

IN VOLO SULL'ETNA

Tra la terra e il mare, a metà strada tra utopia e realtà, si erge maestoso nella sua imponenza "il" vulcano, nelle giornate terse e limpide lo potete vedere da decine e decine di km di distanza: è l'Etna, e ve lo proponiamo da un punto di vista davvero unico

Claudio Italiano



UN VULCANO VESTITO DI BIANCO

L'Etna, con i suoi 3.340 metri, è il vulcano attivo più alto d'Europa ed è in continua crescita perché a ogni nuova eruzione il materiale proveniente dal centro del-

la terra si aggiunge a quello già eruttato nel corso di migliaia di anni. Per gli abitanti che vivono alle sue pendici l'Etna rappresenta una risorsa di vita primaria e attorno al vulcano

aleggia un senso di rispetto, fascino e misticismo che alimenta un folclore popolare unico nel suo genere. Il sogno di ogni pilota è poter ammirare la sua magnificenza dall'alto, perché

è proprio da questo punto di vista che l'Etna regala emozioni uniche e ineguagliabili: le enormi colate laviche raccolte all'interno della Valle del Bove, che nel corso del tempo hanno

cambiato radicalmente il paesaggio, le innumerevoli bocche vulcaniche spente attorno alle sue pendici, il nero della lava solidificata e il candore della neve che la ricopre rendono il

paesaggio quasi lunare, regalando a chi ha la fortuna di poterlo sorvolare l'opportunità di immergersi in una sensazione surreale, equamente divisa tra sogno e realtà.

MEGLIO IL TURBO

In una splendida giornata di Febbraio con un sole pallido, eppure caldo, e un cielo perfettamente azzurro, un pensiero mi passa per la mente:

"oggi sarebbe bello sorvolare l'Etna". Decidere è questione di un attimo, io e mio padre interrompiamo il lavoro e in meno di un'ora siamo al campo volo già pronti per il decollo

QUANDO IL VULCANO È NEMICO DEL VOLO



Il più grande vulcano attivo d'Europa offre ai piloti in egual misura gioie e dolori: panorami spettacolari come quelli di questo servizio, e problemi assolutamente non risolvibili nelle fasi eruttive a carattere esplosivo, con emissione di materiale piroclastico e della terribile cenere vulcanica che provoca non solo ricadute a terra in grado di "annerire" l'intera città di Catania, come già accaduto, ma la necessità di istituire ampie "no fly zone" per garantire la sicurezza del volo. Si tratta di un'attività che in tempi recenti (a partire dal 1995) è aumentata notevolmente rispetto alle precedenti eruzioni caratterizzate principalmente

dalle grandi colate laviche. I danni che le ceneri vulcaniche possono provocare agli aerei in volo sono di vari tipi, dall'abrasione meccanica (nell'aprile del 2000 un Airbus A320 di Air Europe fu colpito poco dopo il decollo da pietruzze e cenere e fu costretto a scaricare il carburante e tornare a Catania), alla fusione della cenere all'interno dei motori, alla corrosione, e l'unica possibile prevenzione sta proprio nel monitoraggio delle nubi vulcaniche e nell'istituzione di no fly zone per tutta la durata dei fenomeni. Uno dei problemi più gravi è costituito dall'ingestione di cenere (roccia polverizzata dall'attività esplo-

Una spettacolare immagine dell'eruzione dell'Etna scattata dalla stazione spaziale ISS

siva) nei motori: le particelle silicee ingerite dai reattori fondono nella camera di combustione e, solidificandosi, si depositano sulle palette delle turbine e sulle parti calde, causando forti perdite di potenza e arrivando anche a bloccare i motori. La cenere, inoltre, può entrare negli impianti di condizionamento e dell'ossigeno, può intasare le prese statiche e dinamiche dei velivoli creando gravi problemi alla strumentazione e ai sistemi di condotta. L'istituzione di ampie zone interdette al volo, come accaduto recentemente per le eruzioni vulcaniche in Islanda (nell'aprile 2010 l'eruzione del vulcano Eyjafjallajökull ha causato la cancellazione di quasi metà dei voli in Europa), crea ripercussioni a catena su tutto il traffico aereo con enormi danni economici.

Le nubi vulcaniche sono monitorate dai satelliti, le zone interdette al volo in funzione dei venti possono essere estremamente estese



Sorvoliamo il paesaggio lunare della Valle del Bove sul lato Nord, sotto di noi l'osservatorio astrofisico

con la necessaria attrezzatura che abbiamo già sperimentato in altri voli invernali a quella quota: dedichiamo quindi un

“ Regole rigorose per la salita e la permanenza in quota, sempre sopravvento e al massimo per 15 minuti, ma lo spettacolo dei crateri dall'alto ha qualcosa di mistico ”

La quota adesso è sufficiente per avvicinarci sopravvento ai crateri di Est

po' di tempo e di attenzione alla vestizione, qualsiasi spiffero o infiltrazione d'aria attraverso le giacche potrebbe farci gelare a quell'altezza e in questo periodo dell'anno. A terra la temperatura è gradevole, addirittura così vestiti fa quasi caldo, non è che abbiamo esagerato? Forse, ma preferiamo questo piccolo fastidio adesso, sappiamo benissimo che una volta in cima il freddo è terribile. Iniziamo la salita con un rateo costante mantenendo la manetta a 5200 rpm, il nostro motore turbo non ha perdite di potenza significative in quota e, anzi, dobbiamo spesso stare attenti alla manetta per evitare il fuori giri. La giornata è splendida come clima e visibilità, ma va meno bene sotto l'aspetto pratico perché non abbiamo il vento nella direzione giusta; infatti spira da est e questo ci rallenterà nella salita in cima perché non abbiamo una buona dinamica e ci si deve affidare soltanto al motore, e sono queste le situazioni nelle quali un motore turbo, che mantiene la potenza anche in quota, fa la differenza. Le condizioni favorevoli si hanno quando il vento spira da ovest o da nord/ovest e non è tanto forte, in questi casi la componente verticale che si crea per la deviazione del vento sulle pendici del vulcano è regolare e ben sfruttabile. L'esperienza ormai ci porta a capire in anticipo la situazione del vento guardando le bocche eruttive dell'Etna, e in base a come e con quale direzione e angolazione il fumo fuoriesce ci rendiamo conto dell'intensità e della direzione che esso ha, stabilendo quindi anche su quale lato sorvolare il vulcano e come effettuare le virate, dovendo obbligatoriamente rimanere sopravvento ai crateri, con la certezza che non vi siano improvvisi cambi di direzione.

IN VOLO A MENO 14

La particolare orografia della montagna ci permette in genere di sfruttare la dinamica del vento e di risalire in meno di 30'. Con le condizioni di oggi

impieghiamo di più, ma poco importa perché lo spettacolo che improvvisamente si apre davanti ai nostri occhi mozza

il fiato, non esiste altro modo di descriverlo, le stesse foto non rendono completamente l'idea della maestosità del luogo.

L'aria è così limpida che da lassù il nostro sguardo spazia lungo l'orizzonte riuscendo a scorgere tutto: le isole Eolie, lo Strom-

boli che sembra così vicino, tutto quello che c'è attorno ci appare chiaro, stagiato, anche se lontano centinaia di km. E

la temperatura? Con gli occhi pieni di immenso ci accorgiamo di questo aspetto solo quando non sentiamo più le mani, anche

se protette da pesanti guanti da volo: la temperatura è di 14° sotto lo zero, e dopo un po' e nonostante i due parabrezza il

freddo riesce a passare ugualmente, impossibile effettuare un volo del genere se non si è equipaggiati (anche in estate sulla





In volo ad agosto sul cratere centrale, ai lati ancora delle chiazze di neve

Passati i 15 minuti stabiliti iniziamo la discesa, il freddo non consente una permanenza più lunga



ETNA A MENO 14°: IL VIDEO

Le foto di questo servizio sono state scattate da un altro autogiro che era dotato anche di una videocamera GoPro installata su una prolunga tubolare, azionata dal passeggero, che ne consente l'orientamento in varie posizioni, e che è dotata di sicurezza per evitare che possa cadere o finire nell'elica.

Il video del volo è stato inserito su Youtube e lo potete vedere a questo indirizzo: <http://youtu.be/mdPRumUR9jo>



“ Il gigante è in perenne attività e le compagnie aeree spesso devono sospendere i voli a causa delle eruzioni di tipo esplosivo con grosse nubi di cenere che sono emesse per parecchi giorni ”

sommità del vulcano fa freddo, al punto che in pieno agosto alcune pozze di neve rimangono sui fianchi del cratere esposti a nord). Facciamo rientro dopo circa 15 minuti di sorvolo dei crateri innevati, uno spettacolo che vorremmo vedere ancora a lungo, ma il tempo massimo

che abbiamo stabilito in quota a questa temperatura è scaduto, puntiamo la prua dell'autogiro su Taormina e iniziamo la discesa, lasciandoci alle spalle “il” vulcano e la sua maestosa magnificenza, certi che basterà un'altra giornata di aria limpida per tornare in vetta. Il freddo è

pungente durante la discesa, e all'atterraggio l'aria ci restituisce un po' del tepore sentito alla partenza. Torniamo al lavoro appagati e soddisfatti, il ricordo di questa fredda e limpida giornata di febbraio ci accompagnerà a lungo, anche se la mente è già al prossimo volo. **vs**

Un largo giro sui crateri, dall'alto la visibilità nelle giornate limpide è di centinaia di km

Lo spettacolo dell'Etna riserva sempre nuove sorprese, come questo “tramonto vulcanico”

