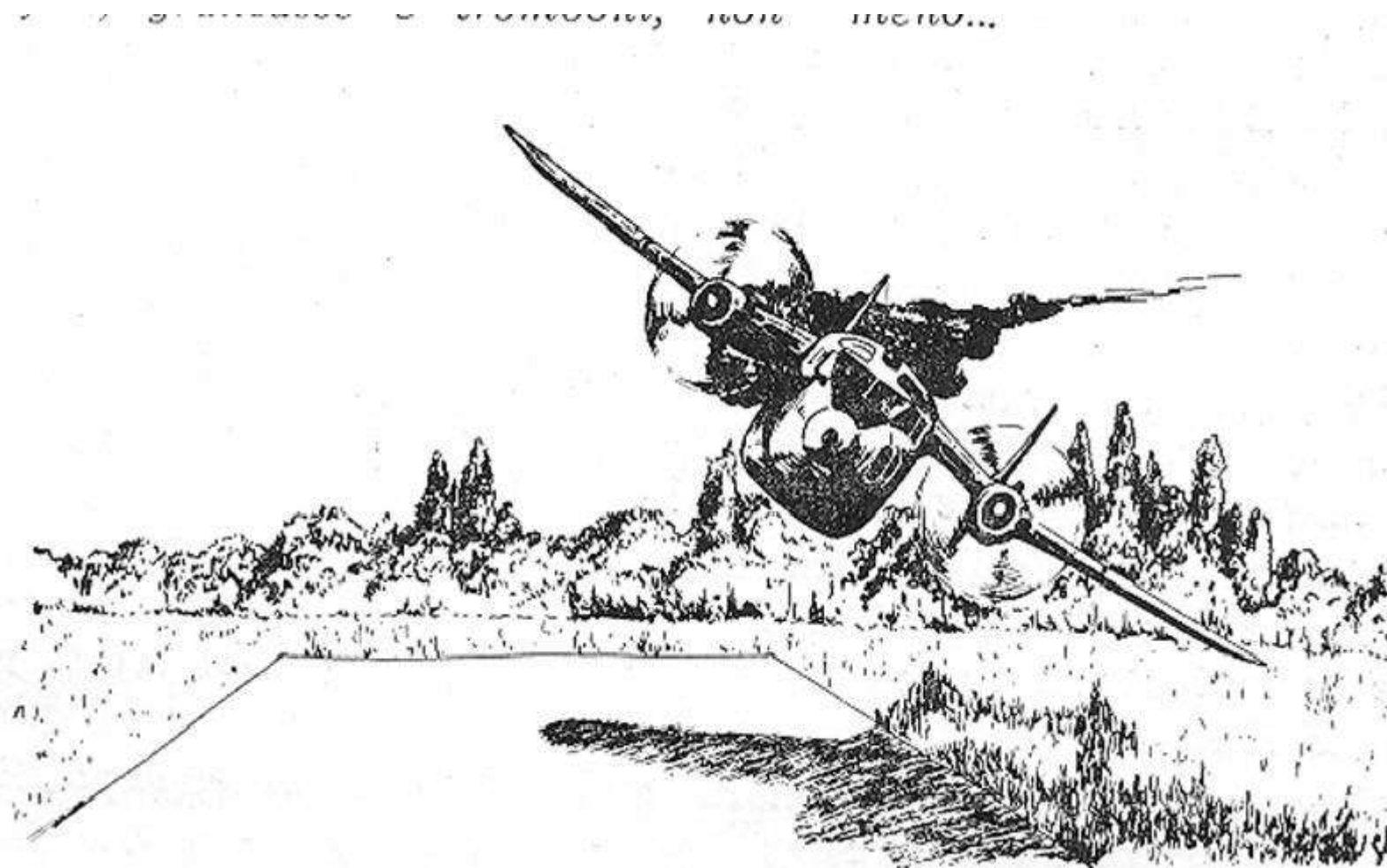


Un rombo fortissimo, Il velivolo parve fermarsi e denunciò una netta tendenza a buttar giù l'ala destra. Contrastai di volantino e di piede... I giri... I GIRI!!! Fondo scala del contagiri... 3.900 RPM. Sapevo che un arresto meccanico nei meccanismi del cambio del passo dell'elica non permetteva il superamento dei 3.100 RPM, già considerato un valore molto pericoloso. La mia mano e quella del motorista arrivarono contemporaneamente al gruppo manette. Ridurre la pressione, miscela su stop, elica tutta indietro per "bandiera" e chiudere benzina, fu un lampo al quale segui immediatamente l'aumento dei giri e della potenza al



motore "buono" per non perdere quota.

L'elica non entrava in bandiera. Con potenza "military" al sinistro, volantino e piede a fondo corsa a sinistra riuscivo a malapena ad andare dritto. I giri oscillavano paurosamente da un minimo di 2.600 al fondo scala in aumento; la velocità era scesa a 105 kts e perdevo quota a 1.800 ft/min. Il motorista chiuse la shut-off del motore destro; con un urlo la riaprii: temevo che la mancanza di olio provocasse un grippaggio con conseguente arresto brusco dell'elica e successiva partenza per la tangente di una pala.

Ordinai al marconista il "May Day" e al secondo di sintonizzare il compass su Ghedi: il Tacan non agganciava! Mantenendo con due mani la leva del passo su "bandiera" il motorista sperava che ci andasse. Visto inutile il tentativo riaccesi il motore e cercai di controllare i giri con la pressione di alimentazione, così come mi avevano insegnato a fare; ma non riuscivo ad agganciarli. Riportai tutto su

stop. Il secondo era pallido, ma calmo. Mano a mano che si perdeva quota diveniva sempre più urgente trovare un campo su cui atterrare. Nemmeno il compass agganciava. Sul canale di guardia chiamai Ghedi Torre chiedendo il GCA : " Lyra 16, qui Ghedi Torre, vi avvisiamo che il GCA sarà operativo tra venti minuti circa ". Ma fra venti minuti chi sa se... Non volevo pensarci. E dire che le emergenze sembra debbano capitare sempre agli altri! Questa castagna rovente invece dovevo tirarmela dal fuoco con le mie mani. Chiesi dei QDM, almeno quelli, per avere subito un vettore e non perdere tempo: in casi del genere il tempo è quota e la quota è salute!

Riuscii a prezzo di grandi sforzi a mettere la prua sul QDM di Ghedi.

Continuavo a stare con i comandi quasi del tutto a fondo corsa a sinistra per andare diritto. I giri dell'elica destra continuavano ad oscillare paurosamente fino a quando il contagiri andò a zero... ma solo perché si era rotto.

Settemila ft... 6.000 ft... — E mo che faccio?! Li faccio lancià? — Pensai al maresciallo con « pancia » e mi resi conto che questa gente, con la scarsa familiarità che aveva del volo, non avrebbe fatto altro che ammucchiarsi in coda, davanti alle porte spalancate nel vuoto, con l'unico risultato di farmi perdere quell'equilibrio già instabile che avevo e che con molti sforzi cercavo di mantenere : ero al limite dello stallo e non mi conveniva rischiare.

Il marconista lanciava SOS a mezzo mondo. L'EMB, svegliatosi, non aveva aperto bocca guardava in silenzio ma si vedeva dai suoi occhi lo sforzo che faceva per rendersi utile in qualche modo. Mandai il montatore nel vano di carico per fare dire ai passeggeri di non muoversi e di prepararsi all' atterraggio, atterraggio che, tra l'altro, in un modo o nell'altro non poteva certo farsi attendere molto.

Con questa pietosa bugia, alla quale non mi illudevo molto che credessero, dato il grande frastuono che faceva il motore destro, speravo di mantenere la calma e di conservare l'equilibrio.

La quota diminuiva e di Ghedi nemmeno l'ombra.

Le frequenti variazioni di giri avevano dei violenti effetti aerodinamici sul velivolo, per cui anche il tenere la direzione entro i dieci gradi era un risultato notevole. I QDM comunque erano abbastanza costanti: ero in rotta, ma, se l'aeroporto non si sbrighava a venire a mettersi sotto la pancia, tutto era inutile.

Sotto i 1000 ft l'aereo divenne leggermente più sensibile ai miei sforzi. Sentivo per radio voci calme di gente ignara del dramma che noi stavamo vivendo o che trattava la nostra emergenza come la cosa più banale di questo mondo. Una cosa, tuttavia, che mi stupì fu l'imprevisto comportamento dei miei nervi. Ad un primo attacco di **strizza**, la **strizza** più vergognosa, era seguito uno stato di calma indifferente e un estremo acuirsi delle mie facoltà intellettive e quindi di determinazione. Ero lucido e sveglio come non ricordavo di esserlo mai stato. Forse merito della famosa scarica di « adrenalina » di cui qualche volta ci aveva parlato il Medico di Stormo.

Non mi facevo soverchie illusioni di mettere la pancia o quanto meno le ruote su di una pista: cercavo ormai uno spiazzo un po' meno ricco di alberi su cui sbracare. L'unico pensiero fisso che campeggiava in me, tormentandomi, era quello di sopravvivere alla morte dei passeggeri o dell'equipaggio. Questo non solo per questioni di altruismo, ma anche per amor proprio. No, non dovevo pensarci : o tutti salvi o... Ormai la rata di

discesa si era stabilizzata intorno ai 300/400 ft/min. Non si vedevano spiazzi liberi, la velocità era poco superiore a quella di stallo, l'assetto terribilmente sbilanciato. Andavo di traverso come un cane; tuttavia, nel corso della discesa avevo potuto osservare come in quell'assetto la perdita di quota fosse quella minima. Toccare terra era diventata una questione di secondi. L'unica speranza era riposta nel motore sinistro. Controllai la sua salute dagli strumenti e pareva che tenesse ancora bene. Durante l'ultima fase di discesa ero passato gradualmente fino alla potenza di decollo, ma con tutto ciò non ce la facevo a mantenere la quota.

Alberi, campanili, rialzi di terreno mi passavano sotto troppo vicini. Morto per morto, aumentai la pressione di alimentazione della manetta fino a fondo corsa ben oltre i valori di PDA e di Torque permessi in decollo.

Il motorista stava per dire qualche cosa, ma si rese conto che altrimenti non ci sarebbero state più speranze. La velocità era troppo vicina a quella di stallo. Saltuariamente, scavalcando qualche ostacolo, avvertivo i primi "buffeting" premonitori: approavo, perdevo quota. Pensai all'iniezione d'acqua. Era una pazzia: se già avevo superato i valori di torsiometro con quella pressione di alimentazione, figuriamoci con l'iniezione di acqua. Sapevo che acqua e metanolo bastavano per otto minuti, ma con un motore solo potevo contare su 16 minuti di iniezione; 16 minuti per trovare il campo e il tutto se il motore sotto quello sforzo non decideva di incrociare le bielle e mettersi in sciopero prima.

« Ghedi per Quebec Delta Mike, Mike, Lyra Uno Sei.

Non vedevo nulla. Chiesi di sparare alcuni razzi rossi; continuavo a non vedere. A bassa quota quella foschia contribuiva a inguaiarmi. Niente da fare: non vedevo nella maniera più assoluta. Qui sbattiamo a terra. ACQUA! Inserii l'iniezione. Il torsiometro fece un guizzo; pareva che lo strumento faticasse a segnare dei valori così alti, ma ora... ora mantenevo la quota, a pelo di alberi, riuscivo a mantenerla. Per quanto, però? I razzi rossi, maledizione dove sono? Vedevo strani bagliori gialli...

« Confermate razzi gialli, non vediamo razzi rossi ».

« Negativo, razzi rossi ».

Tra l'altro non avevo mai sentito parlare di razzi gialli. Forse quelli che avevo visto erano riflessi di qualche cosa. Il campo non si vedeva.

Il motorista mi chiese il permesso di accendersi "l'ultima sigaretta"; non gli risposi ed egli interpretò per "sì".

« Con questa pressione scoppia anche il sinistro, signor Tenente ». E tolse l'acqua.

« Qui ci infiliamo ». Urlai e la rimisi.

Il motorista si ritrasse e continuò a guardar fuori assaporando il fumo della sua « ultima sigaretta ».

Improvvisamente i QDM cominciarono a variare rapidamente. Eravamo vicini. Ecco: laggiù... uno spiazzo libero da alberi... forse si può tentare di sbarcare laggiù a carrello chiuso.

QDM 010... 005... 002... 358... 354... 350... Ma il campo dov'è? Meglio dirigersi verso lo spiazzo tosato. Meglio un prato sicuro che un aeroporto dubbio. Questi maledetti pioppi! Spinsi la manetta che era già al massimo; l'iniezione era ancora in funzione e li sorvolai di stretta misura mentre pareva di andarvi a sbattere contro. La pista!

« Ghedi Torre, Lyra 16 pista in vista, atterriamo a carrello chiuso, mandate i mezzi di soccorso ».

«Negativo: siete su Montichiari; riattaccate »

“E già, — pensai — mo riattacco, me faccio un ber giretto a quota circuito, ma li mor...!
— Non ricordo se pronunciavi veramente quelle parolacce che, in seguito, il mio equipaggio, scherzando, mi attribuì. Ero a pelo terra, ma, grazie a Dio, ostacoli, nessuno. La pista però non era diritta davanti a me; era inclinata di circa 45° sulla mia rotta, a sinistra. Comandi a fondo corsa, volantino **e** piede, una pigra virata con l'ala sinistra sulle margherite. — Daje che ce la famo, daje!

Ero diritto. Ecco l'inizio pista a un paio di metri di quota. Forse ce la faccio pure col carrello. Sventolai il pugno destro col pollice in basso davanti alla faccia di Aldo. Obbedì in un lampo. Sentii il caratteristico **tum tum tum** delle gambe di forza che si bloccavano e, una frazione di secondo dopo, (sottile, familiare, dolcissimo, mai così dolce, bello e musicale), il sibilo della gomma che sfiorava lo asfalto...

Quando fui sceso dalla scaletta vidi davanti a me alcuni avieri, qualche maresciallo e un ufficiale, il controllore di torre.

« L'ho sempre detto io » mi fece l'ufficiale, « che Montichiari porta fortuna. Vi ho visti arrivare con quel fumo dietro e proprio non ci avrei scommesso una lira che...».

Anche la banda intanto era scesa. Erano tutti allegri e soddisfatti e ben presto capii il perché: non si erano resi conto di niente; non avevano vissuto nemmeno un secondo il dramma che ci aveva attanagliato la gola. Quando videro il trave e la fiancata destra dipinti di nero, con l'olio che ancora gocciolava dappertutto e i pezzettini di metallo sputati fuori dal motore impazzito, sparsi come il parmigiano sulle parti unte di olio, divennero seri. Convennero che quello era stato un bel volo soltanto per loro.

L'elica destra pendeva di una ventina di gradi sull'asse e per farla girare bastava la pressione del mignolo: l'albero motore era spezzato. Dalla « NACA » gocciolavano gli ultimi residui del serbatoio dell'olio. L'altro motore, il nostro salvatore, fumava dappertutto, poveraccio; e ne aveva ben donde.

Aldo mi disse che il mio pallore faceva un notevole contrasto col foulard nero che portavo al collo; non aveva visto in uno specchio il suo volto che, in quanto a colore, gareggiava con quello di un tibetano!

Ci dirigemmo verso il bar con l'intento di farci aiutare da qualche sorsata di Grappa a riacquistare il colorito naturale. Vi trovammo il « chiattono » che vuotava bicchieri con la farfalla del gargarozzo tutta aperta. — Ecco uno che d'ora in poi userà sempre il treno, — pensai. Entrò un appuntato dei carabinieri, si guardò intorno, poi si diresse verso di me che ero il più elevato in grado:

« Shcusate, signor tenènde », mi domandò con accento che non doveva essere lombardo puro, « sapete dov'è andato a cashcare chillu ariuplane ca shteva in emergenza ».

Lo guardai con un ghigno satanico e misi le mani in tasca per gli scongiuri di rito.....

Il Comandante di Gruppo mi aveva mandato un altro velivolo con l'ordine di proseguire la missione sempre come capoequipaggio. Temeva lo shock post incidente e voleva cancellarmi l'eventuale residuo di fifa, facendomi volare. Quelli che invece di volare non ne avevano più intenzione erano loro: i suonatori. Chi voleva proseguire in treno, chi aveva un cognato con la Vespa, chi si sentiva male. Con molta fatica riuscii a convincerli e, questa volta, il maresciallo grasso riuscì a costringere la pancia entro l'imbracatura, tutto da solo.

Al rientro a Ciampino quegli ufficiali ch'erano seduti all'ombra davanti alla palazzina del Reparto Volo dello SMA dove avevo parcheggiato l'aereo, dovettero pensare, un po' scandalizzati, che il concetto di autorità di gerarchia e di rispetto per gli alti gradi fosse perduto. Difatti, che cosa era tutta quella manfrina per un tenente sì e no di ventiquattr'anni?

In verità al momento non mi resi conto di quali intenzioni avessero i miei passeggeri. Li vidi, in men che non si dica, perfettamente schierati, con trombe, pifferi, grancasse e piatti in posizione, pronti ad attaccare al primo cenno di bacchetta del direttore. Il via fu dato. Il maresciallo si voltò a salutarmi rigidamente sull'attenti mentre l'inno dell'Aeronautica Militare dilagava nell'ampio piazzale.

Restai inebetito tra la sorpresa e la curiosità generali. Impacciato, non sapevo se mettermi a ridere o prenderla sul serio. Risposi al saluto sull'attenti e, a un gesto del Maestro, la musica tacque e tutti scomparvero dentro il pullman che era venuto a prenderli.

.