

MB308 D-EAZA 

# LO STRANIERO D'ITALIA

Luca Marin

Accade raramente, ma accade: un vero appassionato, proprietario di un pezzo di storia che non venderà mai, è disposto a cederlo gratuitamente in "comodato d'uso" pur di saperlo ancora in volo, gestito e mantenuto con amore. Vi raccontiamo l'incredibile storia di D-EAZA, il più anziano "Macchino" al mondo in condizioni di volo, appena rientrato in Italia



**H**o conosciuto Achim Engels alcuni mesi fa attraverso varie mail che ci siamo scambiati. Come in seguito è accaduto per Luca Marin, ero stato informato del desiderio di questo pilota e costruttore tedesco di aeroplani di "prestare" il suo Macchino a qualcuno che l'avrebbe curato, salvaguardato e soprattutto fatto volare. Lui non poteva più, non voleva venderlo (vorrebbe che un domani i suoi figli, oggi bam-

binì, ci volassero), ma al tempo stesso non voleva assolutamente che il suo MB308 finisse smontato nella rimessa a prendere polvere. Ma c'era soprattutto un'altra cosa che Achim non voleva: i soldi. Nessuna esecenza, nessuna caparra, nessun noleggio, nessuna assicurazione oltre la inevitabile e obbligatoria RC. Chi si fosse preso l'onere e, aggiungo, l'onore di prendersi cura di D-EAZA (n.c. 10 classe 1948, il più

vecchio MB308 volante al mondo), avrebbe dovuto solo provvedere ad assicurarlo nei termini di legge, trasferirlo presso la propria base operativa e mantenerlo efficiente e nelle condizioni di volo. Insomma, parliamo dei soli costi operativi. Persone come Achim sono rare, nel nostro ambiente come in tanti altri campi. Quanti rinuncerebbero alla proprietà esclusiva di un bene mettendo, invece, al primo posto

l'importanza storica e culturale di quest'ultimo? Addirittura cedendolo pur di vederlo continuare a volare? Una lezione di etica, un ottimo esempio (nonché un valido precedente da imitare) da poter applicare al nostro patrimonio storico aeronautico. Un'etica, una mission che siamo sicuri hanno trovato in Luca, socio dell'Historical Aircraft Group Italy, la persona giusta. Giusta per la spiccata sensibilità, la forte deter-



**Insieme ad** Alexandra, la moglie di Achim, studiamo il percorso per passare le Alpi

**"Wetteronline"** è impietoso: intorno c'è il sole, ma noi siamo ancora dentro il "bianco"



minazione e l'inequivocabile passione dimostrate e che nel suo racconto del trasferimento del Macchino dalla Germania a Montagnana (PD), traspaiamo immediatamente. A lui la parola (Paolo Colucci)

**Nella tana dei Fokker**

La storia di questa mia avventura inizia in primavera quando, attraverso e grazie all'amico comune Andrea Rossetto, mi metto in contatto con Achim, famoso costruttore di repliche di Fokker della Grande Guerra ([www.fokker-team-schorndorf.de](http://www.fokker-team-schorndorf.de)). A partire da quel momento si sono succeduti vari mesi di conversazioni, scambi di mail e contatti vari che hanno fatto crescere in me un solo, impellente, desiderio: far rinascere all'aria il suo Macchino, farlo ritornare nel

suo Paese di origine e farlo volare sotto il simbolo dell'incudine alata di HAG. Finalmente l'occasione per andarlo a prendere in Germania si è presentata il primo di novembre 2015, in maniera del tutto fortuita. C'era bisogno di un'ottima meteo per attraversare le Alpi e di una qualche maniera per raggiungere l'aeroporto di Aalen-Elchingen (EDPA). Per la prima non potevo chiedere di meglio, una giornata di quelle che capitano una volta l'anno: calma di vento e QNH altissimo, addirittura 1032mb. Per la seconda ho approfittato di un amico tedesco e del suo Robin 400 che, proprio quel giorno, dal Veneto stava rientrando a Stoccarda. Da qui una rapida corsa in treno e raggiunge Achim e sua moglie Alexandra. Il resto della giornata trascorre pianificando il volo di rientro, ma anche e soprattutto ammirando la sua

attività di costruttore e restauratore di qualsiasi mezzo. Il suo capanno è pieno di attrezzature d'epoca, come trapani originali utilizzati dalle fabbriche Fokker, e l'odore di legno e metallo che si sente all'interno è tipico delle officine di una volta. Ci sono poi tre aerei in costruzione: il suo Fokker DR1, un altro DR1 che appartiene a un ragazzo che lo sta costruendo sotto la sua supervisione, e un D7 che attende di essere completato. E ancora: automobili, moto, biciclette, tutte rigorosamente d'epoca. Il giorno dopo Alexandra verrà con me, vuole avere l'occasione di volare ancora una volta con "Olga", nomignolo affibbiato al Macchino da loro figlio.

**La prima parte del volo è fiabesca, con i castelli della Baviera che emergono tra le nuvole basse**

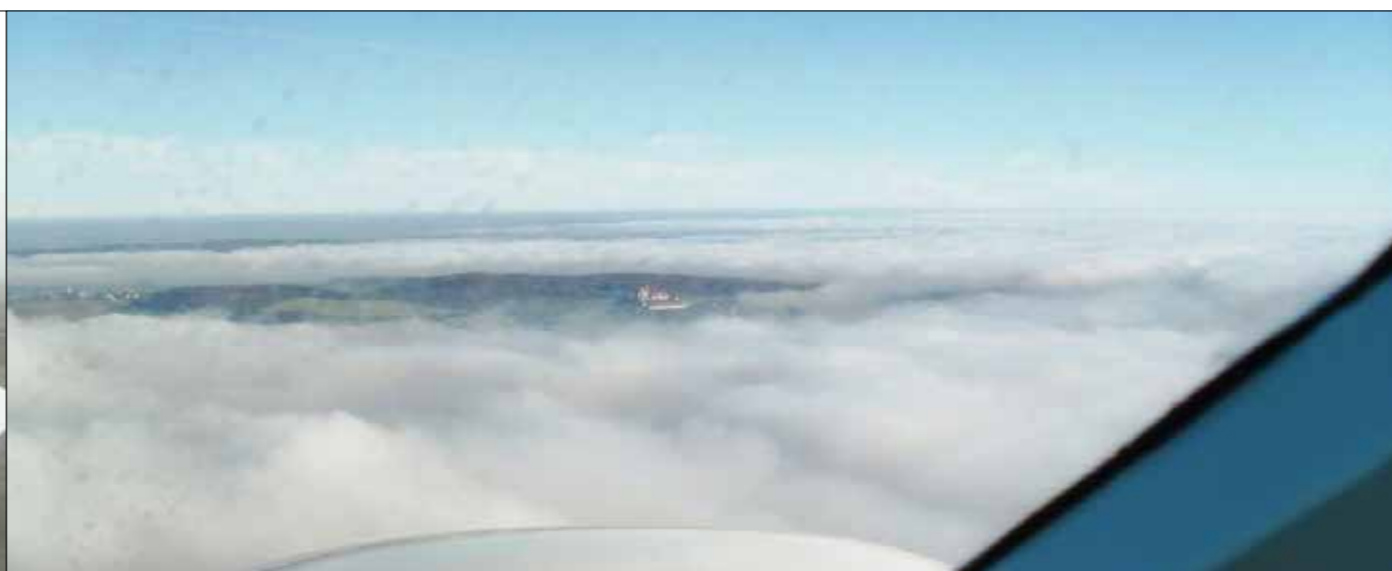
Una volta attraversate le Alpi e raggiunta Verona ci divideremo: io continuerò per Montagnana, lei rientrerà in treno in Germania.

**Via la nebbia, si torna in Patria**

All'indomani, invece, ci attende una brutta sorpresa: l'alta pressione del giorno prima persiste, ma a differenza dell'Italia e delle Alpi, sulla Baviera ha dato origine a un fastidiosissimo e denso strato di nebbia. Diamo un'occhiata alle previsioni e alle immagini radar: pare ci sia un "buco libero" verso le 14. Nel frattempo Achim mi mostra l'aereo; lo ispezioniamo insieme, mi illustra la procedura di accensione e pian piano prendo confidenza. Scaldiamo il motore, facciamo carburante e attendiamo fiduciosi l'occasione per scappare

**Achim è titolare di un atelier che ricostruisce ex novo i classici Fokker, veri capolavori volanti**

**Un problema di ghiaccio al carburatore ci induce a tornare a Innsbruck per un controllo**



## Costruito 67 anni fa e ancora completamente originale, il più antico Macchino volante al mondo è entrato nella flotta di HAG Italy

da quel mare di nebbia. Ci siamo, come previsto intorno alle due si vede il sole, uno spiraglio nel bianco, e la decisione viene subito presa: partiamo! Io e Alexandra corriamo incontro al Macchino già carico del nostro poco bagaglio: lancio a mano dell'elica, rombo del motore e siamo pronti per andare in pista, correndo contro il tempo, ma soprattutto contro la possibilità che il "buco" possa chiudersi e imprigionarci di nuovo su Aalen-Elchingen. Velocemente i controlli pre-decollo e, appena autorizzati, allineamento e piena potenza: il Macchino corre sulla pista, si invola e in meno di 15" siamo sopra le nubi con prua a Sud. Si torna a casa, verso i cieli che l'hanno visto nascere e nei quali ha volato innumerevoli ore, pilotato da decine di giovani piloti. Le magnifiche Alpi, eccole lì; prima quelle bavaresi, con lo stupendo Zugspitze e il castello di Neuschwanstein alle sue pendici; poi le cime e le valli tirolesi fino a Innsbruck. Il Macchino sale, aiutato dal calore delle rocce e da una leggera brezza proveniente da sud. Poi, però, entrando nella valle del Brennero qualcosa non va: il motore sembra soffocare. Inserisco immediatamente l'aria calda al carburatore e tutto torna normale, ma dopo

appena qualche minuto di nuovo il ghiaccio. Ancora aria calda dentro e vengono ripristinati i giri. Ma quando per la terza volta in così breve tempo il carburatore soffre nuovamente di questa formazione, viene presa la scontata e amara decisione: si torna indietro a Innsbruck per controllarlo.

### In gara con il sole

All'ispezione tutto risulta normale; faccio il pieno e si riparte, anche se l'ora è tarda e il sole inizia a scendere verso le Alpi. Faccio quota nella valle per evitare le turbolenze, e di nuovo prua verso l'Italia. Questa volta tutto va bene e il motore va alla grande, ora la corsa è contro il tramonto. La Val d'Adige scorre sotto le ali e le luci delle città si fanno sempre più luminose, ma per fortuna Trento è proprio lì, ad appena qualche minuto di volo. Quando ormai sta quasi per fare buio, possiamo finalmente le ruote per terra e il Macchino rulla di nuovo sul suolo nativo. La sensazione che provo è strana, quasi indecifrabile: doveva essere una giornata perfetta e sembrava dovesse andare tutto nel verso giusto e, invece, ho quasi avuto la sensazione che il Macchino non volesse lasciare la sua casa adottiva d'oltralpe. La gioia della partenza e il sorvolo emozionante delle montagne, poi gli imprevisti che hanno ritardato e quasi cancellato il trasferimento. L'indomani il meteo è perfetto, perfetto per volare e perfetto per attraversare le montagne che ancora ci separano da casa. Alexandra si è già congedata da me e da Olga, e io, ormai solo a bordo, rifletto su questa fantastica occasione che mi è stata data; 40 minuti dopo il decollo mi accolgono i Colli Euganei e la verde pista di Montagnana. Festeggiamo io e il Macchino, soli e in silenzio, non c'è nessuno. D'ora in poi sarà compito mio prendermi cura di lui. D'altronde qui

L'aereo è a posto, ridecolliamo, ma le ombre si allungano e il tramonto si avvicina



è anche in ottima compagnia: ha ritrovato un fratello quasi gemello, rosso, anche questo con l'incudine alata sulla deriva. Chissà quante altre volte si saranno incrociati in passato, e ora sono qui, uno di fianco all'altro. Lo guardo, un'ultima volta prima di chiudere l'hangar, e in quel momento quel gesto così scontato mette a fuoco i sentimenti e le sensazioni che ho dentro: ci sono tante cose che possono renderci fieri di quello che facciamo, ma continuare a tenere vivo un pezzo di storia dell'aviazione italiana lo è senza alcuna ombra di dubbio.

**La parte finale** del volo è un'allegria corsa contro le effimeri, ma siamo nei tempi limite con un filo di margine

**Finalmente a Trento** Mattarello, quando siamo atterrati la luce c'era ancora!

