



Di notte

Eugenio Vecchione

Il cockpit del 205 è completamente buio, così come è buio l'aeroporto di Viterbo dal quale decolleremo per la missione programmata: VFR notturno Viterbo Roma-Ciampino, via Bolsena VOR- Campagnano VOR - avvicinamento ILS 15 su LIRA. Alla mia sinistra l'istruttore IFR capitano Rossetti, che mi guiderà in questo interessante volo. Alla luce della torcia elettrica vado alla ricerca dell'interruttore master posto sul cielo cabina, che mi permetterà di accendere poi l'illuminazione del cockpit. Una debole luce verdognola dà vita al pannello strumenti che pian piano diviene chiaramente distinguibile.

Sistemato sul sedile di destra, regolo faticosamente l'altezza, appendendomi come uno stoccafisso all'apposita maniglia posta sul cielo cabina; con il tacco dello scarpone faccio ruotare l'apposita rotella per regolare la distanza della pedaliera, allaccio le cinture, e check-list alla mano, con qualche incertezza, grazie all'assistenza e alla collaborazione del capitano, iniziamo le operazioni predecollo. Dopo la verifica della libertà e del fondo corsa dei comandi, verificiamo il corretto funzionamento delle spie di allarme, proviamo l'interfono, controlliamo il corretto livello del carburante, accendiamo l'anticollisione e finalmente procedo al laborioso avviamento del T-53L11 al cui sibilo crescente, dopo pochi istanti, segue il movimento delle pale rotore che diviene sempre più veloce, innescando la tipica vibrazione verticale dovuta alla risonanza con il suolo. Dopo i controlli relativi al motore, il capitano accende gli apparati COM/NAV e imposta sul pannello del VOR la frequenza di Bolsena e sull'ADF quella di Campagnano NDB. Infine seleziona il transponder su 7000. Non c'è luna, ma fortunatamente neanche ven-

Il volo è soprattutto passione e, subito dopo, una scelta di vita che influisce sul modo di pensare e di rapportarsi con il mondo. La "Terza pagina" nasce su AS Aviazione Sportiva 15 anni fa da un'idea del Com.te Germano Piccinini. Oggi ve la riproponiamo come palestra delle idee, uno spazio per condividere i propri pensieri e stati d'animo, la propria filosofia di volo e di vita.

to, è prevista una nuvolosità sparsa tra i 2000 ed i 3500 piedi; Roma sarà parzialmente coperta, è possibile che si debba forare per un migliaio di piedi, ma il volo sarà certamente tranquillo. Mi appresto a decollare nel buio più assoluto con il solo aiuto del faro di ricerca che posso accendere, spegnere, e brandeggiare con un pulsante posto sul pannellino del collettivo, ma solo per la fase di hovering che precede il decollo vero e proprio, che sarà totalmente strumentale. Pronto con il piede sinistro necessario per contrastare l'imbardata dovuta alla coppia del rotore, sollevo delicatamente il collettivo cercando di mantenere il 205 in un nervoso hovering a un paio di metri di altezza, utilizzando come allineamento una delle luci poste in lontananza; stabilizzato l'elicottero, certamente con un invisibile garbato aiutino da parte del capitano, regolo la barretta del girorizzonte, defletto il faro quindici gradi verso il basso e, concentrato sul girorizzonte, porto avanti il ciclico per iniziare l'accelerazione di decollo mantenendo un assetto di due barrette a picchiare. Il capitano mi suggerisce di ignorare le indicazioni dell'anemometro, non affidabile fino alla velocità di 40 nodi, e di usare soltanto il girorizzonte. Una sgradevole sensazione di pitch-up dovuta alla traslazione in avanti e alla mancanza di riferimenti al suolo accresce la mia tensione, ma la consapevolezza dell'assistenza del capitano mi conforta. Spento il faro, stabilizzo la salita a 70 nodi, regolo il collettivo per mantenere un variometro di 500 piedi minuto a salire.

Con una leggera virata assumo la prua 358° dirigendo il 205 verso Bolsena VOR indicatami dalla lancetta dell'RMI (Radio Magnetic Indicator), mentre il capitano comunica l'apertura del piano di volo con Roma Info e lo stimato per Bolsena, che dovremmo raggiungere in poco meno di dieci minuti. Raggiunti i 4000 ft livello a una velocità di 100 nodi e acquisita la prua 153°, con Bolsena outbound, ci dirigiamo verso Campagnano. Il capitano inserisce la frequenza del DME di Campagnano, apparato che su questo elicottero non è direttamente asservito al VOR. Il volo è tranquillo, da un tenue irregolare e lattiginoso strato di nubi sotto di noi emergono come isole i profili della sommità del Monte Cimino, ed alla nostra sinistra il modesto massiccio che separa la valle del Tevere dalla piana di Terni. Anche se siamo in volo da poco più di un quarto d'ora comincio già ad accusare fatica fisica: il 205 non dispone né di autopilota né di sistemi automatici di stabilizzazione, in pratica vuole sempre la presenza fisica del pilota sui comandi, il che in una situazione totalmente strumentale richiede una concentrazione e una



tensione continua. Appena sfilato il Monte Cimino alla nostra destra, accostiamo per prua 180° e informiamo Roma fornendo lo stimato per Campagnano VOR. In lontananza alla nostra destra, tra uno squarcio dello strato nuvoloso, si intravede la superficie argentea del lago di Vico. Otto miglia da Campagnano, stiamo lasciando la R 53 ed entrando nel CTR di Roma, ci colleghiamo con Roma ACC per comunicare le nostre intenzioni. A sinistra, il profilo familiare del Monte Soratte, libero dalle nubi, ci preavvisa la vicinanza del Monte Razzano ove è ubicato il VOR di Campagnano, il cui sorvolo è denunciato dal nervoso oscillare prima, e dalla decisa inversione poi, delle lancette dell'ADF e del VOR sull'RMI. Come da istruzioni, chiudiamo il contatto con l'ACC per collegarci direttamente con Ciampino Torre.

Un sottile strato nuvoloso e un grande cerchio rosa pallido, che raggiunge l'orizzonte, preannunciano la città di Roma. Ciampino Torre ci accoglie comunicandoci il QNH e invitandoci a riportare i 3000 piedi sul FAF (Final Approach Fix, un "punto" di ingresso verso il tratto finale). Iniziamo la discesa dai 4000 ai 3000 piedi e contemporaneamente cerco di allinearli come meglio posso al Localizer dell'ILS di Ciampino, che già possiamo ricevere. Sono molto stanco, durante l'allineamento dell'OBS (Omni Bearing Selector, sullo strumento che indica l'eventuale deviazione dalla rotta) del VOR/ILS l'elicottero si è inclinato di trenta gradi a sinistra disorientandomi un poco. Mi concentro per centrare la lancetta del localizer. Ho qualche difficoltà nella lettura combinata tra il Girorizzonte ed il VOR/ILS, in quanto quest'ultimo è posto sotto all'RMI, che a sua volta è posto sotto il Girorizzonte, in pratica molto distante da quest'ultimo. Siamo quasi sul FAF, è ora di acquisire la velocità di avvicinamento di 80 nodi e abbasso delicatamente il collettivo, e contemporaneamente con il ciclico aumento un poco l'assetto. Il FAF è in arrivo, lo denuncia la lancetta del glide a un punto di distanza dal centro ed il nervoso oscillare dell'ADF. La lancetta del glide è al centro e quella dell'ADF inverte decisamente il verso: è ora di scendere. Entriamo nel tenue strato nuvoloso, ma quasi non me ne accorgo in quanto, concentrato sugli strumenti, non sto guardando fuori. Il capitano mi fa notare che siamo disallineati a destra suggerendomi di effettuare la correzione con dieci gradi a sinistra. Correggo, ma ora è il glide ad essere fuoriposto, sono un poco basso e cerco di recuperare aumentando il collettivo, ma il capitano per le piccole correzioni mi suggerisce di modificare l'assetto di mezza barretta di girorizzonte e di non agire sul collettivo. Eseguo, è vero, è molto più facile. Siamo a 2500 piedi, mi concentro sugli strumenti, alzo leggermente la testa, le luci della città sono meno intense di quanto credessi; sparito lo strato nuvoloso accendo il faro di atterraggio e torno con lo sguardo sugli strumenti. In lontananza si intravede il Calvert di Ciampino quando, improvvisamente, l'allarme sonoro e l'accensione simultanea del Master Caution ci avvertono di un'avaria. Il ciclico è diventato rigido come la spada nella roccia, così come il collettivo, un'occhiata al pannello allarmi, la spia Press-Idraulic è accesa. Grazie al contatto visivo con il suolo abbandono il controllo strumentale del 205 e mi concentro sul governo a vista, mentre il capitano, come da procedura, disinserisce e inserisce nuovamente l'interruttore del servocomando idraulico, ma non succede nulla. Mentre,

con molta fatica e tensione, controllo l'elicottero, il capitano avvisa Ciampino Torre dell'emergenza chiedendo un atterraggio sulla striscia erbosa in quanto la procedura di emergenza idraulica non prevede l'atterraggio in hovering, ma strisciato. Ci viene concessa la striscia erbosa prossima alla vecchia pista parallela, a sinistra della principale. A trecento piedi sorvoliamo la selva di luci del Calvert e la soglia pista, con uno sforzo non indifferente accosto leggermente a sinistra, fino a raggiungere la striscia erbosa, procedendo a scatti e cerco di rallentare diminuendo il collettivo che prepotentemente cerca di tornare su e sostenendo contemporaneamente il ciclico che risponde con bruschi scatti. A circa trenta nodi, con una decisa toccata dei pattini, strisciamo sull'erba. L'elicottero è fermo, tutto intero, e noi pure.

Procediamo allo spegnimento del motore, con un certo sforzo abbasso tutto il collettivo, seleziono la manetta a 5500 giri, attendo due minuti, il capitano spegne gli apparati COM/NAV, manetta al minimo e chiudo la mandata carburante, aspettiamo l'arresto del rotore, spegniamo il pannello e, dopo aver acceso la torcia, stacciamo la batteria. Sono tutto sudato, tolgo la cuffia, slaccio le cinture, finalmente abbandono l'abitacolo e... sulla passerella del simulatore il mio amico Colonnello Giovanni Falchi esclama: "Gegè, piaciuto lo scherzetto?". Questa esperienza, ormai datata e conservata in un cassetto per molti anni, mi è tornata alla mente qualche giorno fa, quando sopra il mio campo a Sutri (VT) il rumore familiare di un AB 205 ha attirato la mia attenzione. Ho voluto ora riproporla ai lettori di VFR Aviation, e nel farlo desidero ringraziare il Comandante dell'Aviazione dell'Esercito e del Centro Addestramento dell'Esercito dell'epoca, che mi hanno consentito di effettuare questo istruttivo (e faticoso) volo simulato, del quale ricordo l'assoluto realismo, sia fisico sia psicologico.

