



Di Paolo  
Zerlotto

# IN VOLO SULL'L39 ALBATROSS: IL SOGNO DI UNA VITA

**S**ono un appassionato di aviazione da tantissimi anni, oserei dire da sempre. Frequento assiduamente i principali Airshow in Italia e all'estero e, come tutti gli appassionati,

osservo con stupore (e anche con un po' d'invidia) le evoluzioni delle pattuglie acrobatiche e le dimostrazioni in volo degli aeroplani. Potrà sembrare scontato, ma quando questi aerei si esibiscono l'emozione è sempre grande e il mio cuore vola con loro. E tutte le volte mi chiedo: ma cosa proveranno i piloti durante le esibizioni in volo, quali emozioni, quali speciali sensazioni? Inutile dirlo: essere almeno una volta con loro, volare su queste macchine straordinarie, fare evoluzioni in assoluta libertà, è sempre stato il sogno della mia vita.

osservo con stupore (e anche con un po' d'invidia) le evoluzioni delle pattuglie acrobatiche e le dimostrazioni in volo degli aeroplani. Potrà sembrare scontato, ma quando questi aerei si esibiscono l'emozione è sempre grande e il mio cuore vola con loro. E tutte le volte mi chiedo: ma cosa proveranno i piloti durante le esibizioni in volo, quali emozioni, quali speciali sensazioni? Inutile dirlo: essere almeno una volta con loro, volare su queste macchine straordinarie, fare evoluzioni in assoluta libertà, è sempre stato il sogno della mia vita.

>2





## SI COMINCIA CON IL G46

Nel 2004 la società "Incredible Adventures" organizzò in Italia qualcosa di assolutamente straordinario, sino a quel momento possibile solo all'estero: dare la possibilità agli appassionati di aviazione di provare l'emozione del volo acrobatico sui jet. L'evento, denominato "Flying Days 2004", si svolse presso l'aeroporto di Cuneo, consentendo ad alcuni appassionati e giornalisti di volare sugli L-39 Albatross

storici unica in Italia. "Aviators" è stata creata appositamente per far volare gli appassionati su velivoli quali il DH-82 Tiger Moth, il Fiat G.46, il Fiat G.59 (unico esemplare volante al mondo), il T-6 Texan e l'L-29 Delfin. Mi avrebbero quindi organizzato un volo acrobatico di "ambientamento" sul Fiat G.46 e, se non avessi manifestato particolari problemi, avrei potuto volare sull'L-39. L'associazione "Aviators", il suo ispiratore e creatore Pino Valenti, i suoi splen-

>7 Il primo L39 arriva sul piazzale di fronte all'hangar di Pino Valenti



della pattuglia acrobatica "Breitling Jet Team". Quando venni a conoscenza dell'evento provai subito a iscrivermi, ma era troppo tardi, i posti erano tutti esauriti. Potete immaginare la mia frustrazione. Ma la vita insegna che non bisogna mai arrendersi, e quanto l'associazione mi comunicò che avrebbe nuovamente organizzato un evento simile a Parma nel 2008, e che per le iscrizioni avrebbe dato la precedenza a chi era rimasto escluso dalla precedente edizione, li ho contattati immediatamente. C'erano ancora posti disponibili, ma per volare con i jet era necessaria, o almeno caldamente consigliata, una precedente esperienza di volo acrobatico, che io naturalmente non avevo. Che fare? Per fortuna la stessa organizzazione mi venne in aiuto grazie alla collaborazione che da qualche tempo portano avanti con l'associazione "Aviators" di Parma, la quale possiede una flotta di aerei

didi velivoli storici tutti "airworthy", e il mio straordinario volo sul Fiat G.46 (un biposto da addestramento che ha volato per la prima volta nel '47, caratterizzato da grande maneggevolezza e spiccate caratteristiche acrobatiche) meriterebbero da soli un approfondimento specifico. Perciò mi limiterò a dire che il mio battesimo del "volo acrobatico" è andato nel migliore dei modi, e quindi l'appuntamento a Parma si spostava al 22 Giugno 2008 con il "Breitling Jet Team". Per i pochi che non li conoscono, il "Breitling Jet Team" è l'unica pattuglia acrobatica civile a volare sui jet. La loro base è a Digione, in Francia. La pattuglia vola con sette aerei L-39 Albatross e partecipa ogni anno a circa 50 eventi in tutta Europa, con un'esibizione che ha una durata di circa 20'. La quota di volo varia da un minimo di 100 m per le acrobazie (30 m nei passaggi), fino a un massimo di 1.500 m di altezza,

>2 Lo specialista scende per primo e aiuta Olivier Boulay a sganciarsi

>3 Quindi si scende a terra

>4 Arriva anche il secondo velivolo, ai comandi di Patrick Marchand

>5 Il vano bagagli contenuto nel muso

>6 Davanti al parabrezza il segnalatore del carrello anteriore estratto



>1

con velocità comprese tra i 700 km/h all'inizio di una figura e i 100 km/h al vertice della stessa. Le accelerazioni subite dai piloti raggiungono gli 8G. Quasi tutti i piloti provengono all'aeronautica francese e sono ex-istruttori di volo o ex-piloti della "Patrouille de France". L'Aero L-39 Albatross è un velivolo da addestramento pro-



>2

dotato in 200 esemplari, l'inglese BAE Hawk in dotazione ai "Red Arrows" conta 900 esemplari, mentre del francese Dassault-Dornier AlphaJet in dotazione alla "Patrouille de France" ne sono stati costruiti 512). Le caratteristiche dell'L-39 sono simili a quelle dell'MB-339, ma il motore è un po' meno potente. L'aereo è pressurizzato e climatizzato; la maschera con l'ossigeno si usa solo per i voli in alta quota. Ma torniamo a noi: aeroporto di Parma, Domenica 22 Giugno 2008, il sogno di una vita stava per diventare realtà, una realtà che avrebbe superato ogni aspettativa.



>3

## LA PREPARAZIONE

Erano tre notti che dormivo pochissimo (e avrei dormito pochissimo anche le tre notti successive), ma l'adrenalina era a mille, per non parlare della sensazione di euforia. Alle 8:30 sono già in aeroporto per incontrare gli organizzatori (che avevano precedenti esperienze di volo come passeggeri sui MiG-29 russi) e a inondarli di domande. Alle 10 circa arrivano due L-39 del "Breitling Jet Team", il numero 5 e il numero 7, pilotati rispettivamente da Patrick Marchand e Olivier Boulay, accompagnati dai loro crew-chief. Dopo l'atterraggio, i saluti e le presentazioni, iniziamo un accurato briefing sulle caratteristiche dell'aeroplano, sulle misure di sicurezza e sulle modalità di svolgimento dei voli. Tutte le scritte sull'aereo sono in cirillico,

e solo sui dispositivi di sicurezza ci sono targhette con la traduzione in inglese. Ci viene chiaramente detto che tutto ciò che nell'abitacolo è colorato di rosso non deve assolutamente essere toccato, a eccezione, in caso di necessità, delle ma-

gettato e costruito negli anni '60 in Cecoslovacchia, caratterizzato da bassi costi di esercizio, altissima affidabilità ed eccellente manovrabilità. È l'addestratore più diffuso nel mondo, con 2.800 esemplari venduti in 39 diversi Paesi (per avere un'idea, l'italiano Aermacchi MB-339 in dotazione alle "Frecce Tricolori" è stato prodot-



>4



>5

>7 Nella pausa prima dei controlli prendo confidenza con l'Albatross

>2 Il cockpit è abbastanza semplice,

tutto ciò che è rosso non va toccato

>3 Si iniziano i controlli prevolo

>4 E si fa rifornimen-

to: in queste missioni l'L39 beve 1000 lt/h

>5 Patrick conduce il primo briefing di presentazione dell'aereo e dei sistemi



>6 Il briefing è illustrato con numerose foto step by step

>7 Si preparano quindi le tute antiG

>8 Io volerò con Olivier, istruttore e per sei anni nella Patrouille de France

>9 nel briefing prevolo la tensione

e palpabile, si cerca di sdrammatizzare scherzando

>10 I due predellini che consentono di arrampicarsi a bordo

niglie per l'espulsione del seggiolino. A differenza dell'MB-339 e di altri aerei da addestramento, non esiste sull'L-39 un dispositivo che consenta all'istruttore di azionare il seggiolino eiettabile dell'allievo. Ci spiegano che in caso di emergenza il pilota avrebbe gridato "Eject! Eject! Eject!" e, solo se c'era tempo, lo avrebbe ripetuto un'altra volta; dopodiché ognuno doveva, in modo calmo ma determinato, afferrare le due maniglie rosse poste in mezzo alle gambe, prenderle saldamente e tirare: la prima volta doveva essere quella giusta. La programmazione dei voli prevede due "sortite" al mattino e due al pomeriggio. Il mio volo è il primo del pomeriggio, cioè subito dopo pranzo, e questo suscita in me altri preoccupanti interrogativi: mangiare o non mangiare? E cosa mangiare per non avere problemi durante il volo? Ancora una volta l'organizzazione mi viene in aiuto dicendomi che fare un volo acrobatico a pancia piena è molto meglio che farlo a pancia vuota. L'importante è mangiare cibi facilmente digeribili, come pasta in bianco, un po' di pane e bere solo acqua. Non resta quindi che affidarmi ai consigli degli esperti, ma vi assicuro che non mi sento completamente tranquillo. Nel primo pomeriggio, mentre indosso la tuta di volo e la tuta anti-g, sto conversando amabilmente con Olivier Boulay quando questi mi chiede se voglio volare con lui nella posizione di "wingman". Una brevissima pausa di riflessione e rispondendo di sì: non potrei chiedere di meglio.

Nel frattempo si stanno concludendo le procedure di rifornimento. Questo aereo, durante il volo acrobatico, consuma circa 1000 litri di carburante all'ora. I nostri voli dureranno circa 30', perciò ogni due sortite



è necessario fare rifornimento. Con l'aereo pronto al volo, dopo un breve ripasso dei punti principali del briefing del mattino, salgo a bordo del velivolo n.7 del Breitling Jet Team, ai comandi di Olivier Boulay, 43 anni, 6 anni di esperienza sui Jaguar, 3 anni istruttore su Alphajet e 6 anni nella Patrouille de France (come si suol dire, sono in una botte di ferro!).

## IN VOLO, UNA DANZA A SUON DI G

Otteniamo l'autorizzazione al rullaggio, ma giunti al punto attesa per la pista 02, la torre ci comunica di attendere l'atterraggio di un aereo di linea. L'attesa è di circa 10' sotto un sole cocente e un caldo infernale (nell'abitacolo ci sono più di 50°C). Sento le gocce di sudore scorrere dappertutto, come durante una sauna. A posteriori mi sono detto: se c'è stato un momento dell'intero volo in cui ho pensato di star male è stato proprio questo; mi stava venendo nausea e mal di testa. Contavo i minuti e cercavo di respirare il più profondamente possibile. Finalmente arriva l'autorizzazione al decollo. In fianco a me il velivolo n.5 pilotato da Patrick "Gaston"

Marchand. Dalla torre di controllo non ci consentono di decollare in coppia, quindi decolliamo separatamente per poi ricongiungerci subito dopo. Ci dirigiamo in direzione nord-est, superiamo il Po e dopo 4' di volo alla velocità di circa 700 km/h raggiungiamo la zona di lavoro nella quale è consentito fare acrobazia. Finalmente la climatizzazione comincia a funzionare, il caldo diminuisce e l'aria è più fresca. Meno male. L'altro aereo è vicinissimo; la distanza tra i velivoli

è vicinissimo; la distanza tra i velivoli



>1 E proprio di "arrampiacata" si tratta!

>2 Ai lati della barra le due grosse maniglie del seggiolino eiettabile

>3 Lo specialista controlla il fissaggio di cinture e casco

>4 Ci avviamo quindi verso il decollo, ma ci aspetta un lieve intoppo

>5 Restiamo infatti per dieci minuti sotto il sole, con un caldo impossibile

>6 Il motivo? L'atterraggio del Boeing di Ryanair

>7 Finalmente Patrick decolla con il numero 5

>8 Dopo la rotazione l'L39 si inerpica letteralmente in cielo

viene mantenuta con maestria da Olivier, sembriamo incollati a meno di 3 m l'uno dall'altro. A un certo punto Olivier parla brevemente con Patrick e mi chiede se sono pronto a iniziare le "danze". Se sono pronto? Sono anni che aspetto questo momento! Olivier tira la cloche e inizia il looping in formazione, con il "wingman" posizionato alla destra e leggermente più indietro rispetto al "leader". La terra si rovescia, la sensazione di peso aumenta, poi diminuisce fino quasi a scomparire, per aumentare nuovamente arrivando a 4 G nella chiusura del looping. Senza un attimo di esitazione iniziamo un tonneau a botte verso sinistra. L'orizzonte si inclina, la terra prende a girare e si capovolge, per poi ritornare alla sua naturale posizione. Olivier si posiziona dietro al "leader" e leggermente più



in basso. Si parte per un altro looping, ma questa volta più stretto e più intenso del primo. La coda del "leader" è sopra la mia testa, vicinissima. Arriviamo a 5 G nella chiusura finale della figura. Ancora un tonneau a botte, questa volta verso destra, e poi una serie di virate, picchiate, richiamate e altre manovre acrobatiche in un "roller coaster" mozzafiato con accelerazioni di 3, 4, 5, 6 G. Fare tutto questo incollati a un altro jet, con la sensazione di poterlo toccare





se solo fosse possibile allungare la mano, regala emozioni indescrivibili. Ciò che sto vivendo è al limite dell'incredibile! La vicinanza dei due velivoli è impressionante e si mantiene costante nonostante i continui cambi di direzione e le complesse manovre acrobatiche. Olivier muove



>6

>7



>8

>9 Adesso è il nostro momento, dal mio abitacolo non riesco neanche a vedere il casco di Olivier

>10 Voliamo in formazione davvero ravvicinata, non più di tre metri fra le due ali



>9

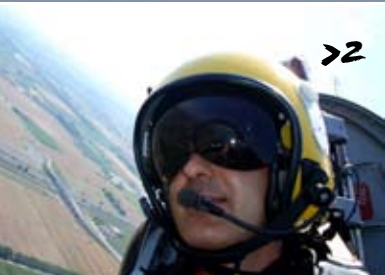


>10





>1



>2

impercettibilmente cloche, pedali e manetta per mantenersi incollato al “leader”, e il tutto con una naturalezza tale da farla sembrare la cosa più semplice del mondo.

Vivendo tutto ciò ci si rende conto di quanto impegno, quanta bravura e quanto allenamento siano necessari a questi piloti per “vestire” l’aeroplano come una seconda pelle, per volare come se le ali fossero un prolungamento del loro corpo e l’aria fosse il loro elemento naturale.

## POCHI MINUTI DA SOLI, AL MASSIMO

Come avevo immaginato, volare nella posizione di “wingman” è un grosso vantaggio, perché incrociando il riferimento del terreno e dell’orizzonte con il riferimento del velivolo “leader”, mi è possibile capire (o forse è meglio dire capire abbastanza) quali evoluzioni stiamo facendo. Alle acrobazie in coppia segue una breve simulazione di combattimento aereo, sempre con il “wingman” all’inseguimento del “leader”, entrambi impegnati in un indiolato “dog-fight”. Oliver, simpaticissimo, simula con la voce il rumore di un ipotetico cannoncino che spara... Sono sottoposto a sensazioni fisiche mai provate prima e molto stressanti; mi sforzo di respirare a fondo e sento che l’aria fresca mi aiuta. Voglio incamerare ossigeno. Cerco di tenere la testa alta e guardare fuori, girandola lentamente a destra e a sinistra, lancio solo rapide occhiate agli strumenti. L’altimetro mi conferma quello che vedo fuori: voliamo bassi, tra i 1000 e i 5000 ft. Durante la chiusura delle manovre, quando sono schiacciato dai G, mi sforzo di non abbassare la testa, perché mi rendo conto che probabilmente non riuscirei più ad alzarla. Inoltre sento che muovere troppo il capo, soprattutto in alto e in basso, mi fa provare un leggero senso di nausea, e questo non è il momento più opportuno per stare male! Dopo alcuni minuti, durante i quali non vedo mai la linea dell’orizzonte dove normalmente dovrebbe essere (se



>3



>4



>5



- >1 Sempre in formazione ci dirigiamo verso la zona di lavoro
- >2 A bordo di un jet militare, il sogno di una vita
- >3 E cominciano le danze, qui stiamo chiudendo un tonneau a sinistra
- >4 Ci ricongiungiamo dopo le prime manovre

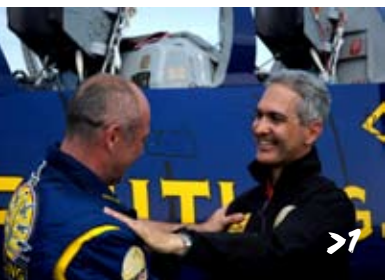
- >5 Inizia quindi una finta caccia decisamente tirata
- >6 Una virata stretta su Parma prima di entrare in finale
- >7 E quindi un atterraggio incredibilmente soffice conclude il volo
- >8 Il rientro al piazzale, avventura terminata

non per qualche frazione di secondo), il "leader" e il "wingman" parlano brevemente tra di loro in francese e poi si separano. Olivier mi spiega che il passeggero di Patrick non sta molto bene e ha chiesto una "tregua" al pilota. Tramite interfono io sono continuamente in contatto con il mio pilota, al quale comunico le mie emozioni con spontaneità ed entusiasmo. Olivier, sentendo che sto bene e che mi diverto come non mai, decide che è giunto il momento dell'assolo. Perciò, liberi dal vincolo del "leader", iniziamo a eseguire una serie di manovre acrobatiche in un modo più accentuato, più "stretto", rispetto a quanto consentito dal volo in coppia. E quindi via con altri looping, tonneau a botte e in asse, schneider, otto cubani, avalanche, e non saprei dire cos'altro ancora. La mia tuta anti-g si gonfia e si sgonfia senza sosta, e vi assicuro che può stringere le gambe e l'addome fino a far male (durante il briefing ci è stato spiegato come eventualmente staccare il tubo che collega la tuta anti-g al compressore, nel caso avessimo giudicato la pressione troppo fastidiosa). Le manovre si susseguono, e così pure le accelerazioni positive e negative, arrivando a incassare fino a +6,5 G (ciò significa che, per alcuni istanti, il mio corpo è arrivato a pesare circa 470 kg). A un certo punto, con gli occhi lucidi per l'emozione, dico a Olivier: *"Ancora non credo che sia tutto vero, questo è il sogno di una vita"*. La prima risposta è: *"Paolo, ci devi credere perché è tutto vero"*, e la seconda risposta è una cabrata che termina con una successiva picchiata che mi procura la sensazione di galleggiare nell'aria staccato dal seggiolino, nonostante il "crew-chief" mi abbia legato ben bene con le cinture a cinque punti di fissaggio. Emetto un grido di gioia e di stupore, al quale segue una grassa risata di Olivier che, visto che ho gradito, ripete subito la manovra con un' enfasi ancora maggiore. Per circa 15' ho vissuto in un'altra dimensione, la dimensio-



ne dell'incredibile, della bellezza, della libertà assoluta, in un misto di poesia e onnipotenza. Due aeroplani, quattro persone, lanciati in una danza sfrenata, elegante, precisa, perfetta, che vorresti non finisse mai! Nella seconda metà del volo, Olivier mi consente di scattare fotografie (la fotografia è l'altra mia grande passione). L'ho fatto con una piccola fotocamera che avevo "stivato" nella tasca presente sulla manica sinistra della mia tuta di volo (unica tasca raggiungibile con facilità una volta "inchiodati" al seggiolino). Scopro così che le emozioni non sono ancora finite: alzare le braccia per sollevare la picco-





>1 L'abbraccio con Olivier, dopo trenta minuti decisamente impegnativi

>2 Passa a tutta velocità il G59 di Valenti scortato dai due Albatross

la e leggerissima macchina fotografica richiede uno sforzo enorme nelle manovre sotto G. Un volo così, per chi non lo ha mai fatto prima, suscita emozioni che nessuna parola è in grado di descrivere pienamente, ma devo anche confessare che si è trattato di un quarto d'ora molto intenso dal punto di vista fisico; fortunatamente non ho avuto problemi, ma vi assicuro che un quarto d'ora di acrobazia non-stop sono più che sufficienti per un "comune mortale", e che se avessimo continuato ancora per un po' avrei sicuramente iniziato ad avere qualche difficoltà.

## SI RIENTRA, E OGGI... VOLO!

Ma ormai il tempo sta per scadere, perciò Olivier e Patrick si ricongiungono e riprendono il volo livellato in direzione dell'aeroporto. Sempre fianco a fianco, vicini come non mai, sorvoliamo la pista per la gioia delle persone e delle famiglie che attendono il nostro ritorno. Fine delle emozioni? Neanche per idea! Mentre il leader prosegue dritto, Olivier si separa con una secca virata a destra, facendomi incassare gli ultimi 5 G del volo. Iniziamo il circuito per l'atterraggio e a un certo punto sento un suono sordo, udito molte volte sugli aerei di linea, che mi porta a chiedere ad Olivier: "Gear down?". "Gear down and flaps down: prepare for landing", è la risposta. Dopo un morbido atterraggio rulliamo fino al parcheggio, il "crew-chief" mi apre il tettuccio e mi aiuta a liberarmi dal casco, dal microfono, dal compressore e dalle cinture di sicurezza. Sono come ipnotizzato, i miei sensi stanno assorbendo l'avventura e la bellezza di ciò che ho appena vissuto. Poi, ripreso contatto con la realtà, salgo in piedi sul seggiolino e, agitando le mani in segno di vittoria, sfodero un sorriso che nessuno dei presenti dimenticherà mai. Sceso dall'aero mi attende un altrettanto sorridente Olivier, che mi stringe la mano e mi abbraccia,

sinceramente partecipe della mia felicità. Ci siamo davvero divertiti tutti e due. Il volo è finito, ma io impiegherò diversi giorni a ritornare sulla terra, e forse non ci tornerò più completamente. Negli anni scorsi ho visto varie volte le esibizioni dei Breitling Jet Team. In futuro li rivedrò ancora andando ad assistere alle più importanti manifestazioni aeree in Italia e in Europa. Con il cuore sarò sempre là, seduto sul seggiolino posteriore del velivolo n.7, a rivivere questa straordinaria esperienza. Ma ora ho tutte le risposte: so cosa si prova ad essere lassù e apprezzerò ancora di più ogni singola manovra acrobatica. Ora ho gli occhi lucidi e quindi è meglio che concluda, ma non senza aver prima ringraziato la mia famiglia e tutti quelli che hanno contribuito alla realizzazione di questo sogno. In seguito a questa esperienza, nel corso del 2009, ho realizzato un altro sogno che da tanti anni tenevo nel cassetto in attesa che si presentassero le condizioni per trasformarlo in realtà: mi sono iscritto a un corso per il conseguimento dell'Attestato di Pilota VDS. Grazie alla scuola di volo di Legnago, e alla pazienza del mio istruttore Massimo Ballarin, nell'Agosto 2009 ho superato l'esame e ottenuto l'attestato. L'emozione del primo volo da solista, la possibilità di salire da soli su un aeroplano, di staccare l'ombra da terra e volare liberi nel cielo dev'essere anch'essa provata, perché qualsiasi parola o frase, per quanto bella e poetica, non sarà mai in grado di trasmettere pienamente tali sensazioni. La frequentazione della Scuola di Volo mi ha anche fatto conoscere la rivista *Aviazione Sportiva*, che leggo assiduamente da qualche mese. Ed è proprio lo spazio che la rivista dedica ai racconti delle esperienze di volo vissute dai lettori che mi ha spinto a descrivere la mia avventura. Spero di esserci riuscito, almeno in parte. E spero che molti di voi possano un giorno vivere qualcosa di altrettanto straordinario. ✈



**???**  
***pagina intera***