

Zeitschrift: Treterre : semestrale di Terre di Pedemonte e Centovalli
Herausgeber: Associazione Amici delle Tre Terre
Band: - (2006)
Heft: 47

Rubrik: Tegna

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



«Chiamavamo gli aerei per nome»

A sentir parlare dell'aeroporto di Ginevra Cointrin negli anni 60 le brillano gli occhi. Quasi rivedesse davanti a sé le file di «Caravelle» in attesa dell'imbarco, magari una notte di Natale quando i pochi impiegati di picchetto si divertivano a rincorrere il cane del caposcalo nella sala d'aspetto, immensa e vuota. Altri tempi, più a misura d'uomo e carichi d'entusiasmo, dal sapore quasi pionieristico. Lo riconosce con una punta di nostalgia Serena Zurini di Tegna, da qualche anno segretaria presso la sede locarnese della Missione Betlemme.

«Quando giunsi a Ginevra appena ventenne - ricorda - Cointrin era un'aerostazione spartana, struttura unica a ridosso della pista: niente satelliti futuristici, niente passerelle telescopiche che permettono di accedere direttamente agli aerei e, naturalmente, ancora niente jumbo jet (la Swissair lo mise in servizio solo nel 1971, n.d.r.). A quei tempi volavano ancora molti turboelica e i jet nuovi fiammanti portavano i nomi Caravelle, Trident, Coronado. A nessuno sarebbe venuto in mente di chiamare il volo per New York con la sua sigla, mettiamo SR 110. Per noi era il «New York», come le Caravelle per i voli europei erano il «Copenaghen», il «Roma», l'«Atene» e via dicendo». E naturalmente i nomi non si riferivano solo alle destinazioni. Il Fokker 27, impiegato dal nostro vettore di bandiera sulla rotta Ginevra-Berna, era conosciuto come «Friendship» («Amicizia») oppure, più scherzosamente, come «Courrier Diplomatique». Serena Zurini ricorda che questa linea era pochissimo frequentata dai passeggeri. Intanto si trattava di un volo molto breve, secondariamente lo scalo di Berna-Belp era ancora un immenso pascolo per le mucche. Non essendoci una vera e propria aerostazione, i passeggeri in transito venivano rinchiusi in un recinto in attesa dell'imbarco: «Un giorno che aspettavo di salire sul volo di ritorno per Ginevra, vidi spuntare in mezzo al prato un turista giapponese. Conoscendo bene la passione dei nipponici per i viaggi in gruppo, capii subito che sarei dovuta rientrare in treno. E infatti il pascolo si animò ben presto di una folta comitiva. Fu sicuramente quella una delle poche volte che il «Friendship» volò con tutti i sedili occupati!»

Ospite imprevista sul DC-8 per New York

Nella metà degli anni 60, l'incontestata «star» degli aerei a lungo raggio era l'elegante quadrireattore DC-8 della McDonnell Douglas; per i parametri dell'epoca un autentico «bestione» lungo più di 45 metri. Un giorno alla giovane Serena Zurini toccò accompagnare a bordo del «New York» un piccolo passeggero che viaggiava da solo. Per consegnarlo di persona alla capocabina, la giovane hostess si spinse oltre la prima classe, su per l'unico corridoio dell'«economy». Ma al momento di tornarsene in capo all'aereo, ecco che i passeggeri appena imbarcati iniziarono ad ostruirle il passaggio. Stessa cosa sul retro. A Serena non rimase che appoggiarsi alla spalliera di un sedile in attesa che tutti si fossero seduti. Nel frattempo, da fuori, giungeva l'inquietante fischiò

Memorie di una hostess di terra, ticinese



dei reattori in procinto di decollo. Quando finalmente il corridoio tornò libero, ambedue i portelloni erano stati chiusi, le scalette allontanate e la giovane hostess di terra si scoprì prigioniera. «Ci fu un po' di trabuusto - ci ricorda - ma alla fine riuscii a sbarcare, per la verità con le gambe tremanti. I miei colleghi mi dissero che mi ero persa un'occasione irripetibile, volare a New York come ospite imprevista. E consegnare il piccolo passeggero direttamente ai genitori. Che gran figurone avrebbe fatto la Swissair!»

Top-models e burloni

Oggi giorno, negli aeroporti, nessuno fa più caso alla varietà umana e alle uniformi degli equipaggi. assistenti di volo della Singapore Airlines fasciate negli eleganti sarong-kebaya, fiori di tiaré all'orecchio degli steward dell'Air Tahiti Nui, cappellini e veletta per le hostess della Emirates... Negli anni 60, invece, si aspettavano i voli settimanali dall'altro capo del mondo per vedere apparire le uniformi esotiche.

«Ricordo in particolare l'attesa dell'«Abidjan» - dice Serena - un volo dell'Air Afrique che sbucava autentiche top-models in boubou variopinti e impeccabili piloti di colore».

«D'altro canto, benché prendessimo il nostro lavoro molto sul serio, non mancavamo mai, noi addetti al suolo, di farci degli scherzi. C'era ad esempio nel mio settore un collega tanto distratto quanto agitato, che non stava mai ad ascoltare quello che gli dicevi. Un giorno lo depistammo di proposito vero la Caravelle sbagliata. Preposto all'imbarco di quattro «VIP», lo vedemmo salire in coda del bireattore con al suo seguito quattro ebrei ortodossi vestiti di tutto punto, rispuntare dalla porta anteriore, scendere la scaletta e reinfiltrarsi nell'aereo vicino». Una sequenza muta che non sarebbe sfuggita in un film di Ridolini!

Lo schianto del «Kangchenjunga»

Tra tanti aneddoti divertenti, purtroppo anche una nota tragica. Serena Zurini rabbividisce ancora pensando al 24 gennaio 1966 quando, sedici anni esatti dopo lo schianto del «Mala-



bar Princess», un aereo dell'Air India in avvicinamento a Cointrin tornò a sbattere, come per un maleficio, sulla vetta del Monte Bianco, tra le rocce e i crepacci della Tournette.

«Era buio - si rammenta Serena - e avevo in mano le carte di transito per i passeggeri a destinazione di Londra (era il volo Bombay-Beirut-Ginevra-Londra, n.d.r.). Mi è rimasto impresso nella mente il loro colore giallo. Poi l'arrivo di un collega trafelato che me le fa volare di mano. «Tanto quello non arriva più! Ricordo le tesserine gialle sparse sul pavimento, poi la spola con la sala arrivi, lo strazio dei congiunti». Di quel Boeing 707, immatricolato VT-DMN e battezzato «Kangchenjunga» non si ritrovò quasi nulla: la ventola di un reattore, qualche rottame, i corpi di alcune scimmie da laboratorio caricate nella stiva... Poco anche dei 117 passeggeri e membri d'equipaggio. Per una beffa del destino, a guidare le ricerche in vetta, a una temperatura di -25 gradi, fu chiamata la guida alpina di Chamonix Georges Payot, figlio di René Payot, a sua volta capo-squadra delle ricerche dell'altro schianto dell'Air India, occorso nel 1950, e deceduto nel corso delle difficilissime operazioni di soccorso. Una pagina dolorosa quindi, ma che non fece desistere Serena.

La BEA non accetta passeggeri ubriachi

Torna il sorriso all'evocazione di un episodio che vide invece protagonista un passeggero VIP della British European Airways (la compagnia che, insieme alla BOAC, diede vita qualche anno più tardi al gigante British Airways). Colpa del contrattempo, l'avaria occorsa all'aeromobile a destinazione di Londra durante il breve scalo a Ginevra e che mandò per l'appunto su tutte le furie l'intransigente viaggiatore. «Un uomo d'affari grande e grosso - precisa ridendo Serena - che la compagnia cercò invano di calmare con un buono-whisky valido per il piccolo bar della sala partenze, che si trovava in posizione leggermente rialzata». Dalla loro postazione privilegiata, gli addetti allo scalo videro l'omaccione recarsi verso lo spaccio e farsi servire non uno, non due ma sicuramente più di tre o quattro whisky. Quando, in capo ad un paio d'ore, l'apparecchio fu riparato e i viaggiatori per Londra invitati a recarsi alla porta d'imbarco, l'uomo barcollava ormai al punto che gli agenti preposti alla sicurezza gli impedirono l'accesso a bordo. Così il passeggero più impaziente del volo Ginevra-Londra dovette smaltire la sbronia in sala partenze, e questa volta a debita distanza dal bar!

Dopo qualche tempo passato alla Swissair, Serena venne assunta, sempre a Ginevra, quale assistente caposcalo della Austrian Airlines, allora una piccola compagnia che non volava «oltre» Istanbul (oggi è un vettore in piena espansione specializzato nell'Est europeo, Russia e Medio Oriente). Altri anni appassionanti in un contesto quasi familiare e

che permisero a Serena di girare il mondo. Poi, il rientro in Ticino per motivi personali.

Ancora oggi, però, quando la segretaria della Missione Betlemme apre la sua «valigia» di ricordi, chi ascolta si mette a viaggiare. E il viaggio non ha nulla a che vedere con un pacchetto «tutto compreso»!

Ivo Fantoni

Guido Wyss grigionese di nascita, abita a Tegna dal 1988 con la moglie Iphigenia.

Dal lontano '73 sogna di avere una barca a remi che gli permetta di fare escursioni su fiume, lago e mare. Un'impresa che sembrava impossibile fino ad un anno fa, quando, navigando su Internet, conosce un costruttore neozelandese che gli fornisce un disegno consono alle sue esigenze.

Inizia così per Guido la grande avventura, basandosi sul disegno ricevuto comincia a costruire nel suo garage, assieme al fratello Daniele e con l'aiuto dell'amico Rolando Filippini, la sua barca.

Dopo una lunga gestazione di circa 1000 ore di lavoro rubato al tempo libero, viene al mondo un vero gioiello, la "Triandria" dal greco tre uomini. Il materiale usato è principalmente pregiato mogano, fibra di vetro e un'elastica lacca a due componenti. La "Triandria" misura 4,80 metri di lunghezza, 1.10 di larghezza e pesando solo 45 chili la si può trasportare comodamente anche sul tetto di un'auto. La sua forma, per il suo fondo a banana, che per un certo verso assomiglia alla gondola veneziana, garantisce un'ottima tenuta contro le intemperie.

Arriva così il grande giorno; sabato 20 maggio



L'avventurosa Locarno-Venezia dei fratelli Wyss

ore 7 del mattino, attorniato da tanti amici accorsi per i saluti e gli auguri di rito, Guido e Daniele con il loro fido quattro zampe Simon, a bordo della "Triandria" che sventola la bandiera svizzera, locarnese e veneziana, lasciano la zattera della Canottieri Locarno per iniziare il loro avventuroso viaggio. Una piccola flotta di natanti della Canottieri li accompagna fino

alle Isole di Brissago per vederli poi sparire all'orizzonte. Il loro viaggio verso la meta dura 12 giorni, hanno passato le notti in tenda, nei vari club Canottieri, numerosi sul Po, ostelli della gioventù, alberghi e su un battello. Pioggia, vento e temporali non sono mancati durante tutto il viaggio.

Venerdì 2 giugno alle ore 18: sbarco a San Marco.

Sabato 3 giugno: incontro con i soci della Canottieri Locarno a Venezia.

Domenica 4 giugno: partecipazione alla storica Vogalonga e fine dell'avventura.

Caro Guido complimenti a te e a tuo fratello per la vostra opera e per il vostro coraggio, ma non avete avuto mai paura?

Paura no, devi sapere che gli amanti navigatori e no, erano informati del nostro viaggio perciò lungo il tragitto incontravamo gente che ci aspettava sulle rive, nelle baracche o nei vari club Canottieri, e ci accoglievano calorosamente. Persino gli occasionali pescatori che ci vedevano chiedevano chi eravamo, qual era la nostra meta e non mancavano i consigli.

In questo senso ci sentivamo assistiti parecchio e coccolati come in famiglia.





Il vostro terzo passeggero, il cane Simon come si comportava?

È stato bravissimo, tu non crederai ma i pericoli che potevamo incontrare noi li scopriamo tramite lui. Simon se ne stava seduto tranquillo immobile al timone con lo sguardo fisso all'orizzonte, ma quando lo vedevamo agitarsi, muovere il collo e la testolina di qua e di là potevi essere sicura che a circa 30 metri c'era un ostacolo che, grazie a lui, riuscivamo a schivare.

Qual è l'emozione e la cosa che ti è rimasta impressa di più in questo viaggio?

Sicuramente il fatto di avere realizzato il sogno che covava nel mio cuore da così tanti anni: scendere dalle Alpi al mare su una barca a remi, oltretutto costruita personalmente dà una grande soddisfazione in più. Sul mercato non è facile trovare una barca

adatta a sopportare un viaggio così rischioso; o è troppo debole e viaggia solo per fiume o è troppo pesante e va bene solo per laghi, la nostra si è rivelata ottima per questa esperienza.

Di questo viaggio cosa ti ha meravigliato di più?

Durante il percorso sul fiume Po, pensare di attraversare la zona più industriale dell'Europa attorniata da sponde verdi e rive sabbiose, immersi nella più dolce tranquillità, mentre appena fuori c'è il caos più totale.

Durante le lunghe remate in simbiosi con la natura, il silenzio che avvolge, i pensieri si affacciano alla mente. Quali erano i tuoi pensieri?

Un rammarico! Se non avessi avuto gli impegni che tutti i comuni mortali hanno, avrei proseguito il viaggio fino a Trieste. Ho pensato pure a una prossima costruzione: una barca ideale da diporto per 4-5 persone. Con questa esperienza abbiamo capito dove e come apportare le modifiche nella lunghezza e larghezza e nel confort dei sedili, sempre conforme alle regole per ottenere dalle autorità le targhe e la licenza per viaggiare.

Tanti auguri Guido e alle tue prossime avventure!

Alessandra Zerbola

FELICITAZIONI E AUGURI DALLA REDAZIONE PER:

gli 85 anni di:

Roberto Fusetti (24.11.1921)

gli 80 anni di:

Monique Baeschlin (03.07.1926)

Maria Pellanda (12.11.1926)

NASCITE

- | | |
|------------|--|
| 05.04.2006 | Luca Zandonella
di Daniele e Valentina |
| 17.04.2006 | Noah Maui Gianotti
di Nicola e Francesca |
| 11.05.2006 | Ginevra Vittoria Burzi
di Piero Sisto e Fabrizia Maria |
| 28.05.2006 | Yasmina Nikolovski
di Slobodan e Chantal |
| 24.08.2006 | Patrick Thiébaud
di Daniele e Marisa |
| 22.09.2006 | Gil Yannic Molles
di Alexandre Roger e Eveline Patricia |

MATRIMONI

- | | |
|------------|-----------------------------------|
| 09.09.2006 | Adamo Citraro
e Manuela Keller |
|------------|-----------------------------------|





6653 VERSCIO

Tel. 091 796 11 91

Fax 091 796 21 50

Mauro Pedrazzi

IMPRESA COSTRUZIONI

6653 VERSCIO

Tel. 091 796 12 21

Fax 091 796 35 39

GRANITI



**EDGARDO
POLLINI + FIGLIO SA**

6654 CAVIGLIANO

Tel. 091 796 18 15

Fax 091 796 27 82



ASCOSEC

6600 Locarno
Via Vallemaggia 45
Tel. 091 751 73 42

6612 Ascona
Vicolo S. Pietro
Tel. 091 791 21 07

LAVANDERIA CHIMICA
CHEMISCHE REINIGUNG

Pulitura tappeti
e noleggio lava moquettes

Mamma mia

Ristorante · Grotto

Sandra & Ruedi

Ristorante · Grotto

Mamma mia

Ponte Brolla · Tel. 091 796 20 23

grottommamamia@freesurf.ch

www.6600locarno.ch

DANIELE PERA
impresa di
pittura
6654 Cavigliano

Tel. 091 796 24 62 Natel 079 240 36 07

OFFICINA MECCANICA

BAZZANA GIULIO

6652 TEGNA

TEL. 091 796 17 50

Servizio tubi idraulici ad alta pressione EUROPOWER