



Il Circo Volante di Gregory Alegi



Alcuni fanti italiani avanzano verso il Piave, guidati da un ufficiale con la barba già grigia. Anche tra i soldati c'è qualche viso meno giovane. Tutti hanno in mano il fucile 91 e scrutano il terreno circostante. Dietro di loro una mitragliatrice, protetta da alcuni sacchetti di sabbia. Già una barella riporta un ferito verso le retrovie, dove le crocerossine si preparano a medicarlo. Tra le colonne di fumo grigiastro si intravede il tricolore con lo stemma sabauda.

All'improvviso, un rombo di motore. Aereo! Gli occhi corrono al cielo, preoccupati. Ha le coccarde! Allora è dei nostri ... un momento! Ne arriva un altro ... Questa volta con le croci nere: nemico! In un attimo gli è addosso. Iniziano a girarsi intorno, come cani che si azzuffano, cercando di posizionarsi in coda per avere una posizione di tiro migliore. Cabrano, picchiano, si incrociano, allontanandosi e avvicinandosi, finché l'aereo rosso mette a segno i colpi decisivi. È finita. Lasciando dietro di sé una scia di fumo bianco, il biplano si allontana in picchiata dietro gli alberi. Ma non si schianta. Nessuna esplosione accompagna la sua scomparsa. Una manciata di secondi dopo ricompare, con la vernice gialla che risplende al sole. Il Tiger Moth si allinea lungo la pista, atterra e viene rullando verso il parcheggio. Pochi istanti dopo anche il Fokker rosso atterra e rulla verso il quadrato verde dove gli altri aerei lo attendono. I due piloti saltano giù e si abbracciano da vecchi amici. Rino Prizzon sorride un po' di più: per la prima volta hanno volato a parti inverse e così, finalmente, ha potuto abbattere Giancarlo Zanardo.

Quella che va in scena al Campo Baracca non è guerra, ma divertimento: il modo per cucire insieme i diversi aspetti della passione aeronautica, unendola a quella della rievocazione storica, dell'aeromodellismo, delle auto d'epoca e di tutte le altre che vengono a realizzarsi in questo fazzoletto di terra fuori del tempo. Di là, le nostre auto moderne. Di qui un hangar di legno e tela del 1918 che ospita una squadriglia di aerei costruiti con gli stessi materiali e le stesse forme di quell'epoca. Nelle foto, l'illusione è ancora più completa.

Se Zanardo è il Barone Rosso del Piave, quegli aerei sono il suo Circo Volante. Durante la Prima guerra mondiale, gli inglesi diedero quel soprannome al reparto di Manfred von Richthofen per via dei colori sgargianti adottati per facilitarne il riconoscimento in volo in un'epoca in cui – è bene ricordarlo – gli aerei non avevano la radio. A Nervesa il termine può indicare che gli aerei della Fondazione Jonathan Collection sono diversi l'uno dall'altro per forma, colore e numero di ali.

Il De Havilland DH.82A Tiger Moth, il primo aereo storico acquistato da Zanardo, è un biplano dipinto nel giallo acceso degli aerei da addestramento inglesi fino alla Seconda guerra mondiale. Il progetto risale al 1931, ma questo esemplare è stato costruito nel 1941 ed è arrivato in Italia nel 1959. L'Aero Club di Vicenza lo immatricolò I-GATO, e a questa origine felina Zanardo si è ispirato per diversi altri aerei.

Il triplano Fokker DR.1, dipinto di rosso proprio come quello del “Barone Rosso” von Richthofen, si è infatti I-LYNC, “la linca”. È il primo aereo storico costruito da Zanardo e forse il più popolare, per la forma e il colore inconsueti. La differenza maggiore rispetto all'originale del 1917 è il motore. Al posto dell'introvabile Oberursel Ur.II (che non era solo radiale, ma rotativo, con l'intera stella di nove cilindri che ruotava letteralmente attorno all'albero motore fissato alla fusoliera) c'è un robusto Lycoming O-320 a quattro cilindri contrapposti, che eroga una potenza maggiore (150 cavalli contro 110) ma pesa meno. Questo ha imposto di allungare il muso per mantenere il centraggio e spiega perché Zanardo indichi il triplano come DR.1M, cioè “Modificato”.

Continuando il suo viaggio a ritroso nel tempo, Zanardo ha quindi costruito un monoplano Blériot XI, copia di uno degli aerei più importanti dell'epoca pionieristica: basti pensare che fu protagonista della prima traversata della Manica (1909), della prima traversata delle Alpi (1910) e del primo volo di guerra (1911). Se il Blériot XI-2 non è un felino – le sue marche di immatricolazione, I-PONI, ricordano un cavallino – è però anch'esso un Modificato per via della sostituzione dell'inaffidabile motore Anzani a tre cilindri con un quattro cilindri Continental C-90 da 85 cavalli. Una saggia precauzione, che nel 1989 ha consentito al monoplano di ripetere con successo la prima traversata della Manica; in quella stessa occasione un team franco-britannico, dotato di un Blériot XI originale, vide i propri sforzi penalizzati proprio dalla piantata dell'Anzani. Zanardo non ha invece modificato l'ala, le cui estremità potevano essere piegate (“svergolate”) per far virare l'aereo. Una scelta coraggiosa, ma anche scomoda per la forza che bisogna esercitare sui comandi e perciò scartata da altri costruttori di repliche. È il caso della riproduzione del monoplano da caccia Fokker E.III, entrato da poco in collezione e dotato di normali alettoni.

L'aereo più antico della collezione riproduce il Wright Flyer, l'aereo che il 17 dicembre 1903 fece il primo volo a motore della storia. Zanardo lo ha costruito nel 1989-90, sulla base di disegni costruttivi realizzati dal National Air and Space Museum di Washington, dove l'originale è esposto. Più che la costruzione, in questo caso la sfida è stata quella della messa a punto. Pur avendo fatto voli fino a 59 secondi di durata, il Flyer era infatti un aereo estremamente limitato e servì soprattutto quale trampolino di lancio per il Flyer II. Oltre al solito cambio di motore – i fratelli Wright si erano costruiti persino quello! – le modifiche hanno riguardato il centraggio e i comandi di volo. Il primo è presto detto: il baricentro era troppo arretrato; per portarlo avanti è stato necessario portare peso avanti, per esempio realizzando alcune parti in metallo pieno. Più complesso il discorso dei comandi di volo. Pur lasciando il pilota nella caratteristica posizione sdraiata, Zanardo ha sostituito la slitta scorrevole con una più convenzionale barra di comando e pedaliera. Questo ha permesso di scindere il comando dei timoni verticali dallo svergolamento alare, in modo da poter correggere la tendenza a imbardare. I primi voli dimostrarono che il piano anteriore (in gergo “canard”) tendeva ad accentuare i movimenti del pilota. La soluzione è stata geniale: bloccare il canard inferiore, trasformandolo in stabilizzatore, e comandare solo quello superiore, in funzione di equilibratore. Con queste modifiche, il Flyer riuscì a compiere non solo linee rette ma anche un giro campo completo. Le prove, condotte in quella “galleria del vento dei poveri” che è il cielo, destarono l'entusiasmo di un gruppo di ingegneri della NASA da oltre vent'anni impegnati in un progetto analogo ... con l'aiuto di computer, prove in galleria al naturale, banchi prova volanti e altre tecnologie avanzate. Il 17 dicembre 2003, nel centesimo anniversario del primo volo, l'unico Flyer a staccarsi da terra fu ancora una volta quello di Zanardo.

All'estremo opposto del Flyer c'è il Mustang, il più famoso caccia americano della Seconda guerra mondiale e l'unico della Jonathan Collection con il posto di pilotaggio chiuso. Rispetto ai biplani in legno e tela, sembra un'astronave. Si tratta, in realtà, di una riproduzione in scala 80%, costruita in legno (anziché metallo) sui disegni del costruttore francese Marcel Jurca, uno dei padri delle costruzioni amatoriali. L'incompletezza dei disegni costruttivi, in particolare per quanto riguarda impianti e sistemi, prolungò la costruzione dal 1993 al 2006, per oltre 25.000 ore di lavoro.

Con lo Spad XIII, il biplano da caccia usato da Francesco Baracca a partire dal maggio 1917, Zanardo ha completato il legame tra passione d'infanzia, storia e spirito del luogo. In questo caso gli aerei sono stati due. Il primo, I-GIAG (il giaguaro), costruito tra il 2006-2007 in base a un progetto Interreg dell'Unione Europea lanciato dal Museo del Piave di Vas (Belluno), decorato con il Cavallino rampante nero di Baracca, ha operato da Nervesa per circa tre anni prima di essere esposto in forma statica a Vas. Il suo posto è stato preso dall'I-JONA, protagonista nel 2015 di una affascinante presentazione in coppia con un Eurofighter.

L'aereo più maestoso del Circo Volante è il trimotore Caproni, che ha spiccato il primo volo nel 2015 dopo una costruzione durata sette anni.

Tre motori, oltre 22 metri di apertura alare e 98 metri di superficie, quasi quattro tonnellate di peso al decollo: il Ca.33Z, dove la Z sta per Zanardo e indica più o meno le stesse cose della M degli altri, è il più grande e ambizioso progetto di costruzione amatoriale mai avviato in Italia. Concepito da Gianni Caproni nel 1913 e realizzato l'anno successivo, a poco più di un decennio dalla fragile macchina volante dei Wright il trimotore Caproni (che prima di diventare Ca.33 ebbe varie sigle) fu il primo contributo originale italiano allo sviluppo dell'aeronautica. Ai contemporanei dovette sembrare una sorta di astronave. Ancora oggi le sue dimensioni incutono rispetto e timore, così come fece agli austriaci quando lo videro comparire sul fronte. Gabriele D'Annunzio pensò subito di usarlo per colpire Vienna, progetto che poi attuò nell'agosto 1918 con una squadriglia di monomotori Ansaldo SVA.

A Caproni è intitolato, dall'aprile 2013, l'hangar Bessonneau originale recuperato in Gran Bretagna e oggi sede degli aerei della Jonathan Collection. Ma il legame con Caproni va ben oltre, perché tra il 2007-2010 Zanardo ha costruito due Ca.100 con motore originale Colombo S.63 e una riproduzione del Ca.1 per festeggiare il centenario del suo primo volo. I tre aerei sono oggi basati a Trento, ma i due Caproncini visitano talvolta Nervesa, così come altri aerei storici.

Ospiti fissi sono i Tiger Moth di Paolo Zanardo e Nino Catto, prima basati sul vicino Campo Jonathan al Grave di Papadopoli, e quello di Domenico Pertile, già ad Asiago. Con le sue quattro diverse livree – il giallo prebellico dell'I-GATO, il giallo con inserti verdi dell'I-APLI, la mimetica del 1940 del G-ASPV, l'argento del dopoguerra guerra del D-ESYS – i Tiger Moth danno vita a pattuglie difficili a vedersi persino nella loro terra d'origine.

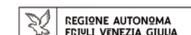
Resterà nel Bessonneau anche il caccia inglese SE.5A costruito in scala 7/8 da Mario Pozzini su disegni Replica Plans con 5.500 ore di lavoro nell'arco di 14 anni. La qualità della costruzione gli valse nel 1999 il Trofeo Rotondi quale miglior costruzione amatoriale in Italia, lo stesso vinto dal Blériot nel 1989 e dal Mustang nel 2006. Anche in questo caso si tratta di un biplano della Prima guerra mondiale, progettato dalla Royal Aircraft Factory britannica (RAF, da non confondere con la forza aerea!) che nei cieli di Francia fu avversario diretto dei Fokker di Richthofen. Pur volando dal 1999, questo I-IOIA è entrato in flotta solo di recente grazie alla donazione di un privato svizzero, affascinato dal clima che si respira a Nervesa.

Lo stesso pensano i soci dell'Associazione Battaglia del Solstizio, che terminata la rievocazione storica stanno mescolandosi agli appassionati per spiegare cosa sia successo su queste stesse zolle di terra: l'equipaggiamento individuale, le armi, le tattiche, l'ospedale da campo, le caverne con mitragliatrici, le trincee, l'ultimo volo di Baracca. I piloti, intanto, mimano con le mani il volo appena fatto, commentano le qualità degli aerei, sognano il prossimo, scherzano come i loro colleghi di cento anni fa.

È la magia del Circo Volante – pardon, della Fondazione Jonathan Collection di Nervesa della Battaglia, uno dei pochissimi luoghi al mondo dove si può respirare ancora la storia dell'aviazione.

Iniziativa inserita nel progetto

 ISONZO SOČA 1915 VOCI DI
 GUERRA IN TEMPO DI PACE

 Finanziato dalla
 Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia


www.albadelvolo.it



Coordinato da


 L'iniziativa rientra nel Programma ufficiale delle
 commemorazioni del centenario della Prima Guerra
