

Foto Gian Mauro Lapenna,
Francesco Puccinelli

Il mitico “Captain Biff” aveva otto anni quando vide uno Staggerwing e se ne innamorò. Oggi con il suo Staggerwing del 1944, restaurato allo stato dell’arte, sta facendo il giro del mondo; lo abbiamo incontrato a Vejano e con lui abbiamo organizzato una emozionante sessione fotografica su Venezia

La storia di Bill Charney, noto con il nick di “Captain Biff Windsock” merita di essere raccontata, ed è una storia di passione assoluta come tante se ne trovano nel mondo del volo. Siamo nel pieno della Seconda Guerra Mondiale quando quel bambino vede il grosso biplano Beechcraft con il motore radiale e le ali a scalamento negativo e se ne innamora, decidendo che da grande sarà un pilota e volerà con quel biplano. Ci





Bill fa manutenzione nell'hangar di Italian Flying Museum

Motore ridotto, velocità 100 mph in sottovento per il Lido

Appena atterrato Bill libera la sua temibile mascotte... che mette a guardia dell'aereo!



riuscirà, anche se quasi 60 anni dopo e attraverso un cammino di vita davvero singolare, a iniziare dalla scuola di volo: appena può Bill inizia a lavorare presso un aero club lavando gli aerei, ma in breve capisce che con questo sistema non riuscirà mai a pagarsi una licenza di pilota. Entra allora come civile nella National Guard, che è in cerca di piloti, e inizia il corso presso la US Air Force, esperienza che ricorda ancora oggi come la più bella della sua vita: la realizzazione del suo sogno presso la miglior scuola di volo che si possa desiderare. Terminato l'addestramento inizia l'attività di volo presso la Air

Decolliamo in coppia con il Robinson R44 per la sessione fotografica su Venezia

“ Un bambino di otto anni rimase affascinato da un grosso biplano e in quel momento decise che ne avrebbe pilotato uno. Il sogno si è avverato ”

National Guard pilotando la versione da ricognizione fotografica del Martin B-57 Canberra sulla quale accumula 300 ore di volo prima di essere trasferito a un reparto che utilizza il caccia Republic F-84. Il passaggio sul jet è “anomalo”: non avviene presso una scuola di caccia, ma nello stesso reparto avendo come istruttori piloti che hanno volato nella Seconda Guerra Mondiale.

Effettua circa 700 ore sull’F-84 mentre ha nel contempo iniziato la carriera di pilota di linea: durante la settimana porta passeggeri in giro per gli Stati Uniti, e nel fine settimana vola con il caccia, sempre pronto a un eventuale richiamo operativo che arriva per la prima volta nel 1961, con la crisi di Berlino, senza che però il tutto si trasformi in attività operativa. Sette anni più tardi,

però, il secondo richiamo dalla riserva è di quelli dei quali si farebbe volentieri a meno, e dopo un breve addestramento Bill si ritrova in Vietnam per due anni, sino al 1969, in prima linea ai comandi di un F-100. Compirà 200 missioni, riuscendo a tornare in patria alla sua vita di pilota di linea presso la United Airlines, a differenza di alcuni suoi amici. Bill non ama parlare del Viet-

Lo Staggerwing decolla da Veiano, destinazione Venezia

nam, esperienza che esorcizza con una battuta: “Come mai non mi hanno abbattuto? Perché ho sempre volato alla massima velocità possibile, lasciandomi dietro tutti quanti...”.

LO STAGGERWING

È il 1994 quando Bill incontra per la prima volta il “suo” Staggerwing, l'aereo che è sempre rimasto nei suoi sogni: è di proprietà di un pilota dell'Arizona, ed è in buone condizioni di volo con ancora un buon numero di ore residue del motore. Si tratta di un velivolo mod. GB-2 costruito nel 1943 presso la Beechcraft di Wichita, in Kansas, e consegnato nel Febbraio del

1944 alla US Navy, trasferito poi in Inghilterra alla Royal Navy con le marche FT466 e con la caratteristica livrea mimetica. Nel 1946, alla fine della guerra, l'aereo rientra negli USA ed è basato a Norfolk passando in mani private, venduto più volte e subendo numerosi restauri nel tempo. Bill lo acquista e passa gli otto anni successivi

in volo, imparando a conoscere una macchina così particolare sino nei minimi dettagli, sino a che arriva il momento di rivedere in toto la struttura e il motore. In Nuova Zelanda Bill conosce Colin Smith, titolare della Croydon Aircraft Company, specializzata nel restauro di velivoli d'epoca, e la qualità del lavoro che Colin assicura è

tale che la decisione è presa in un batter d'occhio, anche se Colin non ha mai restaurato uno Staggerwing: l'aereo viene smontato, imballato e spedito da Reno, la sua base operativa, in Nuova Zelanda. Il restauro dura la bellezza di sette anni, con quasi un anno perso per via del motore Pratt & Whitney R-985 e tre anni per le messe a pun-

to in volo e l'adattamento per i voli long range: il restauro del motore viene infatti effettuato negli USA da una ditta specializzata, e il motore riportato a zero ore viene inviato in Nuova Zelanda insieme alla struttura completa da restaurare; ma alle prime verifiche ci si accorge che il lavoro non è stato eseguito correttamente e il motore deve

essere riaperto e praticamente rifatto (e la ditta americana che ha effettuato la prima revisione si rifiuta di risarcire il danno subito!). Alla fine il biplano torna alle condizioni del nuovo: con una fiammante livrea rossa, è battezzato "Red Rockette" in onore della figlia di Bill, ballerina nel gruppo, appunto, delle "Rockette", ma con un singolare

Si decolla alla volta della Svizzera, alla prossima, Captain!

gioco di parole che vuol dire anche "il missile rosso". Il biplano è stato completamente riportato a zero nella struttura e nel motore, la messa a punto in volo è accuratissima e il risultato è un aereo assolutamente perfetto,



sia a terra che in aria, in grado di effettuare voli di lunga distanza: il radiale da 450 hp è in grado di spingerlo a una velocità massima di 385 km/h, ma la crociera ideale varia tra i 270 e i 320 km/h a secondo del consumo che si deve programmare; alla velocità di crociera economica il consumo è di 85 litri/ora e i serbatoi da 600 litri consentono 6 ore e 30 minuti di autonomia con 45 minuti di riserva, pari a un range di 1700 km; ma Bill ha anche la possibilità di riempire un serbatoio flessibile ausiliario da 250 litri che assicura altre tre ore di autonomia portando il range complessivo a ben 2.500 km, una vera sfida per il pilota che deve stare per nove ore ai comandi. Adesso non rimane che una sola cosa da fare: riportarlo a casa, negli USA.

IL GIRO DEL MONDO

"Captain Biff" non ha dubbi, è una vita che aspetta questo momento e decide di tornare a Reno in volo e per la via più lunga, facendo il giro del mondo; una sfida con se stesso, ma anche un'occasione unica per conoscere posti altrimenti irraggiungibili e per conoscere persone: nell'aprile del 2009 Bill decolla dalla Nuova Zelanda, raggiunge

l'isola di Norfolk, quella di Lord Howe e quindi l'Australia. Da qui torna negli USA nell'estate del 2009 e poi di nuovo in Australia nell'inverno dello stesso anno per poi andare in Indonesia, tentare un passaggio in Vietnam dove gli viene negato l'atterraggio, poi in Cambogia, Thailandia, India, Medio Oriente e, via Cipro, in Europa, inclusa l'Italia dove lo abbiamo incontrato. Il rientro negli USA è previsto sulla rotta Nord Atlantica. In Italia Bill è arrivato lo scorso settembre fermandosi presso l'aviosuperficie Alituscia di Vejano, ospite dell'Italian Flying Museum. Gran parte del tempo Bill lo passa curando il suo Staggerwing, facendo manutenzione e programmando le tratte successive, sempre sotto l'occhio attento della sua mascotte, una rana in gomma che appena atterrato prende dal vano portabagagli posteriore e pone accanto al carrello principale a guardia del suo prezioso velivolo. Da Vejano Bill si è recato ai primi di ottobre all'aeroporto Nicelli per visitare Venezia, e proprio al Lido abbiamo volato con lui organizzando una sessione fotografica in laguna, con la collaborazione di Heli-air Venice, società di lavoro aereo che opera proprio al Lido e che ci ha messo a disposizione il Robinson R44. Mentre andiamo in stampa Bill è in Svizzera, sull'aeroporto di Locarno, il suo giro continua...

Un biplano di altri tempi sorvola i canali, piazza San Marco e il Palazzo Ducale, i turisti si fermano con il naso all'insù