Tutto su Corrado Gex

Informazione pubblicitaria

Cesare Balbis con questo volume rende pubblica la ricca documentazione da lui raccolta in tutti questi anni dando vita ad un'opera storica, affascinante, completa e ricca di curiosità. C'è un ideale passaggio di testimone tra lui e Gex, con il quale ha condiviso per anni la passione per il volo in montagna, ripercorrendo un importante capitolo della storia valdostana che rischiava di essere dimenticato. In merito all'incidente a Gex Balbis propone un articolo d'epoca in cui descrive le condizioni meteorologiche di quel giorno:

Genova - A settanta chilometri dalla rotta che avrebbe dovuto seguire per andare a Torino. Diciamo che dalle 14.55 sino all'ultimo bollettino delle 15.00 vi è sempre stato una copertura quasi totale di 7/8 - copertura formata da strato di cumuli di lieve spessore in quanto partono da 450 metri dal suolo per salire a 690 metri. Con tali nubi non è possibile la formazione di temporali. Il vento arrivava da 130° con intensità di 13/17 nodi senza raffiche. Pressione barometrica alta 1013-1014- mb. Giornata volabile senza pericoli a mille piedi (300 metri dal suolo) con volo a vista VFR sotto lo strato nuvoloso.

Al passo dei Giovi, sopra Genova, il vento muta a 180° e la base nubi scende a 390 metri essendo il passo già alto 470 metri.

Torino - Il rilevamento di Caselle, a 120 km. sulla rotta di interesse del pilota - rilevato alle 14.55 - 15.00 – 15,55 ripete una copertina totale di 8-8 con formazione di strato cumuli da 750 metri a 900 con una pressione barometrica di 1015 mb. Calma di vento e visibilità con caligine. Dallo spessore e formazione delle nubi si deduce che non vi sono pericoli di temporali. Condizioni migliori di Genova, giornata volabile senza pericoli: da mille a duemila piedi sotto le nuvole.

Govone - A settanta km da Albenga (vicino ad Alba) rilevamenti presi alle 15.00 - 16.00 sempre copertura totale e presenza di pioggia ma con vento opposto a quello di Genova. 340° - 330° da 8 ai 12 nodi. Non ottimale ma non pericoloso. Non conosciamo le condizioni meteorologiche di Levaldigi e abbiamo motivo di credere che ad Albenga fossero pessime in quanto i due velivoli si fermarono per consultare i bollettini e fare il punto sulla situazione.

Dalle previsioni meteo ricevute, sembrerebbe nulla di allarmante, tutto lascerebbe credere che la parte più difficoltosa fosse quella di portarsi al di la del passo di Cadibona: dove le montagne lambiscono le nubi e diventa impossibile volare a vista. Il fatto di levarsi in volo, passare sopra Savona che dista solamente 40 km. per vedere se la valle che sale al passo è libera o meno (il Colle di Cadibona dista 10 km. da Savona), è un volo estremamente regolare e plausibile.

Anche la Commissione d'inchiesta nella voce Informazioni meteo al punto 2 dice; l'ADV dell'Aeroporto di Albenga si è limitato a fornire al pilota una serie di bollettini meteo che aveva a disposizione in quanto il pilota non aveva specificatamente richiesto un cartello di rotta. Da questi bollettini appariva una situazione meteo perturbata, ma non tale da lasciare prevedere l'evoluzione rapida in peggioramento dell'evento meteorologico.

Non essendoci aeroporti collegati con la rete di stazioni meteorologiche, sicuramente Corrado Gex avrà telefonato sia all'aeroporto di Levaldigi che a quello di Cerrina per avere le loro condizioni meteo e poter cosi disporre di due aeroporti alternati dove rifugiarsi in caso di temporali. Purtroppo i due venti che soffiavano in senso opposto, quello di Genova e quello di Govone, scontrandosi sulle Alpi marittime, essendo di temperatura e umidità diverse hanno creato una instabilità tale che nonostante la tarda ora, si sono formati rapidamente dei cumuli Nembi. non previsti. provocando violenti piovaschi a carattere temporalesco.

Oggi che non vi sono più remore e visto che ormai la relazione della Commissione d'inchiesta è alla portata di tutti e chiunque può leggere gli ultimi drammatici minuti vissuti da tutte le vittime del disastro aereo, voglio tentare di far capire e precisare come e perché si è potuta svolgere la tragedia. Prima di ogni supposizione è bene ricordare che ogni incidente, sia esso avvenuto in aereo, in macchina oppure anche a piedi, non è mai dovuto ad una unica causa. Ma è sempre dovuto alla componente di più fattori.

Non è affatto vero che non si può volare sotto le nubi in mezzo ai piovaschi: quasi tutti i voli turistici VFR. a vista, fatti in giornate di cattive condizioni meteorologiche, sono compiuti sotto le nubi, e voglio sapere qual è il pilota, che abbia avuto un certo passato aeronautico, che non abbia fatto alcuni voli molto vicino ai temporali. Voli che naturalmente sono da evitare, ma nel corso di una lunga carriera, purtroppo, si possono incontrare e chi li ha provati, sicuramente non li dimentica tanto facilmente. Certamente volando bassi sotto le nuvole, in caso di difetti alla carburazione non rimane molta quota e tempo per cercare un campo di fortuna.

Come ha descritto il Comandante Fausto Fiorucci, e confermato dalle trasmissioni fatte via radio da Corrado Gex con la torre di Genova, il Pilatus Poiter è decollato da Albenga, e una volta arrivato a Savona, avendo visto la valle che porta al colle di Cadibona. a soli dieci chilometri, libera da nubi, si è infilato nella valle stessa, sotto la base delle nubi, sicuro di trovare tempo migliore dall'altra parte del colle. Passò il Colle e raggiunse la zona di Millesimo. Purtroppo, volando basso, capita sovente. di entrare in una zona d'ombra e perdere cosi il contatto radio con le torri di controllo. Fra un piovasco e l'altro, si trova sempre un passaggio e Corrado ha sicuramente tentato di portarsi verso l'aeroporto di Levaldigi (distava solamente circa 40 chilometri). Come ogni pilota, in caso di cattive condizioni meteorologiche, anziché percorrere una rotta diretta, segue una rotta di sicurezza che passa sopra gli aeroporti. E Corrado Gex si sarà segnato, sul suo taccuino, come aeroporto alternato quello di Levaldigi e di Cerrina. Probabilmente il motore non ha funzionato come doveva, ha incominciato a brontolare e Corrado ha interrotto la navigazione verso Levaldigi per cercare un campo di fortuna che purtroppo non ha avuto il tempo di trovare ed è andato a schiantarsi a Castelnuovo di Ceva con i serbatoi quasi pieni di benzina. Le nove testimonianze raccolte con molta professionalità dai carabinieri di Ceva testimoniano questo passaggio da Altare a Castelnuovo di Ceva.

La vita del Pilatus Porter I-CONA nasce nel 1962, sembra l'unico esemplare cablato dalla Società Officine Aeronavali di Venezia Lido, su licenza dellaPilatus (Svizzera). Viene immatricolato solamente nel 1965. Si presume che in quei tre anni abbia fatto solamente "voli officina" per il collaudo del velivolo, in quanto non immatricolato. La relazione dei componenti la Commissione d'Inchiesta dichiara chiaramente che il velivolo era stato dato in esercenza all'Aero Club della Valle d' Aosta dalla proprietaria pro-tempore Offcine Aeronavali il 18 Marzo 1966. Dopo tale contratto di esercenza, viene fatta una revisione generale delle 1200 ore, sia alla cellula che al motore, per riportare il velivolo a zero ore di volo. Termine dei lavori e collaudo il 25 Marzo 1966. Corrado Gex prende possesso del velivolo, dopo aver fatto sei ore di "doppi comandi" con l'istruttore per il passaggio macchina e trasferisce l'aereo iin volo ad Aosta. Solamente dopo dieci giorni, esattamente il 4 Aprile dello stesso anno, come scritto dalla Commissione d'inchiesta, all'aeroporto di Aosta è stata fatta una consistente muova manutenzione. Dopo un breve volo, ove si era provocato un piccolo incendio al motore, risultano essere state effettuate le seguenti riparazioni:

- saldatura al tronchetto di scarico del cilindro numero 2
- sostituzione dei tronchetti di scarico che vanno ai cilindri, completi di guarnizioni:
- sostituzione del complesso dei cavi delle candele compresa la calotta del magnete sinistro;
- sostituzione delle candele.

Tale manutenzione indica chiaramente come il velivolo, molto probabilmente. non aveva ricevuto una tale manutenzione da portarlo a zero ore, quindi ne deduciamo che quasi certamente non era stato eseguito un lavoro a regola d'arte. Il Pilatus Porter PC 6 ha un motore Lycoming G.S.O. 480 BIA 6 di 340 cavalli ed è dotato di un compressore per ottenere più potenza nei decolli fatti dalle piste poste sui ghiacciai in alta quota. Questi compressori, molto utili, ma a quei tempi anche molto delicati, necessitano di un controllo e una manutenzione particolare, altrimenti l'apposita valvola (Waste gate) che espelle la quantità di gas eccedente, non funzionando correttamente, fa superare la pressione massima consentita nei cilindri, provocando un fortissimo surriscaldamento del motore (chiamato Overboosting) con conseguente "Detonazione o Preaccensione" (termini tecnici usati dalle case costruttrici dei motori) e successivo funzionamento irregolare del motore con perdita di potenza. Ancora oggi, nonostante i materiali e la tecnologia già notevolmente migliorata, questi turbocompressori. che girano fra gli ottanta e centomila giri al minuto ad una temperatura di 900 gradi, se difettosi, (come ottimamente descritto sui testi di Rizzardo Trebbi) possono provocare la rottura o la bruciatura delle valvole, la perforazione del ciclo dei pistoni, la rottura delle fasce elastiche, l'incrinatura delle teste dei cilindri.

Le testimonianze delle persone interpellato dai Carabinieri e dai giornalisti, subito dopo l'incidente, sono incontestabili. Tutti confermano le pessime condizioni meteorologiche, ma se andiamo a rivedere le dichiarazioni, troviamo anche alcune persone che parlano di presunti difetti al motore. La Stampa del 26 Aprile riporta la testimonianza dei signori Gino Franco, Lorenzo Torello e Vincenzo Bianchino "Il motore andava certamente male, lo si sentiva quasi spegnersi, poi dare delle brusche accelerato; e l'aereo aveva dei sobbalzi, come se battesse le ali, in quel momento il temporale era già passato e la visibilità era buona ....". Mentre l'ultimo testimone oculare, signor Torello Lorenzo dichiarava, tra le altre cose, ai Carabinieri: "...mi è soltanto sembrato strano il rombo del motore. Come vi dicevo, vi erano dei momenti in cui il motore si sentiva molto accelerato, mentre in altri momenti sembrava che si spegnesse". La Commissione non poteva dire di più dei fatti riscontratati, in quanto, non avendo più trovato alcun elemento che giustificasse un difetto del motore, (essendo andato tutto bruciato).

Un documento unico

350 PAGINE di fotografie, documenti storici e articoli

- La storia del primo pilota italiano abilitato all'atterraggio in montagna
- La nascita di una società aerea per il trasporto passeggeri in alta montagna
- La costruzione del primo altiporto italiano
- I primi rifornimenti di viveri ai rifugi di alta montagna
- I salvataggi e la ricerca dei dispersi fatti con l'aereo

Prezzo Euro 29.50 In vendita nelle migliori librerie