

HERMANN GEIGER, SAMARITANO DELLA MONTAGNA

Cinquant'anni fa, ben prima dell'ingresso dell'elicottero, attuò con il suo Piper l'atterraggio sui ghiacciai per l'opera di soccorso e per il rifornimento dei rifugi

Il 26 agosto 1966 a Sion in Svizzera, moriva improvvisamente Hermann Geiger per una collisione tra il suo aereo e un aliante.

Si concludeva così a soli 52 anni la vita di un uomo, uno dei più arditi e capaci piloti di aerei ad elica, noto soprattutto per i salvataggi in montagna.

La morte avveniva proprio sul suo aeroporto, quello di Sion, del quale copriva la carica di comandante da circa dieci anni.

Geiger è ben noto agli storici della montagna, forse un po' di meno ai giovani

alpinisti. Oggi esiste l'elicottero che provvede a raggiungere i luoghi difficili anche ad alta quota per salvare persone in difficoltà, avvicinare le squadre di soccorso al punto ove si è verificato un incidente, trasportare materiali e provviste. Altri mezzi tecnici, quali radio e cellulari sempre più sofisticati, completano la versatilità dell'elicottero.

Nella montagna l'uomo è oggi più protetto di un tempo, più tutelato grazie a comunicazioni rapidissime, ad aiuti e recuperi tempestivi e veloci.

Ancor prima dell'utilizzo abituale dell'elicottero, Geiger diede inizio, oltre cinquant'anni fa, ad una nuova tecnica di soccorso alpino mediante l'uso dell'aereo, nei due aspetti fondamentali, il volo tra le montagne e l'atterraggio e il decollo nei campi di neve a quote elevate.

Hermann Geiger era nato a Saviese in Svizzera, vicino a Sion, il 27 ottobre 1914. Si appassionò agli aerei fin da piccolo, fatto normale questo perché è molto facile per un bambino essere attratto dal volo, ma soprattutto in quell'epoca nella quale le macchine volanti erano assai poche e destavano quindi interesse e curiosità.

Suo padre era falegname e gli costruì un modellino di aereo, seguito da tanti altri, dato che al piccolo Hermann la passione per il volo non scomparve per essere sostituita da altri desideri, ma crebbe e si radicò in lui tanto da trasformarsi nel vero e unico scopo della sua vita.

Intorno agli anni venti, Sion aveva già un aeroporto o meglio un grande prato adatto al volo tanto da essere sede di alcune manifestazioni aeree.

Conclusa la scuola, Geiger entrò in un'officina come apprendista meccanico, arrotondando i suoi introiti come garzone in un distributore di carburante.

Furono proprio le mance che raccoglieva con tale attività che gli consentirono di prendere lezioni di volo; riuscì in seguito ad essere assunto dall'Amministrazione dell'aeroporto come guardiano degli impianti. Conseguì prima il brevetto di

Il rifugio Rossier (3500 metri) a La Dent Blanche... Il taxi è alla porta!



volo a vela e quindi di volo a motore; quest'ultimo brevetto portava il numero 1000.

La passione di Geiger per il volo non si esaurì con l'essere in grado di pilotare un aereo o di poter ammirare, volteggiando nel cielo, inusuali panorami ai quali poche persone potevano accedere, ma andava ben oltre e ben più in profondità.

Hermann Geiger conosceva la montagna. Sion è al centro dei massicci più alti e difficili della Svizzera e dell'Italia. Il Monte Bianco, il Cervino, il Monte Rosa, l'Aletschhorn, il Finsteraarhorn, l'Eiger, il Mönch e la Jungfrau.

Queste montagne divennero per Geiger il motivo per ricercare i criteri di volo tra le loro cime che si perdevano nell'azzurro del cielo e per utilizzare gli immensi ghiacciai come campi di atterraggio e di decollo.

I venti, le variazioni meteorologiche, il comportamento dei motori alle alte quote erano già stati studiati da Thoret; Durafour e Udet avevano già compiuto atterraggi e decolli sulla neve.

Erano, tuttavia, episodi isolati e mai trasformati in una metodologia rigorosa e generale.

Geiger riprese tali studi e le relative esperienze, riuscendo poco per volta a

definire in modo organico i criteri di volo in montagna.

Risultò preziosa la sua amicizia con l'ingegnere Marc Kaspar che gli diede precise nozioni sul volo e sull'impiego dei velivoli a motore.

Gli aeroplani dovevano essere adattati all'atterraggio e al decollo sia sulla neve che sui prati degli aeroporti e a tale scopo studiò e realizzò uno sci retrattile montato sul carrello del velivolo a ridosso di ciascuna ruota.

Anche le caratteristiche altimetriche dei campi di neve e la loro ampiezza furono analizzate e definite attraverso accurate osservazioni sul comportamento dei velivoli e sulle loro possibilità.

L'atterraggio sulla neve doveva avvenire in salita per ridurre lo spazio necessario e il decollo in discesa per aumentare la velocità e provocare un più rapido distacco dei pattini dalla superficie nevosa.

Il primo atterraggio di Hermann Geiger sulla neve, e precisamente sul ghiacciaio della Kander, fu effettuato il 10 maggio 1952 con un Piper Cub dotato di un motore di 125 cavalli.

Tale tentativo, felicemente riuscito, ebbe una conseguenza importantissima e dimostrò la possibilità di portare soccorso



Maggio 1954.
Slavina sul Mont
Calme (Ghiacciaio
del Grand Désert):
intervento di
soccorso.

in montagna, alla quota dei ghiacciai dove pure una esigua superficie innevata consentiva l'atterraggio e il decollo di un aereo.

Ciò che oggi è realizzabile con maggiore facilità e capillarità con gli elicotteri, negli anni cinquanta e sessanta era svolto da Geiger con velivoli leggeri e potenti adattati allo scopo.

Oltre alle prestazioni nell'ambito del soccorso, il pilota svizzero svolse una intensa attività aerea per gli scopi più svariati. Trasporto di materiali da costruzione per dighe, di statue e di croci da montare su talune cime, di legna per il riscaldamento, di viveri ai cantieri d'alta quota e per la popolazione dei villaggi bloccati dalla neve, di foraggio per il bestiame.

Per questi scopi Geiger aveva inventato e realizzato degli speciali contenitori agganciati o fissati alla parte inferiore della carlinga. Ove l'atterraggio non era possibile, il materiale veniva sganciato e raggiungeva il suolo in caduta libera nei pressi del luogo di impiego, entro precisi spazi segnati e delimitati.

Anche questo sistema, non facile per l'esiguità dell'area disponibile e per lo squilibrio nell'assetto di volo dell'aeroplano causato dall'improvvisa perdita di peso, era realizzabile per la grande maestria del pilota costretto a volare a bassa quota, virando continuamente per la presenza delle montagne, con raffiche di vento o tra correnti improvvise e, individuato il luogo, effettuare il sorvolo e lo sgancio nel momento esatto, in modo che la traiettoria di caduta del materiale trasportato finisse proprio entro l'area delimitata.

In diverse occasioni i voli di Geiger erano al limite della sicurezza e delle possibilità del velivolo, ma ai comandi c'era un pilota eccezionale e il rischio era da lui valutato, calcolato con grande intelligenza e freddezza, nulla veniva affidato al caso.

A questo proposito si ricorda l'episodio del recupero del velivolo di altro pilota di montagna Fredy Wyssel, atterrato su un ghiacciaio dei Grigioni e bloccato sulla neve per un guasto al motore. Era il 29 marzo 1965.

Geiger atterrò vicino con un velivolo più potente dell'abituale Piper Cub, agganciò l'aereo di Wyssel e lo trascinò sulla neve fino a farlo decollare pure a motore spento, librare in aria e sganciati i

cavi di traino consentire al pilota l'atterraggio sulla pista dell'aeroporto.

Anche se a monte dell'opera di Geiger vi sono profondi studi sul volo in montagna, da lui svolti e dai quali ha potuto trarre indicazioni fondamentali per la sua attività, il pilota svizzero non appare il caposcuola di una teoria perché al di sopra dei suoi studi, delle sue ricerche e delle sue esperienze vi sono doti individuali e personali di capacità e di coraggio non estendibili certamente a tutti i piloti che intendevano affrontare il volo in montagna.

Alla sua scuola, tuttavia, si formarono personaggi assai noti come Eric Abram, il grande alpinista e Michel Ziegler fondatore di una importante linea di trasporto aereo alpino, la Air Alpes e il noto Giraud che nel giugno del 1960, riuscì ad atterrare sulla vetta del Monte Bianco con un minuscolo aereo.

Hermann Geiger stesso fondò la Air Alpes destinata al trasporto aereo in montagna.

L'uso dell'aereo per il soccorso in montagna è oggi scomparso, soppiantato dall'elicottero, che ovviamente offre possibilità estese e capillari di trasporto, recupero e collegamento.

La Svizzera, già nel 1952, aveva formato una specie di guardia aerea di soccorso nell'ambito di un organismo più grande quale la Società svizzera di salvataggio.

Tra i pionieri troviamo Hermann Geiger e quel Wyssel pilota e albergatore di St. Moritz ricordato per l'episodio del recupero del suo velivolo da parte di Geiger.

Nel 1957 il soccorso aereo svizzero ebbe in dono un elicottero *Bell 47 I*; anche Geiger utilizzò tale mezzo ma non abbandonò mai il suo aereo leggero e potente.

Di Geiger oggi, a distanza di oltre trent'anni dalla sua morte, resta il ricordo di un uomo umile, generoso e intelligente; di un pilota capace e coraggioso, di uno studioso delle tecniche di volo, di inventore e costruttore delle più svariate apparecchiature destinate al soccorso e al trasporto di carichi di qualsiasi genere.

Oreste Valdinoci