

Nelle braccia del *Titano*



Col. Eugenio Vecchione

Alcuni anni orsono organizzai, nell'ambito dell'attività della scuola di volo VDS presso la quale svolgo tuttora l'attività d'istruttore e addetto alla sicurezza volo, un raid nell'Italia del nord e del centro.

Lo scopo del raid era quello di dimostrare che, nonostante le difficoltà operative e burocratiche dell'epoca, era possibile percorrere alcune migliaia di chilometri nel cielo del nostro bel paese, con degli apparecchi ultraleggeri, nel pieno rispetto della legge, in sicurezza e volando, inoltre, in formazione.

La preparazione della piccola impresa durò sette mesi, nel corso dei quali, non senza difficoltà,

ottenemmo tutti i permessi necessari per atterrare su numerosi campi di volo, aviosuperfici ed aeroporti posti lungo il percorso, nonché le autorizzazioni necessarie agli attraversamenti dei vari spazi aerei controllati, civili e militari, che avremmo dovuto sorvolare.

Nonostante lo scetticismo di alcuni funzionari ed il moderato ottimismo delle autorità Militari, previo l'obbligo d'uso di una radio aeronautica, necessaria a gestire l'attraversamento degli spazi aerei controllati, il raid ebbe luogo nel pieno rispetto della pianificazione, senza alcun conflitto di traffico e quel che più conta, senza il minimo inconveniente tecnico o inci-

dente, salvo un evento di pericolo a carico del sottoscritto.

La terza giornata di volo prevedeva il trasferimento della formazione di quattro apparecchi, dall'aviosuperficie di Loreto a quella di S.Marino, con scalo tecnico sull'aeroporto di Fano.

Come programmato, la sera precedente i piloti che avrebbero partecipato alla missione (quattro istruttori e quattro allievi della scuola prescelti a rotazione (a quali durante la cena il severissimo addetto all'essequi concedeva un solo bicchiere di vino) prepararono il piano di volo. Alle sei del mattino, dopo il briefing della formazione e quello di sicurezza tenuto dal sottoscritto, uno dei

allievi accusò un malessere, a seguito del quale fummo costretti a sostituirlo con l'allievo destinato al volo del giorno seguente.

L'operazione, comprendente la vestizione ed il briefing per il nuovo membro d'equipaggio, portò via circa un'ora; pertanto il decollo, previsto per le sette e trenta, slittò alle otto e venti.

La prima tratta del volo si svolse regolarmente con atterraggio sull'aeroporto di Fano dopo un'ora e trentasette minuti, esattamente il tempo stimato. Sull'aeroporto di Fano erano previste due operazioni, un rabbocco dei serbatoi del carburante (anche se non necessario, non si sa mai!) ed un contatto telefonico con la base di Rimini per l'apertura di una finestra, necessaria all'attraversamento dello spazio aereo militare interessato dalla la rotta che ci avrebbe condotti a S.Marino.

Rimini comunicò l'apertura immediata della finestra richiesta, pertanto, giudicato che il carburante a disposizione era più che sufficiente, decollammo alla volta di S.Marino, senza rabboccare i serbatoi ausiliari degli apparecchi (tutti da venti litri, escluso il mio mezzo che aveva dovuto montare un serbatoio nautico da dieci litri, per indisponibilità dell'originale da venti litri).

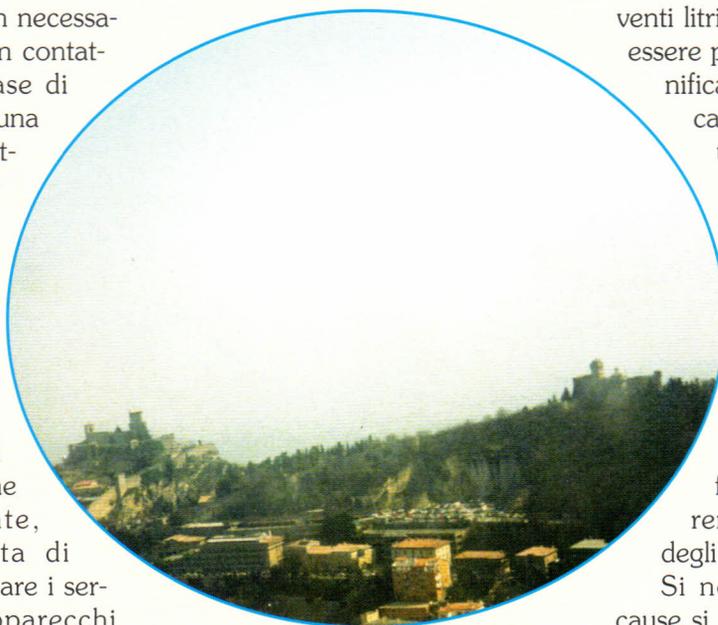
Il percorso autorizzato seguiva la rotta VFR Fano-Fossombrone-Forlì da percorrere, ad un'altezza di 1000 ft AGL, fino al traverso di S.Marino.

Arrivati sulla verticale di Fossombrone però, a causa dell'ora ormai tarda, incontrammo una turbolenza di natura convettiva, piuttosto severa (per il tipo di macchine), che ci costrinse a chiedere l'autorizzazione a salire a 4500 ft AMSL.

Non senza difficoltà, specialmente per tenere una formazione decentemente compatta, giungemmo a S.Marino, ovvero dove avrebbe dovuto trovarsi l'aviosuperficie "La Torraccia" di S.Marino.

Le coordinate geografiche, forniteci tempo addietro dal responsabile dell'aviosuperficie, erano errate. La ricerca del campo durò trentacinque minuti, durante i quali la spia della riserva del mio serbatoio passò da lampeggiante a rosso fisso.

Durante i trentacinque minuti
t r a -



scorsi sul tormentato paesaggio posto ai piedi del monte Titano che, notoriamente, è talmente impervio, ma talmente impervio, che anche un passerotto avrebbe difficoltà a prendervi terra, identificai almeno cinque aviosuperfici di S.Marino! Finalmente, previa intercessione della Madonna di Loreto, identificammo il campo vero, una striscia ricavata a forza su una delle tante balze che circondavano la rocca di S.Marino.

Almeno per quella volta evitai una visita turistico-ricreativa presso le strutture sanitarie della Repubblica di S. Marino; nel ser-

batoio mi rimaneva carburante per altri dodici minuti di volo.

Tutto andò bene, me la cavai con un evento di pericolo e forse qualche capello bianco in più, ma quale fu la catena degli eventi? Quali i tasselli del Domino?

Il cambio di equipaggio e relativo ritardo nel decollo, il mancato rifornimento, il serbatoio da venti litri non disponibile, la turbolenza non prevista e conseguente salita a quota superiore, le coordinate sbagliate. Sarebbe bastato che uno solo di questi elementi fosse mancato, ad esempio aver avuto a bordo il serbatoio ausiliario da venti litri invece che 2 da dieci, o essere partiti secondo l'orario pianificato, per impedire il verificarsi dell'evento, così come un forte vento contrario avrebbe causato l'irreparabile.

Una cosa è certa: il più delle volte i fattori capaci di innescare un evento negativo sono latenti (si badi bene, nonostante le apparenze il volo era stato pianificato minuziosamente) e rendono subdola la catena degli eventi.

Si noti come spesso alcune cause si possano far risalire a personaggi apparentemente estranei alla vicenda; nel nostro caso, il costruttore degli apparecchi, che non ci aveva fornito il serbatoio da venti litri, e i responsabili dell'aviosuperficie di S.Marino, che ci avevano fornito le coordinate geografiche con un errore di cinque primi di latitudine.

E' stato questo un evento di pericolo banalissimo e credo di tipologia piuttosto frequente, ma proprio per questo ho, a suo tempo, provveduto a renderlo noto a tutto il mondo VDS e tuttora lo uso nella didattica quotidiana come lampante esempio di catena degli eventi. □