



GINO CARLOMAGNO

IL SEGRETO DELL'ACQUA

Casi risolti dall'Ispettore Gregòri



GINO CARLOMAGNO

IL SEGRETO DELL'ACQUA

Casi risolti dall'Ispettore Gregòri



Finito di scrivere, Novembre 2020
Diritti e copyright riservati.

Ogni riferimento a persone esistenti o a fatti
realmente accaduti è puramente casuale.

**Ulteriore nota dell'autore: nel romanzo sono citati nomi di luoghi, di città, di vie realmente esistenti, così come pure alcune attività realmente presenti. È mio desiderio precisare che nulla hanno a che fare con quanto scritto nel romanzo, il quale è il frutto di un racconto di pura fantasia.*

Copyright © MMXX
«NeP edizioni Srls» di Roma (RM)
www.nepedizioni.com
info@nepedizioni.com
Via dei Monti Tiburtini 590
00157 Roma (RM)
P. iva 13248681002
Codice fiscale 13248681002
Numero REA 1432587
ISBN 978-88-5500-107-6

I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento anche parziale,
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.

Non sono assolutamente consentite le fotocopie
senza il permesso scritto dell'Editore.

I edizione: dicembre 2020

All'ombra di un ombrellone il Comandante Arturo Borghi sorseggiava una limonata fresca in compagnia del suo Vice Giovanni Racca. Il riverbero dei raggi del sole sul grande piazzale in cemento, antistante al bar del club del piccolo aeroporto, era così fastidioso da obbligare gli occhi a trasformarsi in sottili fessure. Inoltre i raggi del sole arroventavano l'aria sulla superficie delle ali degli aeroplani parcheggiati che, a chi li osservava, parevano libellule argentee costrette al riposo nell'aria afosa. Tutto era immobile, tutto estremamente caldo e silenzioso. Le uniche presenze di vita erano: il frinire instancabile delle cicale e, di tanto in tanto, le scariche incomprensibili della radio provenienti dalle finestre aperte di quella che era solo una torre di controllo. Il gracchiare della radio faceva immaginare quanto le valvole e i transistor fossero surriscaldati! Lontano, verso la corona delle montagne, si udiva il rumore dell'elicottero impegnato a spegnere un incendio a monte della località "la Bossola". Il Comandante Borghi aveva contattato telefonicamente la sala operativa dei Vigili del Fuoco di Biella ed era stato rassicurato che, al momento, l'incendio veniva controllato da terra dai loro uomini e dai volontari dell'A.I.B. Orso (Associazione antincendi boschivi Piemonte, sezione di Biella) e dall'alto con l'impiego di un loro elicottero.

Sul tavolino di plastica bianca c'era il giornale locale "Il Biellese"; e né il Comandante Borghi né il suo Vice l'avevano degnato di uno sguardo. Quando il cameriere del bar passò a ritirare i bicchieri vuoti, fece una battuta indicando il giornale:

«Comandante! Quelli immagino che a quest'ora se la stiano passando sicuramente meglio di noi!».

Il commento era riferito al ben evidenziato titolo di prima pagina:

**“A dieci anni esatti dalla rapina del secolo
(31/8/2008 - 31/8/2018),
tutti i componenti la banda dei rapinatori
sono ritornati liberi.”**

La battuta del cameriere incuriosì il Comandante Borghi al punto da prendere il giornale e iniziare a leggere l'articolo che occupava metà della prima pagina e la seconda per intero. Quell'avvenimento all'epoca aveva riempito le cronache non solo del Biellese, ma anche quelle dell'Italia intera. La rapina di cui il trentuno agosto duemiladiciotto ricorreva il decimo anno dal fatto era riportata con dettagliata ricostruzione di come erano andate le cose e ne evidenziava l'incredibile ammontare del bottino che, a detta di alcuni, era di venti milioni di euro e di altri invece addirittura di

trenta milioni di euro (e questa discordanza si presume fosse dovuta al fatto che l'Istituto di Vigilanza rapinato avesse denunciato il furto di soli venti milioni di euro perché quella era la cifra massima coperta dall'assicurazione). Sostanzialmente furono recuperate non più di poche centinaia di euro. E il rimanente? Mai recuperato! La notizia non suscitò un ulteriore interesse per il Comandante Borghi che ripiegò il giornale e lo posò a riprendere il sole sul tavolino di plastica bianco.

Durante le bollenti e afose giornate di fine agosto, nel tardo pomeriggio i terreni a sud della città di Biella, quelli che vanno gradatamente a innestarsi nella grande Pianura, coltivati principalmente a riso e mais, diventano molto più caldi dei terreni collinari e pedemontani. La notevole differenza termica sviluppa, per effetto di un principio del tutto naturale, correnti di aria calda che, essendo più leggera, risale verso le retrostanti montagne e genera lungo i pendii delle stesse quella che comunemente viene chiamata "portante" o "corrente ascensionale", ben conosciuta da chi pratica il volo a vela.

Il trillo del telefono del Comandante Borghi riecheggiò talmente forte in quell'apatico pomeriggio, da far zittire per un attimo persino il frinire delle cicale:

«Sì! Pronto, sono Borghi!».

«Comandante la chiamo dalla sala operativa dei Vigili del Fuoco di Biella. L'incendio in località "La Bossola", che i nostri reparti stanno cercando di spegnere, purtroppo in questo momento è alimentato da una discreta corrente ascensionale che si sta allargando verso monte e mette in serio pericolo un cascinale e anche il Rifugio Alpe Pianetti. Gli uomini che stanno operando da terra sono rimasti tagliati fuori dalle fiamme e sono stati scavallati verso monte. Il solo elicottero non riesce a bloccare il fronte del fuoco perché troppo esteso, pertanto è richiesto urgentemente il vostro intervento con il Canadair».

«Ricevuto! Tempo trenta minuti al massimo e saremo operativi in zona. Comunicate il nostro intervento alle squadre che stanno operando in zona e in modo particolare allertate del nostro intervento l'equipaggio dell'elicottero affinché adottino le procedure previste».

Pochi minuti dopo aver ricevuto la richiesta d'intervento, il Comandante e il suo Vice erano seduti ai comandi nella cabina del Canadair CL-415 9A-CAI (9 Ancona / Como-Ancona-Italia).

«Torre! Qui Como Livorno-415 / 9Ancona / Como-Ancona-Italia Comandante Borghi. Chiedo autorizzazione al decollo immediato. Piano di volo: ri-

fornimento acqua dal lago di Viverone, zona operativa incendio a Nord località, “La Bossola”».

«Como Livorno-415 / 9Ancona / Como-Ancona-Italia! Autorizzazione al decollo accordata. In bocca al lupo!».

Dall'aeroporto di Verrone al lago di Viverone, dove si doveva effettuare il carico d'acqua, il Canadair ci impiegò sei minuti. Giunti in verticale sul lago, l'aereo fece un primo passaggio a bassa quota sullo specchio d'acqua già delimitato con apposite boe per assicurarsi visivamente che non ci fossero imbarcazioni o bagnanti in quella che era la zona specificatamente a loro destinata: dal limite della proprietà del ristorante Maresco fino alle Palafitte. La distanza operativa dalla riva era di circa centocinquanta metri, anche questa sempre segnalata da apposite boe. Il Comandante riprese quota, effettuò una lunga virata verso Ovest sorvolando in parte la periferia di Ivrea e poi ancora verso Nord fino a lambire il lato eporediese della Serra, per ritornare con il muso del Canadair in allineamento Nord-Sud in direzione dello specchio d'acqua.

Borghi leggeva ad alta voce gli indicatori degli strumenti e il suo Vice li ripeteva a conferma dell'esatta lettura.

A questo punto del racconto, ritengo sia opportuno dare al-

cune informazioni sul modus operandi di un Canadair:

L'aereo è dotato di due serbatoi, con una capienza di tremila litri d'acqua ciascuno. La raccolta dell'acqua (chiamata "scoop" o "flottaggio") avviene in mare o su laghi, vicino all'incendio: si scende sulla superficie e la si sfiora a circa 130 km l'ora. In questo modo, senza l'uso di pompe aspiranti ma solo con la velocità dell'aereo, si caricano i due serbatoi, attraverso piccole bocchette sotto la pancia del Canadair. "Il rischio di risucchiare un sommozzatore è una leggenda metropolitana": ogni bocchetta misura circa dieci centimetri di diametro. Per poter effettuare l'operazione di carico occorrono dodici secondi, ma occorre anche un pescaggio (profondità) di almeno cento quaranta centimetri e una superficie libera che va dal punto di contatto con l'acqua e "flottaggio" (raccolta acqua) fino al decollo di un minimo di settecento metri fino a mille e duecento metri.¹

Comandante: «Avvicinamento da Nord-Ovest direzione Sud; altitudine 300 piedi²; velocità 150 km./ora».

Vice: «Confermato!».

Comandante «Altitudine 150 piedi; velocità 140 km/ora».

Vice: «Confermato!».

1. Tratto da recensione del Comandante Andrea Canneto.

2. Un piede corrisponde a 30,48 cm.

Comandante: «Altitudine 50 piedi; velocità 130 km/ora; flappers tutti fuori; impatto 10 sec.; bocchette aspirazione aperte; iniziare conteggio!».

Vice: «Confermato! Bocchette carico fuori; inizio conteggio. 9,8,7...1, contatto!».

Comandante: «Flottaggio in corso».

Vice: «Inizio conteggio! "1, 2, 3... 12"; bocchette rientrate; motori al massimo; decollo. Comandante! Avvertito impatto sotto chiglia».

Non c'era il tempo per il Comandante di preoccuparsi di quello che era successo alla chiglia, diede un solo perentorio ordine al suo Vice:

«Accertare danni causati e possibilità di proseguire la missione!».

E mentre il Comandante richiamava verso l'alto il muso del Canadair, che carico di sei tonnellate d'acqua prendeva lentamente quota, il Vice effettuò accurati controlli a tutta la strumentazione. Fortunatamente non rilevò allarmi che impedissero di proseguire la missione. Erano passati solo venti secondi dal distacco dalla superficie dell'acqua e l'aereo con il suo prezioso carico si trovava a 500 piedi di altitudine. Il Comandante con i motori al massimo continuò a salire di quota. Iniziò una lunga virata verso Est prima e poi, gradualmente:

Est-Nord per superare la barriera naturale della “Serra” e su, su, fino a infilarsi lungo i pendii della valle dell’Elvo. Durante il tempo di salita in quota il Vicecomandante aveva provveduto ad aggiungere all’acqua nei serbatoi il “foam”, un ritardante a base di tensioattivi, per rendere più fluido il liquido così da raggiungere più facilmente la base del fuoco e di conseguenza ritardare il riprendere della combustione. Quota 4500 piedi, virata direzione Sud-Ovest: le pareti del Mombarone venivano sfiorate a poche decine di metri dall’ala destra del Canadair.

Comandante «Avvicinamento fronte del fuoco a vista; velocità 180 km/ora; altitudine 4200 piedi; altezza dal suolo 150 piedi; 5 secondi alla verticale e inizio virata».

Vice: «Pronto allo sgancio! “4,3,... 1”, sgancio».

L’equipaggio di un Canadair è chiamato ad un duro e impegnativo lavoro fisico e di concentrazione. Durante le fasi di spegnimento di un incendio, che si presuma possano durare due ore, i piloti affrontano uno stress fisico paragonabile allo sforzo richiesto per percorrere venti chilometri di corsa a piedi. Fortunatamente l’incendio venne spento con successo prima che facesse buio. Uno dei limiti dei Canadair è, appunto, non poter operare di notte. Alle diciannove e quarantacinque il

“Canadair CL-415 / 9A-CAI” rullava sulla pista del piccolo aeroporto di Verrone e veniva parcheggiato sul prato di fianco alla pista di decollo.

Al Comandante Borghi e al suo Vice Racca erano rimaste solo le forze per andare a fare una bella doccia fresca e cercare di recuperare energie per essere pronti a riprendere l'indomani, qualora ce ne fosse stato di bisogno.

Alle ore sette e trenta di sabato primo settembre Borghi e Racca erano già distesi sotto la chiglia del loro “Canadiar”.

«Comandante! Guardi qua».

Il Vice Racca indicava al Comandante una bella ammaccatura sulla spessa lamiera della chiglia dalla quale proseguiva una strisciata verso la coda dell'aereo di almeno due metri di lunghezza. I segni lasciati da quella strisciata fecero dedurre ai due piloti due ipotesi. La prima: l'impatto era avvenuto con qualche cosa di molto duro, ovvero con la superficie piana e uniforme. La seconda ipotesi: sulla strisciata lasciata sulla chiglia si potevano ancora intravedere parti di vernice di colore grigio argento sicuramente appartenute all'oggetto impattato.

«Giovanni, penso che sia una buona cosa se, dopo che ci saremo presi un buon caffè, noi due faremo un so-

pralluogo sul lago, per cercare di capire su che cosa siamo andati a sbattere».

In località Anzasco incontrarono il loro amico Claudio, proprietario di un piccolo motoscafo e pescatore appassionato. Dopo avergli raccontato quanto il pomeriggio prima era accaduto loro, Claudio si offrì di accompagnarli con la sua barca sul luogo. Mentre costeggiavano la riva tenendosi alla dovuta distanza dalle linee delle boe che delimitano la zona riservata all'operatività dei Canadair, Claudio raccontò che alcuni giorni prima era andato a pesca proprio in quel punto del lago. Disse loro che, per due volte, dopo aver fatto un lungo lancio con la sua canna da pesca, l'amo si era impigliato in qualche cosa che non capiva bene cosa fosse ma che l'aveva comunque obbligato a tagliare la lenza. Il Vicecomandante aveva avvertito l'impatto quasi alla fine del Flottaggio e là che iniziarono a osservare con maggiore attenzione la superficie del lago.

«Claudio! Claudio! Accosta, accosta a sinistra!».

A circa mezzo metro sotto il pelo dell'acqua il Comandante Borghi aveva intravisto qualche cosa. Accostarono adagio e quando furono in prossimità di ciò che aveva avvistato, utilizzando un mezzomarinaio, in dotazione alla barca, arpionò l'oggetto e lo attirò vi-