

Tre Sky Arrow,

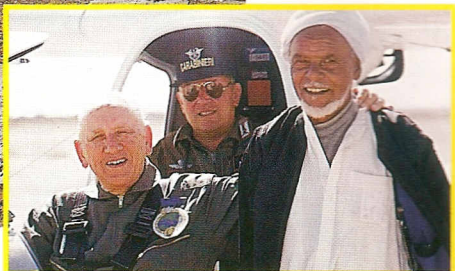
Cuore



I velivoli tedesco e italiano visti dal pilota britannico dopo un atterraggio di tappa. I tre aerei hanno sempre volato in formazione. Qui a lato, da sinistra, i protagonisti del raid: Reinhold Gumperlein, Furio Lauri, Umberto Rocca e Tim Ellison.



A sinistra, si danno gli ultimi ritocchi alla vecchia pista di fortuna riaperta. Sotto, incontro con il capo dei beduini, costruttori della pista nel deserto.



Domenica 18 ottobre, ore 09:45. Tre piccoli velivoli bianchi sorvolano a bassissima quota un folto gruppo di persone con gonfaloni e bandiere, schierate in ordine militare nel cortile di un grande castello rotondo, unica costruzione in un'ampia pianura di sabbia estendentesi fino al mare. Ciascuno porta sulla coda la bandiera nazionale del pilota: il tricolore bianco rosso e verde italiano, quello orizzontale nero-rosso-giallo della Germania e l'Union Jack britannico; e ciascuno distende nel cielo azzurro i colori delle rispettive bandiere con i fumi prodotti dai generatori applicati per l'occasione ai velivoli.

Siamo nel cielo di una delle più cruenti battaglie della Seconda guerra mondiale, a El Alamein, dove 57 anni or sono si infransero i sogni di gloria militare dell'Italia fascista e del Terzo Reich tedesco, sconfitti dalle armate del Commonwealth. Con l'austerità dei riti militari, la cerimonia che vi si svolge ogni anno, organizzata a turno dalle tre nazioni belligeranti, è dedicata al ricordo di quei valorosi che si sono battuti sino all'estremo sacrificio: un ricordo che, fin dai primi anni del dopoguerra, si è evoluto nel desiderio di una rapida riconciliazione tra le avverse nazioni.

“E da questa considerazione, che mi è sorta l'idea di celebrare il 75° anniversario del Gruppo delle Medaglie d'Oro al Valor Militare d'Italia, di cui faccio parte, con un volo che testimoniassi la continuità di questi valori e la condivisione di essi da parte di coloro che allora furono avversari e oggi collaborano insieme nella difesa della pace nel mondo”.

Così si era espresso Furio Lauri, presentando il programma del raid all'aeroporto dell'Urbe, il 2 ottobre scorso. Pilota da caccia dell'Aeronautica Militare italiana, combattente a El Alamein, e oggi presidente del Gruppo Medaglie d'Oro (la decorazione gli è stata riconosciuta per atti di valore compiuti nell'ultima parte del conflitto), avvocato e industriale (fondatore della Meteor nel 1947 e, recentemente, della Iniziative Industriali Italiane), vola abitualmente con uno Sky Arrow prodotto dall'industria da lui presieduta. Questo ultraleggero esiste anche nella versione certificata, e può essere dotato di comandi di volo modificati per consentirne il pilotaggio anche a chi ha menomazioni agli arti inferiori.

“Volare da Roma all'Egitto via Grecia e Creta è nelle possibilità del velivolo; forse meno in quelle di un ottantenne e di due disabili”, aveva proseguito il costruttore pilota. “Quindi ho messo a disposizione di due giovani piloti - uno britannico e uno tedesco, entrambi privi dell'uso delle gambe - macchine particolarmente attrezzate per questo volo. Essi hanno

Così hanno voluto testimoniare il ricordo per chi cadde in battaglia e i valori comuni di riconciliazione che animano gli aviatori europei.

DI GIANNI CORTESE

Foto di Riccardo Filippi

immediatamente compreso il significato dell'impresa che loro proponevo e per la quale, anzi, avevano buoni motivi di partecipare, avendo perduto parenti stretti nella campagna d'Africa”.

Ecco dunque che, accanto all'anziano capo-formazione Furio Lauri (compirà 80 anni durante il volo) - al quale fa da navigatore il generale dei Carabinieri Umberto Rocca, anch'egli insignito di Medaglia d'Oro e mutilato di un braccio e d'un occhio - incontriamo il poco più che trentenni Tim Ellison e Reinhold Gumperlein. Volano da soli: sul sedile posteriore trova posto la sedia a rotelle pieghevole.

un pilota ottantenne e due disabili a El Alamein

e ali in volo di pace



Lo Sky Arrow con i colori britannici visto da quello del capo-formazione sulla pista di El Alamein. A lato e in basso, due viste del sacrario italiano nel deserto egiziano.

Il primo è un ex pilota della Royal Air Force al quale, decollando su un cacciabombardiere a decollo verticale monoposto Harrier, è sprofondata l'aeroplano sotto di sé, a causa di un'avaria al motore. Rimasto privo dell'uso delle gambe, nonostante i ripetuti interventi chirurgici, non si è perso d'animo e ha continuato a volare con velivoli dell'aviazione generale. Con un Bonanza modificato nei comandi



di volo ha attraversato più volte l'Atlantico ed è divenuto il primo pilota disabile europeo con licenza commerciale e abilitazione al volo strumentale.

Il secondo era un promettente



volovelista e pilota di ultraleggeri, quando ha subito un grave incidente stradale, che lo ha costretto su una sedia a rotelle. Come il suo amico Tim, il volo è stato il filo conduttore che gli ha fatto ritrovare la voglia di vivere. Oggi è facile incontrare Reinhold con il suo Sky Arrow sui campi di volo di tutta

Europa. L'ha disponibile di due piloti di t a l e tempra ha consentito all'avvocato Lauri di formare la "squadriglia ideale" per il "Volo della Riconciliazione e della Rimembranza" che egli ha voluto offrire come parte del contributo italiano alla commemorazione annuale della grande battaglia fra europei in terra d'Africa.

Si trattava ora di tracciare la

Da Roma a El Alamein



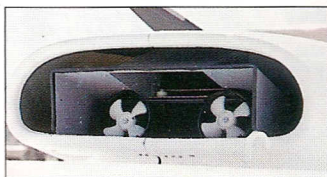
Foto di gruppo a Roma, aeroporto dell'Urbe (con l'equipaggio del Canguro) e, qui a lato, con quello dell'HH 3F del 15° Stormo dell'Aeronautica (siamo a Brindisi). Sotto, i tre velivoli in impeccabile formazione in ala.



Un velivolo affidabile

Il modello utilizzato per il raid è stato il normale Sky Arrow 450T ultraleggero motorizzato Bombardier Rotax 912 da 80 cavalli. Quelli dei due stranieri erano dotati di *kit* di modifica "H" per piloti privi dell'uso delle gambe, che consiste nell'inserimento sulla leva della manetta (console sinistra) del comando del timone di direzione, in luogo della pedaliera; il comando dei freni è infatti già posizionato davanti allo *stick* (console destra). Per l'occasione, trattandosi di volare a lungo sul mare, le ali erano state accuratamente sigillate per assicurare la galleggiabilità in caso di ammaraggio forzato, e nel vano sopra il sedile posteriore dei velivoli dei piloti che volavano da soli era stato collocato un battellino gonfiabile con comando a strappo. Sul velivolo del comandante Lauri (non disabile) esso era invece sistemato nel compartimento laterale.

Altra modifica, l'aggiunta di due piccole ventole nella presa d'aria per il raffreddamento a liquido del motore, che è parzialmente raffreddato anche ad aria.



rotta da Roma a El Alamein. Considerando le prestazioni dei velivoli con motore Rotax 912 a raffreddamento misto (aria e liquido), che sono in grado di volare per quattro ore a 85 nodi (157 chilometri orari), e cioè di percorrere circa 650 chilometri con un pieno di benzina (ovviamente in aria calma), l'esperto pilota ha scelto il percorso Roma - Bari (360 chilometri) - Corfù (320) - Kalamata (360) - Iraklion (330) - Marsa Matruh (500) - El Alamein (190): un totale di quasi 2.100 chilometri, considerando le necessità di deviazione per evitare le cellule di maltempo, in particolare sul mare, dove si sarebbe svolta la maggior parte del volo. Critica, a questo proposito, era la penultima tratta, fra l'isola di Creta e la costa egiziana, con tre ore di volo a bassa quota sul Mediterraneo. Sarebbero bastati infatti venti nodi di vento contrario per annullare del tutto il margine di sicurezza di un'ora di volo che ci s'era imposti.

La sicurezza - così come fa ogni buon pilota - è stata considerata un requisito essenziale. Ogni velivolo - oltre che una dotazione strumentale completa e una "tropicalizzazione" del radiatore del liquido (sono state aggiunte due ventole elettriche, utili soprattutto al suolo) - era equipaggiato con battellino contenente ogni mezzo di sopravvivenza in mare, compresi salvagente e radio goniometrica, prestati dall'Aeronautica.

L'Arma azzurra inoltre ha messo a disposizione un elicottero Agusta Sikorsky HH 3F Pelican del 15° Stormo SAR, che per ogni tratta ha seguito la stessa rotta dei velivoli, partendo un po' più tardi per raggiungerli nella parte più critica del percorso, e poi precederli all'aeroporto di arrivo.

Dell'opera di soccorso del grande elicottero non si è fatto ricorso, ma esso è stato utile nella conduzione del volo a bassa quota sul mare senza buone comunicazioni per l'assistenza radio. Il grosso elicottero super equipaggiato ha fatto da ponte radio e ha fornito indicazioni di rotta fra i piovvaschi e i temporali grazie al suo "naso radar".

La lotta con il maltempo è avvenuta fin dalla seconda tappa, che da Bari è stata interrotta con uno scalo tecnico a Brindisi, dopo un lungo *stalom* fra i temporali con pioggia e grandine, e nella terza, quando la formazione ha dovuto far rotta diretta a Kalamata, evitando il maltempo sulla fascia orientale ionica, proibendo la sosta a Corfù. L'Aeronautica ha fornito un contributo prezioso anche attraverso la paziente opera di coordinamento svolta dagli addetti aeronautici presso le nostre ambasciate in Grecia ed Egitto. Fondamentale in fase di pianificazione, la loro presenza ha fatto trovare a ogni tappa in terra stra-



L'ultraleggero pilotato da Tim Ellison ripreso in volo sul Mare Egeo. In basso, un momento emozionante: l'incontro con la Sfiinge per rendere omaggio ai marinai e agli aviatori caduti a Capo Matapan.

niera un servizio impeccabile e un'accoglienza fraterna.

Utilissima anche la presenza del biturbina STOL SF 600 Canguro messo a disposizione gratuita da Carlo De Feo, presidente della Vulcanair di Napoli. Grazie alle sue prestazioni di volo lento, esso ha svolto la funzione poco appariscente, ma rassicurante, di "angelo custode" della formazione, oltre al trasporto degli assistenti dei piloti disabili, del materiale di scorta e dei bagagli. In caso di bisogno, avrebbe lanciato tempestivamente in mare, e con la necessaria precisione, gli equipaggiamenti di soccorso.



Ma nelle intenzioni del comandante Lauri non era soltanto El Alamein la destinazione del volo. Lunedì 12 ottobre, alle 10 in punto, mezz'ora dopo il decollo da Kalamata, la formazione incrociava la rotta della corvetta *Sfinxe* della Marina Militare nelle acque storiche di Capo Matapan. Qui, fra il 28 e il 29 marzo 1941 si svolse una battaglia aeronavale nella quale l'Italia perse molte navi, molti marinai, molti aerei, molti aviatori. Mentre i velivoli sfilavano lentamente quasi a pelo d'acqua, dal ponte della nave con tutto l'equipaggio schierato veniva lanciata in mare una corona di fiori.

Meno di due ore dopo la breve deviazione, i tre Sky Arrow atterravano all'aeroporto di Iraklion, nell'isola di Creta, e il giorno successivo, con un leggero vento a favore, dopo tre ore di traversata, si posavano sulla pista d'asfalto di Marsa Matruh.

Qui ricevevano la bella notizia: la vecchia pista di fortuna - lunga

400 metri e larga 10, realizzata in tempo di guerra dagli Inglesi, dimenticata e ricoperta di sabbia - era stata recuperata per opera dei beduini del luogo (uno dei quali aveva lavorato a costruirla e ora è il notevole locale) sotto la guida di Beppe Arcangeli, Riccardo Filippi ed Ezio Della Torre, incaricati dell'assistenza radio all'arrivo.

Così, dopo poco più di un'ora di volo e due passaggi di saluto sul sacrario tedesco, ove si svolgeva la cerimonia internazionale di commemorazione, i tre velivoli atterravano nel deserto, e ciascun equipaggio poteva raggiungere la propria cerimonia nazionale, recandosi una lampada votiva e il messaggio inviato dalla massima autorità nazionale.

In tutto, erano stati percorsi 2.120 chilometri in 13 ore di volo vissute da tutti i partecipanti all'impresa con grande emozione. Senza storia il ritorno, portato a termine sulla stessa rotta e con tempi analoghi in poco più di due giorni. □