Le bretelle di Mario

Un'esperienza che insegna

Eugenio Vecchione

Il mio abbigliamento, giubbetto di volo, breitling al polso (nel 1969 era una vera rarità), cosciale con inserita la check-list, guanti di pelle, occhiali ray-ban, regolo Jeppesen nella tasca destra, foulard di seta bianca, faceva sganasciare dalle risa molti miei colleghi del corso di 2° grado ed in particolare un mio caro amico di nome Mario. Eravamo stati compagni di scuola, prendemmo insieme il brevetto di 1° grado, frequentammo lo stesso corso Allievi Ufficiali in Aeronautica ed ora eravamo nuovamente compagni di volo, mèta brevetto di 3° grado.

Eravamo sì molto amici, ma per quanto riguardava il volo eravamo cane e gatto. Io pignolo, riflessivo, esagerato, maniaco della sicurezza e della teoria, Mario invece superficiale, impulsivo, poco ferrato in teoria, amava volare con la stessa disinvoltura con la quale guidava l'automobile (una Abarth 595 SS).

Quella mattina ci presentammo in linea di volo con l'intento di effettuare un volo di trasferimento a Perugia. Il direttore dei voli però ci sconsigliò la missione in quanto era presente turbolenza in aria chiara con conseguente cattiva evoluzione del tempo. Il suo suggerimento fu pertanto esercitazione con il VOR entro il CTR. La missione era per me particolarmente allettante, andavo pazzo per il VOR (forse ne installerò uno sul mio ULM), lo era invece un po' meno per Mario.

La massima ridicolaggine, almeno per i più la raggiungevo ogni qualvolta effettuavo i controlli esterni del velivolo, compresi il livello dell'olio e la carica dell'estintore notoriamente incastrato sotto al sedile di pilotaggio, operazione che svolgevo anche se su quell'aeroplano avevo compiuto un volo mezz'ora prima. Il mio collega Mario però aspettava sempre il momento in cui allacciavo le bretelle! Per chi non lo sapesse le bretelle o spallacci, fortunatamente molto diffuse sugli ultraleggeri ma meno sui velivoli da turismo, sono quelle misteriose fettucce di tessuto intrecciato destinate ad essere riposte sul pavimento dell'abitacolo del velivolo, alle spalle del sedile del pilota (ecco da dove deriva la denominazione di spallacci). Ritenuti dalla maggioranza, ma in particolare da Mario inutili accessori, venivano sempre usati dal sottoscritto anche se le uniche manovre "acrobatiche" che effettuavo erano lo stallo in volo livellato e la virata di 60 gradi.

Decollai con 10 nodi di vento in prua seguito a circa un minuto da Mario. Avevo appena livellato e mi accingevo ad uscire dal circuito quando una raffica mi pose il velivolo in assetto inusuale, detti potenza, picchiai ed il P66 riprese docilmente il suo assetto di volo. I sobbalzi erano continui, il girorizzonte stava fermo un attimo, la bussola era come una trottola, il variometro poi a causa dell'isteresi segnava salita mentre l'aeroplano scendeva e viceversa. Una violenta sprofondata mi portò a sfiorare con la testa la leva dei flaps nonostante fossi ben legato.

Per me era troppo, considerai che almeno per me la turbolenza era eccessiva e che il brevetto di 2° grado poteva aspettare anche un giorno di più, pertanto agguantato il microfono chiamai "Urbe Torre da India Delta Alfa chiedo istruzioni per l'avvicinamento". L'atterraggio nonostante quella buriana, almeno per il mio carattere, fu niente male.

Non passarono neanche cinque minuti che l'altoparlante della biga annunciò "India Mike Alfa autorizzato al finale" Mario rientrava.

Qualcosa però non andava, Mario anche se sfegatato era un gran manico, il suo avvicinamento quel giorno era una vera schifezza, arrivò corto, diede una poderosa smotorata e spedalando a più non posso, toccò la pista su una ruota sola, fece tre salti di canguro, imbardò e finì nel prato concludendo con un ottimo sfalcio erba. L'aereo rimase immobile con il motore acceso. Corremmo a vedere e trovammo il buon Mario semisvenuto e con un sopracciglio sanguinante. A causa della turbolenza e privo degli spallacci si era conficcato il volantino in un occhio. Da quel giorno l'amico Mario divenne un pochino più prudente al punto di cercare gli spallacci anche sui sedili di classe turistica dei velivoli di linea e sulla metropolitana.

Morale, evitiamo nei limiti del possibile di giudicare frettolosamente e con superficialità l'atteggiamento dei nostri colleghi di volo, spesso un abbigliamento vistoso, un modo di fare troppo professionale, un'ostentazione delle proprie capacità e perché no dei propri timori, possono essere una ottima cura preventiva dal punto di vista della sicurezza del volo. Ricordiamoci che il buon pilota, sia esso professionista che dilettante esperto acrobata o principiante è opportuno che dia del Lei al proprio aeroplano e del Voi a se stesso. ■