

NO STOP FLYING

Incontriamo Claudio Italiano due settimane dopo il "No Stop Flying", il volo senza scalo in autogiro più lungo del mondo: 1.550 km (ben più del precedente primato americano di 1.414,64 km), coperti in 12 ore e 57 minuti; decollo all'alba da Caronia, area dei Nebrodi in provincia di Messina, e atterraggio a Varallo in Valsesia, provincia di Vercelli

Intervista di Orazio Vecchio

13 ORE A 120 Km/h, COSA C'È DIETRO UN VOLO RECORD



Dall'alba al tramonto, il 33enne pilota catanese ha unito l'Italia: e sarebbe facile giocare sul suo cognome. E il nuovo record, che sarà certificato dalla Federazione

Aeronautica in linea retta come record europeo di poco più di 1.000 km, ha proiettato Claudio nel Guinness dei primati e nell'albo dei migliori piloti del mondo. Gli sono arrivate congratulazio-

ni dai vertici italiani dell'Aeroclub d'Italia e della Federazione Volo Ultraleggero, nonché da centinaia di appassionati che lo hanno seguito in rete in tempo reale grazie a un programma di

localizzazione con il quale Claudio ha anche inviato brevi messaggi sull'andamento del volo.

Claudio, quale la motivazione di questa impresa?

Principalmente la soddisfazione personale di volare dall'alba al tramonto. Era qualcosa cui avevo pensato spesso, volare per un giorno intero. È stato leggendo le avventure di Charles Lind-

bergh, il primo uomo a sorvolare l'Atlantico, che ho maturato il desiderio di una sfida: restare in volo più tempo possibile. Certo, la mia "impresa" è stata niente in confronto alla sua, ma alme-

no un aspetto ci ha accomunati, sin dall'inizio, la difficoltà a trovare uno sponsor. Nel suo caso, nessuno credeva che avrebbe potuto attraversare l'oceano; nel mio piccolo, mi è accaduto lo

stesso quando ho cercato qualcuno che realizzasse il serbatoio supplementare, che assicurasse la quantità di benzina necessaria. Mi sono rivolto a un'azienda che ha apprezzato l'idea ma



“ A metà del volo ho preso una fortissima turbolenza che mi ha letteralmente squassato, per un attimo ho pensato di dover mollare tutto, di non farcela, ma solo per un attimo ”

Il rifornimento viene effettuato con il controllo delle bilance per non superare il peso massimo al decollo (MTOW) di 560 kg

Claudio ha utilizzato per il volo una combinazione completa ignifuga (tuta e sottotuta) e un giubbotto salvagente autogonfiabile



La pista di Caronia Marina è stata scelta per la lunghezza e per la posizione favorevole, i test di decollo MTOW sono stati effettuati all'alba, nelle stesse condizioni previste per il volo record

non ha voluto aiutarmi, sostenendo che avrei dovuto usare un serbatoio anticoppio. Proposta non sbagliata, ma avrebbe avuto poco senso visto che l'altro serbatoio era comunque in vetroresina. In pratica non hanno creduto nel mio progetto ed è stata solo la prima doccia fredda.

Ma hai risolto al meglio, con le tue risorse...

Sì, la domenica successiva con mio padre sono andato al campo volo portando delle strisce di lamiera con le quali ho cominciato a dare una forma grezza al serbatoio. Ho poi portato tutto a un ingegnere mio amico, Giuseppe Fresta, e insieme abbiamo preparato un primo disegno al computer. Con quel progetto mi sono rivolto a un esperto artigiano, Antonio Romeo, che lavora la vetroresina e che mi ha rassicurato sulla fattibilità della cosa, nonostante la mia diffidenza iniziale. Quando ha iniziato a lavorare, però, mi sono dovuto ricredere. In sostanza, abbiamo disegnato, costruito e montato noi

stessi un serbatoio supplementare da circa 235 litri, con una paratia antisciacquo all'interno e dei fori di passaggio del carburante per evitare che la benzina si spostasse dentro il serbatoio (in virata e in turbolenza) rischiando di compromettere la stabilità del mezzo.

Come avete svolto i collaudi?

Sicuramente non avrei potuto collaudare il serbatoio e il mezzo con oltre 200 lt di benzina: sarebbe stato inutilmente rischioso. Con tutto quel carburante a bordo un semplice ribaltamento avrebbe potuto causare un'esplosione. Così ho caricato acqua, in quan-

tità pari al peso della benzina che mi sarebbe servita. All'inizio il mezzo non riusciva ad alzarsi, avevamo messo troppa acqua. A poco a poco l'abbiamo scaricata, fino a che l'autogiro non è decollato, anche se a fatica e dunque con la necessità di un pilotaggio davvero al limite, aiutato in questo dalla scelta della pista di Caronia Marina, sita sul mare e molto lunga.

Come avete calcolato la quantità di carburante necessaria? Un profano immagina un semplice calcolo sulla base del consumo chilometrico...

No, abbiamo in realtà fatto un

calcolo diverso: il mio autogiro consuma mediamente 20 lt di benzina in un'ora. Alla media di 120 km/h percorro quindi 120 km. In 12 ore, sono 1440. Per farne 1500, alla stessa velocità, servono dunque tra 12 e 13 ore in condizioni meteo favorevoli specie per quanto riguarda il vento. Il consumo si calcola quindi moltiplicando la benzina necessaria in un'ora per il numero di ore di volo. Abbiamo pertanto stimato necessari 270-280 lt. Calcoli, i nostri, comunque prudentiali, perché basati sul consumo a mezzo pieno, mentre chiaramente a mano a mano che il mezzo si scarica e perde peso il consumo

diminuisce. Ma abbiamo scelto la via della prudenza anche ipotizzando un possibile vento contrario durante alcune tratte del percorso. Con i calcoli in eccesso mi sarei messo al sicuro e i fatti lo hanno confermato: quando sono atterrato avevo altri 30 lt residui di carburante nel serbatoio, utili per un'altra ora e mezza di volo.

È stata una scelta ponderata anche quella di decollare da Caronia e non da Calatabiano, dall'Etna Fly che è il tuo campo di volo?

Certamente. Lo Stretto è un'area complicata per volare, perché si crea il cosiddetto "effeto

Venturi" che, con vento contrario anche moderato, avrebbe potuto creare difficoltà, determinando un consumo maggiore. A essere sincero, non ci ho pensato subito, ma a un certo punto della preparazione, un mese prima, mi si è "accesa una lampadina". Alla fine sono arrivati con trenta litri di benzina, sufficienti per un'altra ora e mezza di volo, altri 160/180 km circa. Io dò sempre molto ascolto al mio istinto, soprattutto dopo l'esperienza del giro d'Europa nel 2009, quando, se avessi dato ascolto proprio al mio istinto, avremmo avuto molti meno problemi. Nel caso del "No Stop Flying", i fatti mi hanno da-

to ragione perché con il vento di maestrale che c'è stato avrei dovuto sorvolare i Peloritani sulla fascia ionica messinese, a un'altezza di sicurezza. Sulla sponda tirrenica, invece, lo stesso vento mi ha aiutato inizialmente, ed è stata una svolta positiva nell'economia della giornata perché mi ha permesso di percorrere i primi cento chilometri, quelli più critici essendo l'autogiro al peso massimo, alla velocità media prevista e con basso consumo di carburante.

Perché la data del 23 giugno?

Ho individuato il primo sabato, subito dopo il solstizio d'esta-



L'avvio del volo e la parte finale sono stati favoriti dal vento, che in Campania era forte e contrario, creando qualche preoccupazione per l'autonomia

L'intero volo di Claudio è stato seguito in tempo reale in rete dagli appassionati grazie al localizzatore



te, con la maggiore durata di luce dell'anno, che secondo le previsioni avrebbe dovuto garantire le migliori condizioni possibili. In effetti, così è stato. Di più: il cielo in parte velato mi ha ulteriormente aiutato, perché con più sole e più caldo avrei sofferto di più il caldo e la turbolenza.

Hai avuto momenti di difficoltà?

Ci sono stati momenti di sconforto, tanti. Le difficoltà sono cominciate alla vigilia della partenza quando ho trovato il carburante inquinato. Nella malaugurata ipotesi che ce ne fosse anche nel serbatoio ho drenato tutto e ripulito filtri e impianto carburante. Queste operazioni hanno purtroppo ritardato il trasferimento a Caronia. Tra l'incontro con i giudici (essenziali per la pesata, per installare i logger e sigillare

Dopo quasi 13 ore di volo Claudio atterra a Varallo Sesia in condizioni ottime, gli ultimi minuti di volo li ha fatti scortato da una formazione di autogiro

strumenti e serbatoio) e la messa a punto di tutti gli altri dettagli, sono andato a letto a mezzanotte. Mi sarei dovuto alzare alle 4, ma mi sono svegliato persino mezz'ora prima, perché scambiando il cellulare con mia moglie, per evitare di avere con me il mio e permettere a lei di rispondere durante il viaggio, nel tempo in cui è stato senza batteria l'orologio è rimasto indietro di mezz'ora. Quindi, ho perso altro sonno, e ne ho risentito: il problema maggiore del viaggio è stata infatti la sonnolenza che mi ha colto, a tratti, durante



la giornata. Se vogliamo un'altra analogia con Lindbergh, che sfinito dalla mancanza di sonno sull'oceano ha fissato i comandi alla meno peggio, perché allora non esisteva il pilota automatico, e si è addormentato. Io ho affrontato la sonnolenza mangiando e bevendo di più: barrette energetiche e soluzioni con sali minerali.

Sei sempre stato fiducioso o in qualche momento hai pensato di non farcela?

Dopo i primi 100 km, fino allo Stretto, ero piuttosto conten-

to. Ma superata la Campania ho incontrato un vento contrario che mi ha abbassato la velocità media a 90 km/h. Allora ho cominciato a temere di non farcela, finché sulla pianura padana ho recuperato grazie al vento in coda che mi ha permesso di guadagnare velocità fino a 170-180 km (ground speed, ovviamente, quella che serve ai fini della percorrenza). Quando sentivo che il vento mi spingeva, ho giocato ovviamente molto sulla pedaliera: guardavo la velocità sul GPS, che appunto indica la ground speed e accostavo verso sinistra o verso destra per sfruttare al massimo la spinta. C'è stata un'altra fase negativa, quando una forte turbolenza mi ha letteralmente scombussolato e per un attimo ho persino pensato di gettare la spugna. Ma i messaggi di incoraggiamento di familiari e amici mi hanno spinto a non mollare. Poi, poco prima dell'arrivo, ho capito che il peggio era passato e che era tutto alle spalle, ero ancora in

volo e mi sono concesso il lusso di "esultare", anche se ancora solo... È stato bello il modo in cui altri appassionati mi hanno accolto in Valsesia e mi hanno accompagnato in volo per gli ultimi chilometri. Quando sono atterrato ero ovviamente strafelice: passata la tensione sono sceso dall'autogiro in ottime condizioni, quasi fosse stato in volo poche ore: avevo solo leggere abrasioni dovute alle vibrazioni e, l'indomani, un fastidio alle orecchie causato dalla prolungata esposizione al rumore. Meglio ancora di me se l'è cavata il mezzo, che ha riportato solo un silent block tagliato e subito sostituito.

Nei mesi precedenti il volo come ti sei preparato?

La preparazione fisica, oltre a quella tecnica, è stata fondamentale. Ho cercato di alleggerire il più possibile il mezzo per compensare il maggior peso derivante dal serbatoio supplementare, togliendo parti superflue, sostituen-

do pezzi con materiale più leggero, persino caricando benzina particolarmente raffinata in luogo di quella standard, in modo da risparmiare altri 4-5 chili. Avrei potuto togliere il pannello strumenti sostituendolo con uno digitale risparmiando così qualche kg, ma sarebbe stata una spesa eccessiva che non mi sentivo di sostenere da solo, anche perché con gli sponsor trovati a malapena avrei coperto le spese (se solo un'azienda italiana mi avesse aiutato fornendomi uno strumento digitale per il record...). E così la scelta è stata quasi obbligata: dovevo perderli anche io, altri chili. Come mi ha detto il medico che ho consultato: "si può fare, ma ci vuole buona volontà". Ho osservato una dieta ferrea per mesi, sono stato in palestra e a correre, anche alle quattro di mattina per adattare i bioritmi ed evitare quel giorno eccessiva stanchezza. E ho perso dodici chili, l'obiettivo prefissato, affrontando e risolvendo con la stessa determina-

zione tutti i vari problemi legati al lungo tempo di permanenza sul mezzo in volo.

Quali le sensazioni prima della partenza e adesso, a distanza di tempo?

Fino al giorno prima della partenza, nonostante la lunga preparazione, ero molto emozionato. Poi, nell'immediatezza del decollo sono riuscito a concentrarmi. Mi dicevo: "in fondo è un volo come gli altri, solo un po' più lungo". Se la riguardo oggi, la percepisco come un'avventura fantastica. Il sentimento prevalente è di gratitudine verso quanti mi hanno sostenuto, a cominciare dalla mia famiglia: mia moglie Tania, i miei figli Francesco e Giulia, e mio padre Franco, il mio principale collaboratore.

Si, sono soprattutto loro che, con tantissimi amici sui campi di volo e in rete, hanno sostenuto e supportato, accompagnato e accolto Claudio in ogni momento.

Oltre al calore dei familiari, complimenti e congratulazioni hanno inondato il profilo Facebook del giovane istruttore e il sito www.claudioitaliano.com. Non sappiamo per quanto tempo a Claudio basteranno, prima che si cimenti in una nuova impresa, ma già si sente parlare della possibilità di stracciare letteralmente questo record portandolo a oltre 1.700 km e omologandolo FAI a livello mondiale in linea retta, e per far questo potrebbe essere necessario trasferirsi negli USA o in Australia, un'impresa decisamente più impegnativa che ha bisogno solo e unicamente del supporto per la logistica e la preparazione: pilota e macchina li abbiamo, sono entrambi "italiani" e sono i migliori al mondo.

L'altra faccia del record: dopo un minimo riposo Claudio rientra alla sua base di Taormina riattraversando l'Italia da Nord a Sud: oltre 2.500 km in poco più di 3 giorni

