05	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	02,30	—	p ASMARA	p	11,05	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	08,35	—	a	07,00	—	—	—	—	—	—
11,00	11,00	11,00	11,00	11,00	11,00	—	p ROMA	a ↑	14,00	13,10	14,15	14,00	13,10	14,15
11,45	—	—	11,45	—	—	—	a NAPOLI	a	13,15	↑	↑	13,15	↑	↑
12,45	—	—	12,45	—	—	—	p CATANIA	p	12,15	↑	↑	12,15	↑	↑
—	13,10	13,10	—	13,10	13,10	—	a MALTA	a	11,00	12,05	↑	11,00	12,05	
—	14,10	14,10	—	14,10	14,10	—	p TRIPOLI	p	10,00	11,05	↑	10,00	11,05	
—	14,50	—	14,50	—	15,05	—	a	10,10	↑	10,10	10,10	↑	10,10	
—	15,30	—	15,30	—	—	—	a	09,30	↑	—	09,30	↑	—	
—	18,00	—	18,00	—	—	—	a	09,00	09,00	—	09,00	09,00	—	
—	—	—	08,10	—	—	08,10	p CATANIA	a ↑	—	16,55	—	—	16,55	—
—	—	—	09,05	—	—	09,05	a MALTA	a	—	16,00	—	—	16,00	—

ANCORA SULL'INCIDENTE DI SUPERGA

Era nostra intenzione non ritornare più sopra il doloroso incidente di Superga, ma tutto ciò che è stato scritto e detto ci ha indotti ad alcune considerazioni.

Tutta la stampa quotidiana, per l'occasione, ha presentato ai lettori pezzi di « colore », gettando un'ombra su quella poca coscienza aeronautica che ancora esiste nel nostro popolo, senza pensare minimamente che tale modo di agire è fortemente dannoso alla ripresa dell'aviazione come attività civile, turistica, commerciale e sportiva.

Nell'insieme dei sentimenti e degli accenti di dolore provocati da tanta sciagura, abbiamo notato l'assenza, nella quasi totalità della stampa, del giusto omaggio ai quattro aviatori che compiendo il loro dovere, hanno incontrato quella morte, sfidata e sfiorata tante volte.

terraggio del campo. E avverto naturalmente il pilota.

Altro giro, ma questa volta con miglior fortuna.

Difatti ricevo le due lettere ZZ che significano arrivati giusti sulla linea d'atterraggio.

Trasmetto alle stazioni di assistenza la cessazione del servizio e passo alla fonia per sentire la direzione del vento, la pressione barometrica per la regolazione dell'altimetro, e finalmente possiamo atterrare.

Scesi dalla carlinga, un po' pallidi dalla stanchezza, e forse anche dalle emozioni, ci siamo di slancio gettati nelle braccia l'uno dell'altro per dirci la fraterna, reciproca riconoscenza.

Non si è parlato di loro con lo stesso accorato dolore, che ha permeato il ricordo degli altri, per essi abbiamo sentito velate allusioni sulle eventuali responsabilità, tanto da estraniarli dal sincero cordoglio comune.

E per noi doveroso riportare sulla nostra rivista quanto ha scritto nella « Gazzetta del Popolo » di martedì 10 maggio u. s. sotto il titolo « La piccola squadra », Giovanni Mosca, unica espressione che ha riportato al suo giusto riconoscimento, l'eroico olocausto di uomini che tutto hanno donato per l'aviazione.

« Se ci domandassero: chi erano Pier Luigi Meroni, Cesare Biancardi, Antonio Pangrazzi, Celeste d'Inca? forse non sapremmo rispondere, o almeno non sapremmo rispondere subito, perché la sciagura è di ieri eppure

abbiamo già dimenticato, o non ci siamo accorti, delle quattro modeste vittime che sono pur tra le trentuno, anch'esse degne di ricordo e di pianto. C'è un qualcosa che le separa dalle altre. Che cosa? Pure la fiamma che le arse è la stessa, pure avevano anch'esse figliuoli, spose e parenti, e accanto all'aristocrazia dello sport, che il destino ha voluto incenerire, oh, l'aristocrazia dell'aviazione non che sfugiri.

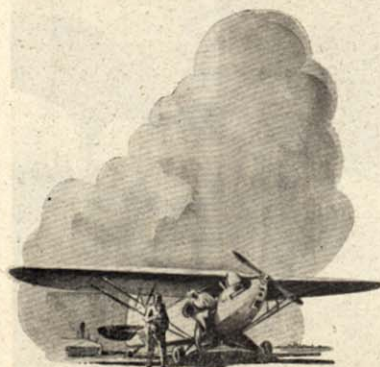
Erano una squadra anch'essi una piccola squadra di soli quattro, il primo il secondo pilota, il radiotelegrafista e il motorista, accanto alla grande e sempre vittoriosa del Torino, e vittoriosa anch'essa in tutte le rischiose partite che gli aviatori, ad ogni viaggio, giocano nel cielo. Tranne che nell'ultima.

La si vuol rimproverare per questo, la piccola squadra, e punirla della sconfitta con una minor pie'ù, con meno cocenti lacrime?

Oppure, rientra nella norma che ai aviatori o muoiano giovani, e la loro scomparsa, perciò, né percuote né sembra incredibile come quella degli altri giovani?

Assai più buono di noi, capitano Mazzola volando con i suoi compagni, lasciata la collina di Superga, verso Dio, e vedendo la piccola, men compianta squadra, volare modesta e vergognosa in disparte, oh assai più buono di noi l'ha invitata, sorridente, ad aggiungersi alla grande, e insieme, senza distinzioni, tenendosi per mano, si son presentati a Dio, tutti una squadra, uniti dalla morte per l'eternità, lasciando noi, anche nel dolore sempre un poco meschini, pianger con assai meno lagrime la piccola squadra che non la grande, quasi per rimproverarla d'una sconfitta di cui non ha colpa.

Le parole di Mosca sono la precisa interpretazione del nostro pensiero, e del pensiero di tutti gli aviatori d'Italia che accomunano in un unico sincero cordoglio tutti i Caduti.



(Disegni di R. Lemmi)

Ursus