

## Ambiente e Benessere



# L'ultima avventura

**Reportage** Da Locarno a Ipswich: viaggio con un aeroplano monomotore attraverso la Svizzera, la Germania e la Francia fino in Inghilterra – Terza parte: L'arrivo. Da Amiens a Elmsett presso Ipswich

Markus Zohner\*

Colazione ad Amiens. Il forte vento che ci ha dato il benvenuto ieri al nostro atterraggio è ancora rinforzato: di proseguire il volo, neanche a pensarci. Così girovaghiamo per questa piccola città sul fiume Somme, nella quale, durante l'inverno degli anni 338-339, san Martino ha condiviso il suo mantello con il mendicante e in cui Giulio Verne, non solo è stato membro del consiglio cittadino, ma anche direttore dell'accademia delle arti, della letteratura e della scienza: qui Verne ha scritto molti dei suoi romanzi e racconti.

Il centro storico è piccolo e ben presto si erge maestosa davanti al visitatore attonito Notre Dame d'Amiens, la più grande cattedrale gotica della Francia. Con la sua torre quadrata di 113 metri, l'altezza della volta di 43 e la lunghezza di oltre 145 metri, domina l'intera città che sembra esistere solo attraverso di essa. Come ipnotizzati entriamo dall'incredibile portale principale. All'interno del duomo, eretto tra l'inizio e la metà del 13esimo secolo, dal volume doppio di quello di Notre Dame di Parigi, ci perdiamo in spazi enormi, tra pilastri compositi, lo sguardo perennemente rivolto in alto, verso la volta a crociera che appare infinita, ammiriamo il meraviglioso coro del primo '500 e ci ritroviamo alla fine, con il capogiro, davanti alla testa di Giovanni Battista nel suo reliquiario.

Il vento cessa solo il mattino successivo. Sono sveglio presto e ripasso ancora una volta la rotta e le procedure; il balzo sopra la Manica fino in Inghilterra mi ha fatto inumidire le mani dall'emozione già durante la preparazione del viaggio. All'aeroporto, teso ma pregustando la gioia, rifornisco di carburante l'aeroplano, carico i bagagli, eseguo i controlli esterni e, quando tutto è pronto, salgo alla torre di controllo per gli ultimi bollettini meteorologici e la consegna del piano di volo.

È cortese Mireille, il controllore di volo di turno, anche quando mi informa che non posso decollare se non sono in grado di eseguire lo scambio di comunicazioni via radio in francese. Lei stessa non possiede l'autorizzazione di svolgere le radiocomunicazioni in in-

glese e la sua collega, Monique, che è in possesso di questo permesso, arriva solo dopo la pausa-pranzo.

Smaltiamo la frustrazione facendo acquisti nel locale supermercato. Un po' di scorte per il volo, vino e formaggio per Usch e William, i miei amici inglesi che ci aspettano stasera all'aerodromo di Elmsett, vicino a Ipswich, e alle 13.30 in punto mi ripresento alla torre di controllo. Monique, che ha dato il cambio a Mireille, constata secca che la sua collega è perfettamente in grado di svolgere le procedure in inglese, è solo che si rifiuta di dare l'esame per ottenere la licenza. Strani atteggiamenti in questa Francia, in un aeroporto che dista appena cento chilometri dalla frontiera con l'Inghilterra.

La cosa non preoccupa affatto i due inglesi che sulla rotta verso il nord dell'Inghilterra sono piovuti dal cielo stamattina per fare rifornimento; hanno inviato i loro annunci in inglese e le risposte in francese non le hanno capite proprio per niente, mi assicurano a posteriori, ridendo. «Abbiamo guardato giù. Un aeroporto è lì per permetterci di volare. Perché non sei semplicemente decollato?»

**Ci avviciniamo alla foce del Tamigi: una marea d'acqua che si trascina verso il mare nel suo ampio delta. Alla nostra sinistra, pesante, scura, enorme: è Londra**

Per la prima volta indosso un giubbotto di salvataggio su un aereo ma anche se non riesco a nascondere una certa agitazione, i due voli fatti per arrivare fin qui mi hanno dato una buona dose di sicurezza. L'aereo diventa come una macchina: alla fine sai a occhi chiusi dove si trovano le leve e gli strumenti, così come le procedure e i controlli diventano una sana routine.

Amiens ha una pista asfaltata e una erbosa ma, secondo il regolamento dell'aeroporto, decolli paralleli sono espressamente vietati. Annuncio, in in-

glese, la mia partenza sulla pista asfaltata numero 30 alla torre e agli equipaggi degli altri velivoli. Monique mi dà conferma, ancora uno sguardo intorno e do gas al massimo. Il motore romba, acceleriamo. D'un tratto vedo che il Cessna 172, che poco prima si dirigeva verso la pista erbosa, sta accelerando pure lui, parallelo a noi, a non più di venti metri alla nostra sinistra. Che fare? Decido di non interrompere la manovra, la pista è troppo corta. Dopo la breve rincorsa, i due aerei si sollevano da terra nello stesso istante per virare, poco più tardi, in direzioni opposte.

Volo in formazione non previsto, spettacolo per il pubblico a terra, manovra elegante, improvvisata, proibita, pericolosa, ma fortunatamente riuscita. Un pasticcio di comunicazione del genere saremmo riusciti a combinarlo anche di mattina, in francese, con Mireille. Fradicio di sudore faccio un respiro profondo quando dopo aver sorvolato la città con la sua cattedrale che risplendeva sotto il sole e, seguendo la Somme, saliamo incontro al cielo azzurro in direzione del Mare del Nord.

Laggiù, ecco il mare! Ancora si confondono i tenui contorni, ma ben presto la costa si avvicina. Affannosamente i nostri occhi scrutano l'orizzonte alla ricerca dell'isola. Ed eccola, più intuibile che visibile: l'Inghilterra!

Secondo i miei piani, giunto sull'estuario viro a nord. Dopo aver attraversato la zona controllata dall'aeroporto di Le Touquet, sopra Cap Griz-Nez, viro verso est, in direzione dell'aeroporto di Lydd, ormai sopra il mare. Da qui a Dover il Canale della Manica è largo solo 34 chilometri. Batticuore, le solite mani bagnate. Certo, il motore non sa che sta sorvolando l'acqua – cosa mai potrebbe succedere? Inoltre abbiamo preso abbastanza altezza da poter, in caso d'emergenza, planare almeno fino sotto costa.

Primo contatto con la centrale di controllo di volo inglese, che ci dà il benvenuto. Sotto di noi c'è un vivace traffico marittimo: petroliere, porta-container che vanno e vengono dall'Atlantico al Mare del Nord, e frammezzo, qua e là, minuscoli punti bianchi, le barche a vela. A destra, più a nord, biancheggiano le scogliere creta-

cee di Dover ma io mi devo dirigere verso la baia nella quale, a un certo punto, dovrebbe mostrarsi la pista di Lydd, lunga diversi chilometri.

In Inghilterra, chi arriva dal continente è obbligato a dirigersi a uno scalo con servizi doganali prima di poter riprendere il volo a destinazione di un aeroporto minore dell'isola.

«Clear to land!» Atterraggio a Lydd su una pista chilometrica destinata ai Jumbo. Non devo frenare altrimenti non arriveremo mai alla prossima uscita! Formalità doganali e poi, per non fare tardi, riprendiamo subito il viaggio per Elmsett presso Ipswich.

Decollo sull'interminabile pista 03 in direzione nord-est, lungo il mare. Spettacolari mucchi di grosse nubi inframmezzati dal blu del cielo. Salgo fino al loro limite inferiore. Ho scelto la rotta sopra Canterbury per ragioni romanticoletterarie.

Un'infinità di baie, campi estesi, un paesaggio da favola, completamente diverso da quello francese, solo cento chilometri più a sud. Poi ci avviciniamo alla foce del Tamigi: una marea d'acqua che si trascina verso il mare nel suo ampio delta. A ovest, alla nostra sinistra, pesante, scura, enorme: Londra.

Panorami eccezionali. E a un tratto sopraggiunge l'improvvisa consapevolezza che questo volo è la ricompensa per tutto il lavoro, i preparativi, le paure. Nello stesso istante si sovrappone ad essa il grande senso di libertà. Quella che ha alimentato i miei sogni al pensiero di volare. In un solo istante si dissolve la corazza imposta dalla tecnica, dalla comunicazione e dalla progettazione, e dirigo, divertito, il mio uccello d'acciaio parallelamente alla costa inglese, attraverso nuvole, sopra paesaggi irripetibili in una luce quasi irreali.

Chatham Southend-on-sea, Colchester.

Ora ci dirigiamo verso Ipswich e poco prima del bivio autostradale, dove una linea ferroviaria abbandonata conduce verso nord-est, viro a sinistra su 325 gradi per veder apparire, dopo quattro minuti, la zona dove dovrebbe trovarsi l'aeroporto di Elmsett, un piccolo campo d'aviazione privato.

Ho contattato la Royal Air Force già da un po'. Elmsett è situata nella zo-

na di controllo di Wattisham, una base militare. Mi viene attribuito un codice *transponder* per i radar e ricevo il permesso di entrare nello spazio aereo della Raf.

Ecco, la linea ferroviaria senza binari: la direzione è quella giusta. Ma l'aeroporto? Dove si trova l'aeroporto? Solo campi e prati. Mantengo la rotta. Secondo la carta dovremmo averlo già sorvolato e ci staremmo dirigendo ora verso l'aeroporto militare. Deciso, viro di 180 gradi e sorvolo di nuovo la zona: niente. Campi, prati, boschi e un po' più in là la città di Ipswich.

Non ho perso l'orientamento, è l'aeroporto ad essere introvabile. Le mie manovre di ricerca non sono sfuggite ai controllori di volo militari sul radar di Wattisham: «Hotel Hotel Tango, comunica posizione e intenzioni». Posizione presso Elmsett, duemila piedi, ma non trovo aeroporto». Dopo un attimo richiama: «Vira su 322 gradi, campo d'aviazione a 5 miglia diritto davanti». Due paia di occhi cercano affannosamente. Nient'altro che prati e ancora prati, nessun aeroporto in vista. Al limite della disperazione guardiamo giù verso le ampie distese verdi. Poi la comunicazione: «Pht, siete sopra la pista». Sopra? E solo ora vedo la manica a vento, e adesso che l'occhio lo sa, in mezzo al prato, in mezzo ai campi infiniti si delinea una pista erbosa. L'abbiamo sorvolata diverse volte senza riuscire a riconoscerla. E lì, ad aspettarci a bordo pista già da un po', Usch e William, i miei amici.

Faccio un giro di ricognizione, preparo l'atterraggio. Poco dopo l'aereo si posa saltellando sulla pista erbosa.

Benvenuto festoso, baci e abbracci. Scaricati i bagagli, il formaggio e il vino, ci dirigiamo verso l'auto che ci attende e ci condurrà nella loro splendida casa a Harkstead. Non senza un ultimo sguardo al nostro aeroplano, ora saldamente assicurato a terra, che lasciamo felici e un po' increduli. Ed ecco cadere le prime gocce di pioggia.

## Informazioni

\*Traduzione di Daniela Mannu  
Note: la prima parte è uscita sul n° 17 e la seconda sul n° 28 di Azione