

## IN VOLO ATTRAVERSO UN SECOLO DI EMOZIONI

**Ermene Grillo**

**S**ono un po' nervoso, mentre nel pomeriggio finisco di fare manutenzione al mio biplano giallo. Ormai è passata quasi un'ora dall'ultima telefonata del Boredom Fighter Team (Giovanni Taglietti e Andrea Semeghini) con la quale

mi comunicavano la loro intenzione di decollare dalla pista di Calvisano (BS), "armati" di un SMS già scritto sul telefonino da inviare solo se la fortuna deciderà di regalare sopra gli Appennini affogati nelle nuvole un varco in cui poter passare. E finalmen-

te arriva il messaggio che dà ali al nostro sogno: "Passati! Tutto ok!". In meno di un'ora atterro sull'Aviosuperficie di Serristori (AR), prima tappa del nostro Raid. È passato quasi un anno da quando ho proposto ai soci del Biplano Club Italia l'idea di

organizzare un Raid attraverso tutta l'Italia, sino all'Aviosuperficie di Pulsano (TA). Un'impresa impegnativa per piloti di macchine lente, rumorose e scomode, ma possibile grazie alla determinazione che caratterizza noi, novelli "Barnstormers".



**Giovanni decolla alla volta di Roma**

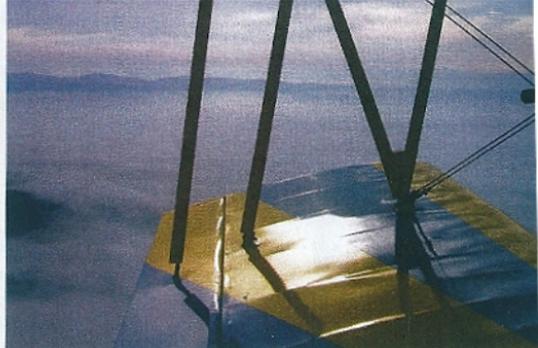
**Un po' di scena in rullaggio**



temporalesco gli ha impedito di raggiungerci a Serristori. La sosta alla Celsetta è uno dei momenti più significativi di questo Raid: non solo ci permette di effettuare un gemellaggio con l'Italian Flying Museum – piloti, meccanici e storici aeronautici che si spendono per costruire, restaurare e mantenere in condizioni di volo aeroplani di interesse storico, tra i quali SE5A replica, Tiger Moth e lo splendido Fokker DR. Il triplano con motore Siemens originale – ma anche di visitare il Museo Storico AMI di Vigna di Valle. A tal proposito, un ringraziamento speciale va a Federico Capaldo, che ci ha messo in contatto con il C.t.c. Gerosa che, con i suoi settanta anni e ventimila ore di volo sulle spalle, risponde con disinvoltura alla nostra sete di sapere su tutte quelle splendide macchine volanti. Increduli e appagati per tutti i sogni fatti all'interno del museo, torniamo alla Celsetta per l'ultima foto ricordo e la consegna della targa.

### Scenari surreali

A malincuore ripartiamo, non prima di aver salutato Massimo Poggi (altro socio del Biplano Club Italia) impossibilitato a partecipare a causa di problemi tecnici alla sua "Doroty", un biplano Spirit Renegade con motore radiale sette cilindri. Il primo a muoversi è "Manfred Von Tucciarone" che, distratto da quelli che solo lui crede essere dei saluti, imbocca con il suo Snoopy la via del parcheggio invece di quella del rullaggio... La tabella di marcia giornaliera prevede una sosta all'Aviosuperficie ARMA di Nettuno per rifornire prima dell'arrivo alla Selva di Vitulazio, dove abbiamo previsto di trascorrere la notte: tra un decollo di paracadutisti e l'altro riforniamo e decolliamo per la tappa finale, un vero pianoforte di emozioni che ci vede volare l'ultima ora e mezza della giornata tra fan-



La valle del Tevere piena di nebbia costringe tutti a una deviazione larga

## QUESTA SÌ CHE È UNA DISCENDENZA!

Andrea Semeghini

Questo viaggio attraverso l'Italia ha avuto, inutile dirlo, un valore soprattutto umano per noi piloti e per le persone che abbiamo incontrato e conosciuto nel nostro percorso, creando quel legame speciale che si crea in tali circostanze. Oltre a ciò, il raid mi ha offerto anche un'importante "lezione", utile per i prossimi voli. La mattina del 1° giugno sono a capo della squadriglia dei quattro biplani e durante il percorso di ritorno, tra Lavello e Vitulazio, il vento, che proviene da nord-est, crea non poca turbolenza a ridosso dei rilievi che stiamo attraversando. Nei pressi del Monte Taburno, certo di essere a debita distanza dallo stesso, mi infilo a sud-ovest sopra i rilievi più bassi, accorciando la distanza che ancora rimane per raggiungere l'Aviosuperficie La Selva di Vitulazio. A 3500 ft vengo investito da una forte e interminabile discendenza, il mio Boredom Fighter inizia a scapitare come un cavallo selvatico, nelle cuffie sento Giovanni, che mi segue a breve distanza, gridare: "tira le cinture!". Il variometro affonda a -7 m/s e arrivo in un balter d'occhio a 2500 ft, avvicinandomi alle pendici delle colline sotto di noi. Inutile qualsiasi manovra, se non quella di togliere motore e di evitare di sovraccaricare la struttura dell'aereo, uscendo dalla Va. Finalmente tutto finisce, usciti dal flusso di caduta del vento ritrovo l'aria calma, anche se ho gli occhi fuori dalla testa e il cuore in gola. Avverto il gruppo dietro di noi di fare il giro più lungo: qui è troppo pericoloso. Cos'è successo? Non sono stato sufficientemente lontano dall'ombra della frontagna, ma la quota di sicurezza ha evitato problemi più gravi. Anche per questo il raid è stato un'esperienza di vita, di quelle che il giorno dopo ti risvegli nel letto di casa e pensi sia stato tutto un sogno, un salto nel tempo e nello spazio. Impresa e gesta d'altri tempi, che ti rimangono per sempre incise nel cuore. Pure il mio biplano, quando lo guardo, mi strizza l'occhio, anche lui fiero di esser stato protagonista.



### Immersi nella storia

"Aggirato un temporale su Reggio abbiamo visto un varco che arrivava fino al Passo della Futa", commenta Giovanni appena atterrato, mentre siamo accerchiati dai fotografi dell'Italian Vipers, giunti fin qui grazie all'iniziativa di Daniele Tangari che ha dato il via, sul loro sito internet, a una staffetta fotografica per documentare il nostro raid. Ad attenderci a Serristori c'è Franco Bentenuti – Presidente dei "Baroni Rotti", i piloti disabili – il quale mette a nostra disposizione la Club House, risparmiandoci così una nottata in tenda. L'incredibile ospitalità sarà una costante per tutto il nostro viaggio, e noi ricambiamo con un piccolo gesto, la consegna della targa commemorativa raffigurante la locandina del Raid, realizzata in legno da un nostro socio (Simone del Lungo). Sono le sette in punto quando stacco le ruote dalla pista di Serristori con prua rivolta sull'Aviosuperficie Celsetta di Roma. I due Boredom, più veloci, mi seguono con qualche minuto di differenza; la valle del Tevere si presenta totalmente ricoperta da una spessa coltre di nuvole che ci costringe a una variazione di rotta per non perdere il contatto con il terreno e volare sempre in sicurezza. Alla Celsetta troviamo anche il nostro quarto pilota, Gianpaolo Tucciarone, atterrato con il suo "Snoopy" dopo che un fronte