

UN ATTERRAGGIO AVVENTUROSO

Dicono i piloti: *non ci sono due atterraggi uguali*. Vero. Qualche atterraggio, però, è “un po’ più diverso” degli altri... Ve ne racconto uno in particolare.

Inizio di ottobre 1987, una splendida giornata di sole, base RAF di Cottesmore, in Inghilterra. Sono qui da un mese e mezzo per effettuare la transizione sul Tornado. Alle spalle, un mese di corso a terra, nove simulatori di volo, ore e ore sul simulacro per imparare i controlli, sei voli con l’istruttore pilota già alle spalle. Ieri, dopo la missione di esame, con il Comandante di Gruppo inglese, l’autorizzazione a volare senza l’istruttore pilota, quindi con l’istruttore navigatore ed il velivolo standard (non il trainer, che ha i comandi di volo anche nella postazione del navigatore).

Il pensiero di volare da solo con il Navigatore, che non può in alcun modo interferire con la condotta del velivolo, era esaltante... Allo stesso tempo mi sentivo molto responsabilizzato (era la prima volta, da quando ero in Aeronautica, che volavo con un membro di equipaggio che non fosse un istruttore di volo) e un po’ teso.

Incontrando il mio navigatore, però, ho subito avuto la percezione che la sua preoccupazione fosse di gran lunga superiore alla mia... Un tenente colonnello italiano, dal nome talmente impronunciabile in inglese (Sprecacenero...), che nel programma di volo appariva come S+11 (spluseleven, ovvero S+undici lettere). Nel briefing è teso, continua a guardarmi e a distogliere lo sguardo, ripete quasi ossessivamente di non preoccuparmi, che è un volo come gli altri ecc... Cominciamo bene...

Andiamo al velivolo, faccio i controlli lentamente, per essere certo di non dimenticare nulla. Arriva il momento di decollare. I due motori RB 199, nella fredda mattina autunnale, spingono come non mai. Pochi secondi e siamo finalmente in volo: la missione può cominciare.

Dopo una decina di minuti sento che la tensione a bordo, lentamente, inizia a diminuire. Il volo a bassa quota procede bene, il tempo è sempre bellissimo; cerco di apparire calmo, ed effettivamente lo sono. Sarà per l’inconsapevolezza giovanile, ma mi sto divertendo un mondo!

La missione arriva alla fine, è arrivato il momento di rientrare in circuito per atterrare. S+11 arriva anche a fare qualche battuta, tanto si è rilassato. Ecco la pista, il punto iniziale, l’apertura, il sottovento. Iniziamo i controlli per l’atterraggio, abbasso il carrello.

E qui arriva la sorpresa. Sul Tornado, dopo l’abbassamento del carrello, deve accendersi una luce verde relativa al sistema sterzante del ruotino anteriore. Quella mattina, infingarda, non si accende.

“Comandante, non si accende la luce LOW dello steering” sento la mia voce che sussurra nell’interfono della maschera. Silenzio. L’atmosfera di relax termina per sempre. Finalmente una voce irricognoscibile balbetta “la luce verde... non si accende... come non si accende! Controlla, magari è fulminata... guarda bene” Sento il respiro che diventa decisamente affannoso. Se la luce verde non si accende, vuol dire che il ruotino anteriore potrebbe non essere nella posizione corretta, quindi, toccando la pista, potrebbe far sbandare il velivolo in modo incontrollabile, sparandolo fuori pista, costringendo l’equipaggio a lanciarsi con il seggiolino eiettabile. Per evitare questo, era previsto atterrare con il gancio di arresto abbassato, per agganciarci al primo cavo, in testata pista (in sostanza, come sulle portaerei). A dirlo era facile, ma a farlo...

“No, Comandante, ho controllato. La luce non è fulminata, è proprio il ruotino che non ha fatto il test... Dovremmo atterrare ingaggiando il cavo...” Il respiro si fa quasi assordante, tanto è affannato. Comincia una frenetica lettura del checklist, intervallato da qualche “non ti preoccupare” “stai tranquillo”. Non vi dico che serenità...

Dichiariamo emergenza, la torre di controllo di Cottesmore chiude l’aeroporto a tutti. Solo un Tornado in volo con un paio di Italiani che vagano in cielo campo, tentando di convincere una luce

ad accendersi... La persuasione non riesce, forse per problemi di lingua. La luce rimane spenta, ci prepariamo ad un atterraggio con il gancio abbassato.

Mi porto in finale, da lontano per avere più tempo. Dopo la lettura degli ultimi controlli, un silenzio di tomba cala nel cockpit. Il tempo non passa mai, la pista sembra non avvicinarsi. Davanti agli occhi ho l'atterraggio del pilota terrorizzato sulla portaerei, visto nel film Top Gun... In ala, però, io non ho Tom Cruise che mi tranquillizza... ho S+11 dietro di me che non fiata... Me lo immagino recitare tutte le litanie che la mente gli suggerisce... e magari chiedersi cosa ci fa su un attrezzo con il carrello rotto, che deve atterrare a 300 all'ora agganciando una fune da 20 mm di acciaio.. il tutto a opera di un pischello al suo primo volo con il navigatore... Perché proprio a lui...

Finalmente, la pista si avvicina. Ripasso mentalmente la procedura: devo toccare almeno 150 metri prima del cavo, per evitare che un rimbalzo lo possa mancare, abbassare il ruotino, reverse e freni.

200 piedi, 100, 50, inizio a richiamare, contatto. Il cavo è lì davanti, lo attraverso a velocità altissima. Abbasso il ruotino, il velivolo rimane dritto, dò tutto reverse. All'inizio, non sembra succedere nulla, poi, gradualmente, come se due mani gigantesche avessero afferrato la coda sproporzionata del Tornado, la decelerazione, sempre più intensa, fino a fermare completamente il velivolo.

Siamo inchiodati in pista, al sicuro. Inserisco il freno, per evitare di essere trainato indietro dai pesanti contrappesi idraulici collegati al cavo. Spegniamo i motori, apro il tettuccio. Sento le gambe che tremano. Mi slego, salgo in piedi sul seggiolino, guardo verso S+11... Ha l'allegro colorito di un prato innevato, cerca di domare checklist, guanti, maschera che non vogliono stare dove lui vorrebbe...

E' pomeriggio, siamo al circolo ufficiali. Alle 5, nel rispetto della migliore tradizione anglosassone, viene servito il the con i biscottini. Il resto della giornata è trascorso tra bevute, pacche sulle spalle e quant'altro. S+11 sorreggia rilassato il suo the. Guarda la tazza, la appoggia soddisfatto sul tavolino, mi guarda e, confidenzialmente, sussurra *“Bene, Sodero, hai affrontato l'emergenza come previsto. Hai fatto un bel lavoro. Unica cosa... non ti far prendere dall'emozione, sono momenti, quelli, nei quali dobbiamo attingere a tutta la nostra calma e al nostro autocontrollo...”*

“Grazie, Comandante. Grazie di tutto. Non lo dimenticherò...”

Paolo Sodero