

BIRD AIR STRIKE SUL TEVERE

Eugenio Vecchione

NOTA: Questo è il testo di un articolo pubblicato sul n° 213/1999 della rivista Sicurezza del Volo dell' Ispettorato per la S.V. dell' Aeronautica Militare.

Era l'ormai lontano 1967 e da pochi giorni, avevo sostenuto con successo l'esame di volo di primo grado.

In attesa di ricevere il tanto agognato pezzo di carta, che mi avrebbe permesso di iniziare la serie di voli di trasferimento, necessari per conseguire il brevetto di livello superiore, mi accingevo ad effettuare un volo in circuito chiuso, per addestrarmi alla navigazione stimata.

All'epoca, tutti i voli di trasferimento, necessari per il conseguimento del secondo grado, si facevano soli a bordo e pertanto, senza il conforto ed i consigli di un istruttore o un pilota più esperto; si andava alla ventura, confidando soltanto sulle nozioni di navigazione apprese nel corso delle lezioni teoriche.

Con il consenso del mio istruttore, pianificai un volo in circuito chiuso, Roma Urbe-Passo Corese-Campagnano-Urbe.

Premetto che avevo non più di quindici ore di volo, di cui soltanto otto da solista ed effettuate sempre nella stessa zona di lavoro, a non più di quattro o cinque miglia a nord dell'aeroporto, in località Settebagni.

Mi accingevo perciò a varcare, solo a bordo, quelle fatidiche colonne d'Ercole, per entrare in uno spazio aereo, per me sconosciuto ed inesplorato.

A complicare le cose, da pochi giorni era entrato in vigore anche l'uso della radio.

In quel periodo si poteva volare secondo le regole CFR, normativa che permetteva la navigazione, a contatto visivo con il terreno, senza pianificazione e senza radio, un po' come oggi si può volare con gli apparecchi ultraleggeri.

Da pochi giorni però, era stato disposto l'obbligo della radio all'interno degli ATZ ed io avevo appena imparato ad esprimere in fonìa e con fatica, quelle quattro frasi necessarie a compiere un circuito intorno all'aeroporto.

Effettuati i miei bravi controlli esterni del velivolo, un poderoso AVIA FL3 del 1943, con motore Continental da sessantacinque cavalli, mi sedetti al posto di pilotaggio e dopo l'avviamento, eseguito al lancio dal buon meccanico dell'Aero Club, diedi vita all'intruso marchingeo elettronico, posto alle mie spalle.

“ Urbe torre da India Fox-trot Alfa Bravo India, rullaggio in punto attesa per circuito chiuso Urbe Passo Corese Campagnano Urbe “

“ India Bravo India autorizzato punto attesa uno sei, riportate per allineamento e decollo “

Effettuati i controlli in punto attesa, dopo un occhiatina ai mie appunti di rudimentale fonia, chiamai:

“ India Bravo India per allineamento e decollo “

“ India Bravo India autorizzato allineamento e decollo, vento uno otto cinque quattro nodi, riportate lasciando Settebagni “

Finalmente potei staccare le ruote da terra e, lasciato Settebagni, abbandonai il pensiero della radio e mi concentrai sulla mia navigazione stimata.

Carta, bussola e orologio e in poco più di dieci minuti giunsi su Passo Corese, identificai la striscia tattica dell'Esercito, che avrei dovuto descrivere poi all'istruttore, per dimostrare di averla trovata e, prua due sei cinque, mi diressi su Campagnano.

Trovato il paese, feci rotta per tornare a Settebagni.

La navigazione stimata funzionava, ma cominciava ad essere monotona, pertanto considerato risolto il compito che mi ero prefisso, decisi di scendere a bassa quota e sorvolare il fiume Tevere.

Ero a non più di cento metri da terra, anzi dall'acqua (sull'FL3 l'altimetro era in metri), quando un coso strano, nero e velocissimo, mi apparve avanti sulla sinistra, un colpo spaventoso, unito ad un fiotto gelido sul viso, squassò tutta la macchina.

Il parabrezza macchiato di rosso, penne fluttuanti in cabina ed una testa penzolante, munita di becco, incastrata nel parabrezza squarciato (il materiale relativamente leggero era celluloido), non diedero adito a dubbi:Avevo preso un uccello!

Miracolosamente, era passato tra l'elica e lo spigolo sinistro del tettuccio; tutto sembrava funzionare a dovere, a parte l'abbondante ventilazione e la visibilità quasi nulla.

Feci subito quota per rientrare velocemente a casa.

Avevo ora due problemi da risolvere, la visibilità e la radio.

L'unica soluzione per avere visibilità sufficiente per l'atterraggio, era di sedermi al posto di destra; ma come?

L'FL3 era una macchina piuttosto ballerina, voleva sempre le mani sui comandi ed inoltre era sprovvista di trim, come fare per farla star ferma, mentre avrei cambiato posto?

Mi venne in aiuto un dispositivo che non avevo mai usato, una specie di frizione che serviva a mantenere la cloche a cabrare quando l'aeroplano era parcheggiato, il dispositivo in verità non veniva mai usato, si preferiva legare la barra con la cintura di sicurezza.

Stabilizzato l'aeroplano, cominciai a stringere con cautela la frizione, fin quando il buon Bravo India (della flotta di quattordici FL3 dell'Aero Club di Roma, era quello da me preferito), mantenne da solo l'assetto desiderato.

Tolti i piedi dalla pedaliera e abbandonata completamente la barra, constatai, non senza sorpresa, che la pallina se ne stava al suo posto ed il resto dell'aeroplano anche.

Tolto il cuscino di destra e depostolo nel vano posteriore dell'abitacolo, dopo essermi slegato, scivolai pian pianino lungo la panchetta, che sull'FL3 fungeva da sedile comune per i due piloti e scavalcate le due cloches, con un paio di sforbiciate di gambe, mi ritrovai seduto al posto di destra, mi allacciai di nuovo la cintura di sicurezza e:

Sgomento !Ero su un altro aeroplano!

Mano sinistra sulla cloche, mano destra sulla manetta, anemometro, altimetro, contagiri lontanissimi e alla mia sinistra invece che a destra, in un posto per me assurdo, il tutto sotto l'occhio vigile, si fa per dire, dell'uccello semidecapitato.

Un respiro profondo ed ero ormai su Settebagni.

La radio! " E ora che gli racconto a questi ?! "

" Che si dice in questi casi ?! "

" Quasi quasi non dico niente! "

A complicare ancora le cose, si intromise il circuito per pista uno sei; da pochi giorni da sinistro era diventato destro.

Provate ad immaginare un pivellino, abituato a sedere a sinistra e a percorrere circuiti sinistri, seduto a destra, con i comandi a rovescio, un uccello morto davanti al naso e costretto a percorrere un circuito destro.

Non sorridete! Provate ad immaginarvi lì seduti ai comandi in quella situazione e dopo sole otto ore da solisti!

" Urbe torre India Fox-trot Alfa Bravo India su Settebagni, informazioni per l'avvicinamento "

" India Bravo India, pista in uso uno sei, calma di vento, siete autorizzato ad un diretto, riportate in finale "

" Finalmente una briciola di fortuna, niente vento e non dovrò virare a destra " esclamai!

Ora veniva il bello, dovevo atterrare manovrando la cloche con la mano sinistra e la manetta con la destra.

La cosa mi risultava difficilissima, non riuscivo a controllare l'assetto in maniera decente, tendevo sempre ad andare in over-controll, ero rigido come un manico di scopa.

Come avrei potuto eseguire una richiamata corretta in quelle condizioni?

Mi venne nuovamente in aiuto la preziosa frizione.

Stabilizzai l'aeroplano alla velocità prevista per atterrare sulle ruote e non sui tre punti, strinsi delicatamente la frizione, regolai la potenza per un avvicinamento piuttosto piatto (certo non era il massimo della sicurezza), pronto ad un'eventuale riattaccata e, miracolosamente, misi le ruote a terra giocando con la potenza, un paio di saltarelli e pian piano, smaltita la velocità, il ruotino scese da solo fino a terra.

Mi ero mangiato più di mezza pista.

Rientrato al parcheggio, spensi la maledetta radio, poi il motore ed infine i contatti, guardai l'uccello morto e l'orologio: Erano passati non più di quindici minuti tra l'impatto e l'atterraggio, quindici eterni minuti.

All'epoca non si parlava di Bird Air Strike, Wind Shear, Risk Management e CRM, quando capitavano certi imprevisti bisognava risolverli e basta.

In quell'occasione però, fui aiutato dalle parole del mio caro istruttore Lino Mazzolini, una frase contraddittoria e logica al tempo stesso, “ in aeroplano ogni problema si risolve con la rapidità, la calma e facendo una cosa alla volta “: Era proprio vero!.

Non senza un minimo di orgoglio, per il soddisfacente esito dell'emergenza, pagai la mia prima avio-bevuta al circolo dell'Aero-Club

Mi costò la paghetta settimanale, elargita da mio padre, di un intero mese.

AVIA FL3

Costruttore: Anonima Vercellese Industrie
Aeronautiche
Motore: CNA 60 hp -dal 1950 Continental 60 hp.
Apertura alare: 9,85 m.
Lunghezza: 6,37 m.
Peso: 270 kg
Peso max al decollo: 525 kg.
Velocità max: 170 km/h.
Velocità di crociera: 125 km/h.
Tangenza: 4200 m.
Autonomia: 900 km.