

SI PARLA DI...

MARCO LOCATELLI, IL PILOTA CAPO DELLE OPERAZIONI DI VOLO SPERIMENTALE DELLA TECNAM

Il mercenario della cloche atterra a Capua

di Mirko Locatelli

Ci sono lavori che fanno venire davvero i brividi. Uno di essi è volare su un prototipo di aereo per scoprirne i difetti di funzionamento. È questo il lavoro del pilota collaudatore: porta in volo un mezzo sperimentale per suggerire ai progettisti le modifiche prima di metterlo in produzione.

Detto in tre parole, sembra facile. Invece si richiede una grande esperienza e un alto livello di abilità per contribuire allo sviluppo di tutti i tipi di aerei, dai bombardieri militari a quelli commerciali. Forse è per questo che i piloti collaudatori sono spesso visti come dei temerari, dal momento che un piccolo errore può essere molto pericoloso. Negli anni '50 del '900, i piloti collaudatori rimanevano uccisi al ritmo di uno alla settimana, ora i rischi sono stati ridotti grazie alla maturazione della tecnologia aeronautica. Nonostante ciò, quello sperimentale rimane il tipo di volo più pericoloso in assoluto.

Fatta questa premessa, eccovi il personaggio della settimana: Marco Locatelli, 44 anni, capo delle

operazioni di volo della Tecnam di Capua, l'azienda produttrice di aerei venduti in tutto il mondo.

Marco ha lasciato la moglie Lucia e i suoi 4 figli in Lombardia perché ha trovato lavoro proprio in Campania, dove a 18 anni iniziò l'avventura di cadetto dell'Accademia di Pozzuoli. In 25 anni di carriera ha volato da militare, da pilota di linea, da "free-lance", da collaudatore. «E ora sono da un anno il pilota "X" dei Pascale - racconta - Dove la X starebbe per experimental test pilot, ma dove invece spirito e fantasia partenopei la reinterpretano come "il prezzemolo". Nel senso che alla Tecnam, per tre giorni a settimana, devo stare ovunque, su tutto ciò che vola, dietro a ogni scrivania, assieme a ogni ingegnere o maistranza. A volte ho fatto fino a 8 voli in un giorno. Beh, anche se faticoso, mi reputo fortunato».

Lavorare in Tecnam ha significato per lui avere a che fare con la ferivida mente del Professore, come viene chiamato l'ing. Luigi Pascale. «È bello vederlo tutti i giorni tra gli hangar, tra le maestranze che conosce per nome, con i suoi "ra-

gazzi", gli altri ingegneri dell'ufficio tecnico, sempre coinvolti in qualche modifica o a rincorrere qualche soluzione di miglioria, o a realizzare i suoi disegni ambiziosi. In nessuna altra azienda aeronautica italiana il management ha come qui un canale di ascolto aperto sulla stessa frequenza dei piloti». Marco era nella compagnia regionale di Alitalia (Az-Express) che faceva voli con destinazioni in tutta Europa da e per Malpensa. Vi è rimasto 5 anni facendo 3.700 ore di volo, anche fino a 6 tratte al giorno, senza sosta. Purtroppo il fallimento di Alitalia del 2008 ha rovinato la vita a molti. «Alla fine del 2008 - continua - con moltissimi dei miei 700 colleghi sono rimasto a piedi. Con due lauree e 25 anni di aviazione, studi e tantissimi aggiornamenti professionali. E allora via, a fare il mercenario della cloche ritrovandomi con vecchi amici, quasi tutti ex-militari».

L'esperienza di Marco comincia da giovane militare in Aeronautica. Nel 1996 fu trasferito in Francia: Tolosa, poi Marsiglia, Istres, la base aerea di Le Tubé dove ha sede il più grande centro sperimentale di

volo d'Europa. Lì ha frequentato uno dei corsi più duri e selettivi cui un essere umano possa essere sottoposto: quello per piloti collaudatori e sperimentatori che prevede di imparare a volare e giudicare ogni tipo d'aereo: dal Mirage III al bombardiere nucleare 2000N, dal Caravelle all'Airbus A319, fino ai caccia americani F15, F16 e F18. Occorsero due anni di preparazione per il brevetto di X Test Pilot, e poi venne assegnato al Reparto Sperimentale di Volo, basato a Pratica di Mare.

Ma come si prova oggi un velivolo per renderlo sicuro?

Spiega Marco: «Per ogni volo di prova si studia in media una settimana. Ogni azione va analizzata, decisa, imparata. Bisogna prevedere le reazioni del nuovo sistema o del velivolo, prepararsi se non avviene ciò che ci si aspetta. Si studiano i modi alternativi e sicuri per tornare a terra col prezioso prototipo e con le informazioni necessarie per continuare il progressivo avanzamento nei futuri voli. Si procede per step, si analizzano i dati, si modifica il prototipo... È da almeno 60 anni che gli aerei non ven-



Marco Locatelli con la moglie e il figlio

gono più costruiti dal solo genio individuale: non esistono "archistar" né piloti-superman». Purtroppo niente può dare la sicurezza di un volo e spesso l'incidente appare solo quando ormai è già troppo tardi. È l'evento non previsto che rende incontrollabile il mezzo e la sua traiettoria. A questi eventi i piloti si preparano meticolosamente per tutta la vita. Negli anni Marco ha perso diversi amici, piloti militari, per tragiche fatalità aviatorie, traditi dal loro aeroplano o da una manovra eseguita male.

Nel 2003, dopo 17 anni passati a servire la Patria, di cui 9 a Pratica di Mare con il grado di Tenente Colonnello, 2.700 ore di volo e un po' di delusione, Marco lasciò il suo impiego.

Dice: «Volevo un po' più di stabilità per la famiglia, avevo qualche aspettativa economica e un'ambizione: comprarmi casa. Così lasciai. Ma certe emozioni, quando le provi, ti segnano. Dall'alto dei 40mila piedi, a Mach 2,2 l'Italia è piccola come uno scontrino e scorre tutta, là sotto, in meno di 20 minuti. Una pressione sulla cloche e il naso punta ai confini del Mediterraneo, che vedi come una striscia gialla di terra bruciata».

Dopo le scuole di volo, Marco ha volato per un paio d'anni sui ricognitori fotografici RF104G diventandone combat ready e leader di formazione (una squadriglia di 4 velivoli). Fu nel periodo delle ope-

razioni di combattimento nel Golfo Persico, dove l'Italia era impegnata con 6 Tornado e dodici F104 preparati per fotografare a bassissima quota le installazioni industriali e militari irachene. «Nel 1992, quando siamo tornati, piloti di guerra, ci siamo sposati quasi tutti in un colpo con le nostre fidanzate. Io avevo 25 anni, Lucia 21».

La passione per il volo, negli anni gli è rimasta, ma ha fissato ben più consistenti priorità nella sua esistenza: essere il riferimento per la sua famiglia. «Rincorrere il mito di imprese eroiche non ha senso, - dice - se ciò non è strumentale ad un superiore scopo pedagogico. Ma il mestiere di pilota era forse per me un destino deciso, prima ancora che scopriessi che esistevano aeroplani e uomini azzurri, che si potesse viaggiare in pochi istanti da un lato all'altro del Paese, come se fosse una piccola scatola di biglie impazzite, o un piccolo giardino in cui i bimbi corrono per scoprire angoli e segreti».

Consiglierebbe ai giovani questa professione?

«Le statistiche indicano un enorme bisogno di piloti nei prossimi 10-20 anni. Ma se fare questo passo, non è cosa che posso consigliare io. È necessaria una decisione che deve nascere dall'intimo, non dalla convenienza. Io sono stato felice, e lo sono tutt'ora. Felice di volare, di capire gli aeroplani, di studiare come renderli più sicuri».

AL SENATO

IL RICONOSCIMENTO ANCHE AD ALDO MASULLO E A GIGI DI FIORE

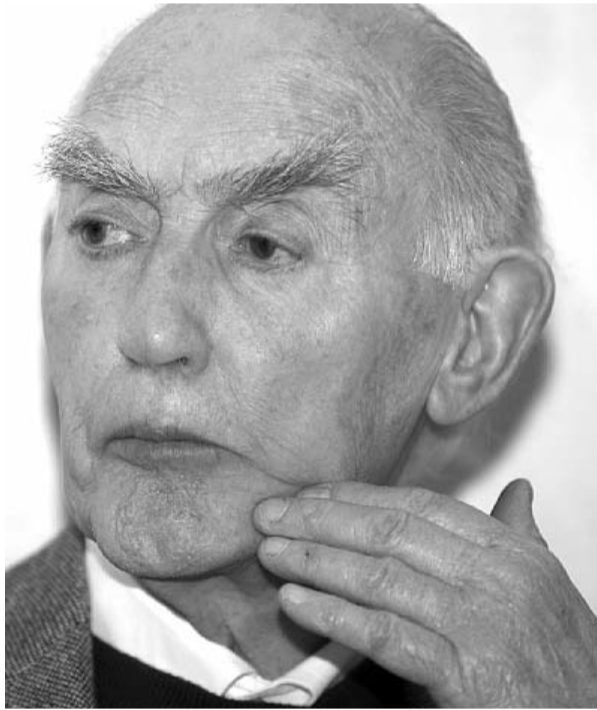
Premio Guido Dorso

Saranno consegnati domani alle 16, al Senato della Repubblica, presso la sala Zuccari di palazzo Giustiniani, i premi "Guido Dorso", promossi dall'omonima associazione, presieduta da Nicola Squitieri. L'iniziativa - patrocinata dal Senato della Repubblica e dall'Università degli studi di Napoli "Federico II" - segnala dal 1970 contestualmente giovani studiosi del nostro Mezzogiorno e personalità del mondo istituzionale, economico, scientifico e culturale che "hanno contribuito con la loro attività a sostenere le esigenze di sviluppo e di progresso del Sud". Destinataria quest'anno per le varie sezioni della XXXII edizione sono: Enrico La Loggia (istituzioni), presidente della commissione parlamentare per l'attuazione del Federalismo fiscale; Aldo Masullo (nella foto) professore emerito di filosofia morale nell'università di Napoli "Federico II"; Lidieta Giorno (ricerca) direttore

re dell'Istituto per la tecnologia delle membrane del Cnr di Rende; Achille Basile (università) preside della facoltà di economia della "Federico II"; Gigi Di Fiore (giornalismo) inviato speciale de "Il Mattino"; Umberto Petitto (imprenditoria) presidente del gruppo Petitto; Louis Joseph Freeh (sezione internazionale) già direttore della Fbi; Angela Puopolo autrice della tesi di laurea su "Federalismo e questione meridionale fiscale". Un premio speciale per i 150 anni dell'Unità d'Italia è stato conferito all'Istituto di studi politici "San Pio V", presieduto da Antonio Iodice. La targa del presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, destinata ad una istituzione scientifico-culturale del Mezzogiorno, è stata assegnata all'Osservatorio Banche-Imprese di Bari, presieduto da Michele Matarrese.

Nell'occasione verrà distribuita la pubblicazione di Silvia La Mura

"Gaetano Amalfi tra letteratura e folklore" tesi di laurea destinataria del Premio Dorso 2010, edita a cura dell'associazione. Nell'albo d'onore dei vincitori del "Guido Dorso" figurano alcuni tra i più autorevoli esponenti del mondo delle istituzioni, della ricerca, dell'economia e della cultura: da Giovanni Leone a Giorgio Napolitano; da Renato Dulbecco e Franco Modigliani; da Antonio Marzano a Piero Grasso; da Pasquale Saraceno a Francesco Paolo Casavola; da



Antonio D'Amato a Giuseppe Musari.

Il premio Dorso consiste in un'articolata opera in bronzo creata, in esclusiva, dallo scultore Giuseppe Pirozzi.

L'ALBUM

MARE, AMORE E FANTASIA

Quella volta che Di Giacomo divenne falsario

di Carlo Missaglia

La Villanella continuò la sua felice vita per tutta la metà del 1600, secolo in cui si ebbe la nascita di un nuovo genere, il melodramma che pur non avendo nulla a che fare con le canzonette ne raffreddò gli entusiasmi. Contemporaneamente però apparve sulla scena una nuova forma musicale "La Cantata". Composizione composta da un recitativo e da un'aria che senza voler apparire blasfemo mi ha dato l'impressione di avere i prodromi della romanza ed anche in nuce la veste della forma canzone: strofa, ritornello, strofa e ritornello. Gaetano Latilla, Giuseppe Porsile furono fra i più valenti compositori di questa forma musicale ma quasi tutti i compositori dell'epoca barocca ebbero modo di cimentarsi in questo genere: Domenico ed Alessandro Scarlatti, l'Auletta, il Broschi fratello del celebre Farinelle vari altri di cui sarebbe complicatissimo riportare anche solo i cognomi. Assolutamente da non perdere è la Cantata sopra l'arcicacalazione di Porsile di cui mi sono pregiato di fare una versione per voce e chitarra che ho inserito nella mia An-

tologia della Canzone Napoletana un'opera di 130 brani raccolti in dieci Cd. Scusate ma ogni tanto un po' di promozione personale se po' 'ffa! Quando parliamo del '600 non possiamo tralasciare la storia della famosa Michelemmà su cui tanto si è dibattuto per cui mi sono dovuto documentare con puntigliosità, casa che faccio solitamente per tutto ciò che mi riguarda (Che palle). Allora cominciamo: Michelemmà, canzone di pescatore, lo scrivo ancora una volta con formula ridotta, sempre nella versione certa e a noi nota: ed è questo ciò che conta altrimenti di che parliamo del sesso degli angeli? Appare anch'essa nei Passatempi musicali del Cottreau anno 1825. Intorno a questa canzone si era creata un forte interesse quando Salvatore Di Giacomo ne fece un falso che pubblicò in un fascicolo curato da egli stesso. Si era nel 1901 ed il fascicolo è "Piedi-grotta forever". Un falso di eccellente fattura, come egli stesso ci teneva a dire e che nelle sue intenzioni doveva servire a porre fine alle tante attribuzioni di paternità che le si erano volute dare. Quel documento che provo a descrivere rappresentava una scena

marina con tanto di solo alto e splendente, una nave saracena un pirata con tanto di scimitarra il quale trascina per i capelli una bella giovane donna e nella metà sottostante i versi della canzone firmata dal isgnor don Salvator Rosa. Questo documento nelle intenzioni del Di Giacomo doveva risultare una scoperta fatta da lui e di grande valore storico, perché tendeva a dimostrarne con assoluta certezza la paternità del Rosa, famoso pittore architetto, musicista nonché poeta vissuto nel XVII secolo (1615 - 1677). Il Di Giacomo fu costretto a confessare il mal-fatto, la burla, il presunto ritrovamento riconoscendosi quale vero compilatore di quel falso d'autore. Però purtroppo il danno era stato fatto tanto che ancora oggi, da improvvisati sedicenti cultori, che al solo scopo di voler dimostrare la loro conoscenza, falsa, della materia continuano a ripetere cose che oramai sono già state in modo chiaro sconfessate. Non si ha neanche la più pallida idea del danno che costoro procurano alla Canzone Napoletana ed ironia della sorte c'è pure chi, più ignorante di loro, li gratifica con qualche riconoscimento. Ma per cosa? Per la

forza del loro pressapochismo da improvvisatori? Basta così non mi voglio -intossicare - ancora di più. Per tornare a Michelemmà anche io ho provato a darmi delle risposte senza entrare a darmi una risposta a che essa significhi Michela mia o Michela 'e mamma o qualsiasi altra attribuzione. Mi ha intriguato molto di più il capire chi ne fu in realtà il vero autore, darne una datazione attendibile e non utopistica. Per fare ciò è evidente che ho dovuto fare un percorso ritroso nosteria della canzone. La prima notizia che sono riuscito ad ottenere è che sicuramente Salvatore Rosa non ne fu l'autore. Sono pervenuto a questa conclusione consultando l'attendibile raccolta in due volumi che, G.A. Cesareo pubblicò nel 1892 in cui descrive la vita del battagliero artista e ne riporta anche gli scritti. Appare evidente dalla lettura di quei documenti come il Rosa non si sia mai cimentato nel poetare in napoletano. Il suo pensiero sulla nazione napoletana era che questa fosse: "Nazione di gran fumo e poco arrostò". E ne fu così convinto da abbandonarla ed andare a vivere a Roma dove visse fino alla morte e dove è tuttora sepolto. Per quan-

to riguarda poi la parte musicale la si potrebbe collegare come concordano vari critici, non ultimo il Polidori, all'Opera Buffa settecentesca. Il tempo in 6/8, la semplicità della linea melodica ed armonica oltre all'affinità con altri brani dell'epoca, come "La Scarpetta", "Cannetella", dove soprattutto ne è evidente la struttura simile. A riprova di quanto vado affermando, la possiamo trovare nell'ensemble d'apertura de "La fuga" di G.B. Lorenzi e G.Monti (1777) i cui versi recitano: "E la torca che ghieva pe maro. Venne a Napoli e m'acchiappò". Anche nell'arietta di don Cola ne "La Locandiera" di P. Auletta leggiamo: E la bella andava pe maro e li turche se la pigliaro, la portaron lontana via a la parte de la Turchia... "Ho riportato solo i versi perché molto più difficile alla comprensione della maggioranza dei non musicisti, sarebbe risultata la lettura della parte musicale, fatta nell'unico modo in cui si può fare. Cioè: in notazione musicale appunto. Il tema del rapimento, da parte delle orde medio-orientali, è ricorrente nelle canzoni popolari. Ve n'è una La Sarracinesca che racconta una di queste storie. La protagonista non è una



Michela ma Ricciolella, altro nome ricorrente nelle canzoni napoletane dell'epoca, ricordo: O ricciolina, o signorina, o padroncina, fa li la la. Una villanella di successo, una delle poche che sono conservate nella biblioteca nazionale di Napoli. Bene in questa canzone vi è riassunto tutto il dramma di una coppia di innamorati e di una famiglia che alla richiesta di tre lazzi-zette, tre sciuquaglie d'oro e curralle, tre spillone de perle fine, risponde che non possono, perché sprovvisti. È quindi l'amato che deve far fronte alla richiesta. Egli è disposto a dare tutto anche "lo sangue suo, per poterla rescattà". L'unica cosa che infine gli resta, è la fascia che porta in vita, ed è pronta a cedere anche quella, ai marinai che lo accompagnano a riprendersi la sua amata purché voghino con il massimo della forza, così da giungere quanto prima dalla sua Ricciolella.

Continua
www.carlomissaglia.it