

UN EVENTO DI PERICOLO MAI CONFESSATO

Ritorno a casa a tutti i costi (Get home-itis sindrome)

Come riferito dal Col. Pilota Pietro Valente sulla rivista Sicurezza del Volo dell'Aeronautica Militare Italiana (n. 197 – settembre/ottobre 1996).

Attualmente Pietro Valente è Generale di B.A. ed è il capo dell'Ispettorato Sicurezza Volo dell'A.M.I.

*Riprendiamo volentieri il suo racconto perché si collega a molte delle cose dette sull'articolo **La strategia del margine** (che compare completo in questa edizione) fornendo testimonianza autorevole di uno dei fattori umani più diffusi, più subdoli e più difficili da contrastare: il ritorno a casa.*

La sindrome della home-base si manifesta, infatti, proprio quando il pilota è alla fine di un lungo volo o di una giornata operativa particolarmente intensa, quando la stanchezza attenua le capacità di attenzione e vigilanza, quando prendere decisioni per soluzioni alternative vuol dire attingere alle ultime risorse personali e si presenta come il più gravoso dei compiti.

«Era una delle solite mattine nebbiose, con la sirena del faro del porto di Rimini che ci aveva più volte svegliato durante la notte e ciò, per tutti gli aviatori della zona, significava una cosa sola: nebbia!

Ciò è ancora più sgradevole quando uno sa di essere in programma di volo al primo turno per una bella missione di poligono convenzionale Maniago Uno.

Infatti, implacabile come le tasse dei vari Governi italiani, la base era Rossa.

Il meteo, però, stranamente, ci lasciò qualche speranza: "Secondo lui si apre!".

Fiduciosi iniziamo il briefing con un occhio fuori dalla palazzina per fare la consueta "prova finestra". Alle 09.00 la visibilità diventò 1000 metri in aumento. Rapidi come saette, la formazione di 4 velivoli decollò fiduciosa alla volta del Poligono.

Il sottoscritto era il numero due. Effettuato il poligono, con immutata grinta, ma con risultati alterni, ci predisponemmo per il rientro a Rimini nella speranza che la visibilità avesse almeno mantenuto i valori di partenza.

Il primo contatto radio con Romagna APP smentì miseramente le nostre troppo ottimistiche aspettative: base implacabilmente Rossa, dirigere ASAP all'alternato GROSSETO. "Lo sapevo io che oggi non era aria; quel maledetto faro non sbaglia mai! Oggi è appena lunedì e questo non è il modo migliore per iniziare la settimana. Speriamo che si apra nel pomeriggio".

Trascorsa la giornata con i piloti del "ventesimo", nel tardo pomeriggio abbandonammo definitivamente la speranza di passare la serata nella bella Rimini. Forse domani sarebbe andata meglio.

L'indomani non solo non andò meglio (visibilità a Rimini attestata intorno ai 100 metri) ma addirittura ci "taskano" per una CAS DRY a Monte Romano in favore dei nostri amici dell'Esercito! "Forse è meglio così, anzi è molto meglio così. Se tornavamo a Rimini rimanevamo inchiodati per terra invece a Grosseto si vola sempre!"

Effettuiamo la CAS inserendo nel briefing l'eventuale atterraggio a Rimini, se riaperto. Addirittura, dopo la CAS sorvolammo l'area di casa per essere pronti alla bisogna (di solito a mezzogiorno si apre!).

Niente da fare. Dallo splendido e compatto manto bianco ed immacolato solo S.Marino spuntava orgogliosamente fuori, mettendo in bella mostra i suoi tre splendidi castelli. Con questa immagine impressa negli occhi si tornò a Grosseto.

I velivoli tenevano; tutti efficienti, quasi che anche loro volessero mantenersi in forma per tornare a casa.

Mercoledì: stessa storia nebbiosa; anzi una ulteriore variante: ordine immediato di rischieramento a Decimomannu per una ulteriore CAS da effettuare, domani giovedì, a Capo Teulada. In pratica tutti gli impegni del Gruppo erano ricaduti sulle nostre spalle grazie all'amica nebbia. Però, anche se fastidioso dal lato logistico (spazzolino, dentifricio, ecc.) la situazione era molto attraente sotto l'aspetto volativo: mentre i miei colleghi erano inchiodati a terra a Rimini, noi eravamo liberi di scorazzare nei cieli in lungo ed in largo.

Giovedì: tempo splendido a Teulada e splendida CAS; tempo stabile sul rosso in ROMAGNA e serata al limite della sopravvivenza al circolo di Decimo: stessa tuta, stessa sottotuta, ...stessi calzini! "Adesso questa storia comincia a durare troppo; ci sarà pure un momento in cui la visibilità arriverà a 900 metri!"

Venerdì mattina pianificammo il decollo in modo da arrivare a Rimini per le ore calde. La visibilità sembrava ascoltarci: 1500 metri!

Decolliamo, navigazione IFR, alta quota e, rapidi come solo lo spillone sa essere, arrivammo sulla verticale di Rimini per una penetrazione TACAN-GCA, per quattro velivoli separati.

Iniziosi la serie di penetrazioni il leader; io dovevo seguire a 4 minuti di distanza. La visibilità era leggermente calata: 1200 metri. Lasciai 20.000 piedi, determinato per effettuare un GCA molto preciso, perché sotto la coltre bianca appariva molto compatta; però bisognava assolutamente atterrare!

Durante la virata base nuova comunicazione dall'APP: visibilità 1000 metri! "Non è possibile, ci risiamo ancora, bisogna sbrigarsi!"

Controlli, carrello e Land, trim alla perfezione e mi avvicinai all'inizio sentiero.

Cambiai frequenza con il GCA e la prima comunicazione mi fece salire ulteriormente l'adrenalina, perché mi disse che il leader aveva riattaccato alle minime perché non aveva visto la pista e stava dirigendo all'alternato ISTRANA!

Non essendo un bestemmiautore a causa dell'educazione restrittiva ricevuta in famiglia e dell'influenza esercitata dal parroco nel mio paese, non ho dato in escandescenze; bensì decisi caparbiamente di continuare il GCA; in fondo la base ufficialmente era ancora aperta e forse il leader era stato troppo conservativo.

"Anzi se mi stabilizzo 10-20 piedi sotto il sentiero vedo prima il terreno e riesco a vedere la pista seguendo alcuni riferimenti al suolo che tutti conoscono!!"

Detto fatto, effettuai il GCA sotto il sentiero facendo più volte allarmare il controllore GCA perché in alcuni tratti ho toccato i 50 piedi sotto il sentiero. Mi avvicinai alle minime intravedendo il terreno; ma davanti era tutto bianco, nessuna traccia del "pino"; ne tanto meno della pista.

"Minime GCA, confermate pista in vista". Affermò perentorio il controllore.

Davanti un muro bianco, sotto il terreno: molto, molto vicino. Il GCA ripeté la comunicazione allarmato.

"Niente da fare, anche oggi si va a cena presso un altro Circolo Ufficiali". Portai la manetta a Military, il motore arrivò al 100 % e prima della chiamata col GCA vidi una luce sotto di me: "Sono le luci del *pino*"; guardai meglio e vidi le luci pista praticamente allineate.

Senza pensare (mai verbo fu più esatto!) portai bruscamente la manetta quasi ad IDLE (ricordo che i FLAPS erano su LAND) e buttai giù il velivolo. Senza aver bisogno di questo invito, il velivolo precipitò sulla pista, quasi insensibile ai miei tentativi di addolcire l'impatto, urtò la pista con violenza e rimbalzò di svariati metri in assetto tutt'altro che livellato. Mille pensieri, affatto logici, mi attraversarono la mente in una frazione di secondo: "Mi lancio, riattacco, riatterro". Quasi

inconsapevolmente continuai l'atterraggio e ripiombai sulla pista, ma con meno violenza, e con altri due o tre rimbalzi riuscii a domare il velivolo e completare l'atterraggio.

"Sono vivo per miracolo"; uscii dalla pista col fiatone e solo allora guardai il gireometro: +5, -3!

Contattai la torre per comunicare le condizioni d'atterraggio quando venni informato che la base era nuovamente rossa, visibilità 700 metri in diminuzione e che gli altri due velivoli stavano dirigendo all'alternato. Un misto di sentimenti mi si affollò nella mente: avevo rischiato di ammazzarmi e di distruggere un velivolo (e comunque lo avevo messo K.O.), avevo violato le minime GCA, avevo anche abbandonato gli altri membri della mia formazione (gravissimo!); per volere assolutamente atterrare a Rimini, ho rischiato di non arrivare mai più.

La lista di tutti gli errori commessi sarebbe molto lunga ma il più grave ritengo sia stata la volontà di voler atterrare a qualunque costo dimenticando non una ma tutte le più basilari regole di sicurezza. Una di esse recita, "FLY TO FIGHT ANOTHER DAY". Io avevo deciso di non "FIGHT" più e di arrivare a Rimini anche a costo di rovinare il manto della pista con un buco!»

Questo il commento che accompagnava l'articolo:

«Da qualche settimana ricopro l'incarico di Capo Ufficio Prevenzione in sostituzione del Col. Franco Girardi ed ho voluto approfittare dell'occasione offertami da questo mio evento di pericolo per fare qualche riflessione.

Se avessi avuto l'incidente esso sarebbe sicuramente stato attribuito a fattore umano puro e semplice; però le implicazioni in esso contenute presentano molte sfaccettature. Tutte ricollegabili ad una cultura non corretta. Tra esse si possono sicuramente evidenziare: - la mancanza di una cultura di professionista del volo; il professionista non violenta le minime GCA; - una carenza di leadership e di supervisione; dopo una settimana circa di permanenza su vari alternati occorre fare attenzione alla sindrome del ritorno a casa a tutti i costi; - un errato calcolo del rischio in gioco durante il GCA; la decisione di volare sotto il sentiero e di abortire la riattaccata presentava un'alta probabilità di incidente ed una elevata gravità dello stesso (RISCHIO = PROBABILITÀ' x GRAVITÀ'); - un addestramento carente sia dal lato psicologico che manuale: decisione di portare la manetta IDLE in volo con l'F.104 in configurazione LAND FLAPS.

E chi più ne ha più ne metta.

Questo evento è accaduto molti anni fa', però conserva in pieno la sua validità perché, da un'analisi degli eventi di pericolo recenti, si nota che esiste ancora il pilota/equipaggio che a tutti i costi vuole atterrare per tornare a casa.

Gli spunti di riflessione offerti sopra devono servire per evitare questa sindrome e procedere invece verso la cultura del professionista del volo. (Pietro Valente)»

IL "LORO" STARFIGHTER

Ci sono velivoli che hanno fatto la storia dell'aviazione.

Il Lockheed F-104 "Starfighter" è uno di questi.

Questo è il racconto di un volo che ebbi la fortuna di fare su questa macchina grazie ad una serie di circostanze legate alla funzione di direttore della commissione tecnica dell'associazione piloti (ANPAC) che avevo in quegli anni.

Ricordo di aver fatto formale richiesta al Capo di Stato Maggiore dell'AM, Generale Franco Pisano, di una visita ad una base di intercettori per prendere visione dei criteri di coordinamento dell'attività operativa con il traffico civile. Con l'occasione chiesi di poter effettuare, se ce ne fosse stata la possibilità, un volo di familiarizzazione su uno degli aerei della base.

La lettera di risposta, scritta con penna verde come d'abitudine del Generale Pisano, fu di accoglimento della richiesta e il benessere al volo fu subordinato all'autorizzazione del Capo Ufficio Operazioni che era in quel periodo il Generale Mario Arpino, il quale non ebbe alcuna difficoltà a favorire quella occasione di incontro tra diversi aspetti della stessa professione.

La base su cui esistevano queste possibilità era Grosseto, sede del 4° Stormo.

Il velivolo disponibile: TF-104 (Trainer) del 20° Gruppo.

Scrissi le mie impressioni a caldo e le pubblicai sul Notiziario dell'ANPAC per fare un omaggio a tutti quei colleghi che erano transitati nella compagnia di bandiera dopo aver lasciato i loro nomi presso il 20° Gruppo per l'addestramento allo "Starfighter".

Il "loro" Starfighter.

La visita alla base di Grosseto era stata richiesta e preparata con qualche mese di anticipo e rientrava in una serie di contatti da me stabiliti con l'Aeronautica Militare in rappresentanza dell'ANPAC; un Convegno sull'MLS fu uno dei risultati di tali contatti, così come lo è stata la partecipazione di componenti del Dipartimento tecnico ai corsi di Sicurezza Volo di Guidonia.

Lo scopo della visita a Grosseto era di prendere visione con gli occhi del pilota di linea dell'attività di una base di intercettori e dei problemi di coordinamento di tale attività con il traffico di linea tramite i servizi di informazione e i sistemi di comunicazione esistenti con il controllo civile dell'Azienda di Assistenza al Volo.

Naturalmente, intravista la possibilità di un volo dimostrativo su uno degli aerei della base, il TF-104 del 20° Gruppo, il biposto dove vengono addestrati i piloti di "Starfighter", avevo fatto di questo uno degli scopi della visita, forse lo scopo primario. Fu così che la mattina di una splendida giornata di fine maggio (era il 1986), mi ritrovai con l'amico comandante Italo Battioli (segretario del Dipartimento Tecnico), a farmi da spalla, all'ingresso dell'Aeroporto di Grosseto. Venimmo accolti con simpatia e rapidamente coinvolti in un'atmosfera cameratesca e familiare.

Quindi, dopo le formalità, ridotte al minimo, entrammo immediatamente in argomento: **il coordinamento dei voli operativi e delle missioni di addestramento dell'A.M.I. con il traffico aereo civile.**

Il comandante della base, sede del 4° Stormo, il Colonnello Franco Romagnoli illustrò in dettaglio le procedure di coordinamento con l'AAAVTAG attraverso il Servizio Coordinamento e Controllo dell'AM (SCCAM).

Ci dirigemmo verso la sala briefing per osservare la pianificazione della missione e l'attuazione delle procedure di coordinamento. Assolto il nostro dovere formal-

politico-sindacale, scopo ufficiale della visita, ci fu un briefing dettagliato sulla mia partecipazione al volo.

Mi vennero date istruzioni riguardanti l'allacciamento al seggiolino eiettabile, le procedure e le precauzioni in caso di lancio e altri particolari che avrebbero potuto essere necessari o utili. Poi venne il briefing sulla missione, una serie di intercettazioni reciproche con un altro velivolo dove c'era un pilota in addestramento con l'istruttore. Assistemmo alla pianificazione delle comunicazioni con Braco radar e al coordinamento con l'SCCAM.

Presi posto sul velivolo pilotato dal Colonnello Franco Romagnoli, mentre sull'altro, con l'allievo, prese posto il Comandante del 20° Gruppo, il Ten. Col. Fabrizio Draghi.

Ed ecco quanto accadde nell'ora successiva.

La cronaca

Mi sono appena assicurato al "Martin Baker" che viene avviato il motore.

Mentre sento per interfonico Franco Romagnoli che esegue i controlli, chiudo il tettuccio e mi assicuro della posizione di non interferenza con i comandi nell'abitacolo dell'immane Nikkormat (allora non c'erano ancora i mini-magheggi elettronici con schede di memoria come ce ne sono oggi); ovviamente non voglio perdere l'occasione per fare delle foto che saranno per me irripetibili.

Rulliamo verso la testata pista.

Penso al caldo nella cabina di pilotaggio degli airliners in questa stagione, a quest'ora del giorno, ma si è in maniche di camicia; ora sono dentro una tuta anti-g con casco e maschera ossigeno e fa sudare solo il pensare.

Ingresso in pista, allineamento, motore, un attimo di ritardo nel dare l'A/B (afterburner), poi l'anemometro schizza via, con una accelerazione che supera ogni mia precedente sensazione, anche se non mi sorprende perché me l'avevano descritta tante volte. Tra 170 e 190 nodi siamo "air borne".

Con l'aereo in volo la circolazione d'aria è migliore, l'accelerazione è costante, poi un'accostata a sinistra e prua verso il cielo con l'anemometro vicino ai 500 nodi e l'altimetro che fa un giro ogni 2 secondi.

L'altro velivolo ha accostato a destra. Entrerà in zona addestramento da un'altra direzione.

A 10.000 piedi, Romagnoli toglie l'A/B e mi dice:«...ce l'hai tu, livella a 15000, Braco ci darà la prua per la zona.»

Un decimo del variometro (back to basic!) per iniziare il livellamento; ma quant'è il variometro, 6000 ft/min? 30.000 ft/min? La lancetta del variometro è sempre stata a fondo corsa. A 12.000 piedi finalmente comincio ad appruare portando il motore verso il 90%. La linearità, la prontezza e la docilità della risposta al comando è fantastica.

Finalmente il variometro si "scolla" da fondo corsa intorno ai 14000 ft.

L'orizzonte esterno facilita la percezione dei piccoli spostamenti e mentre sto livellando sento l'istruzione a virare a destra. «...se per voi piloti di linea la massima inclinazione è 30°, qui la minima per virare è di 60°..» mi ammonisce Romagnoli, «...e tira, altrimenti andiamo dritti inclinati; 2g e occhio all'indicatore di incidenza.»

Con una serie di prue Braco radar ci porta sulla verticale del lago Trasimeno. L'alternativa dei ruoli di target e intercettore tra i due velivoli dura una ventina di minuti. Vedo in funzione il radar con le sue modalità di presentazione e di aggancio di cui ho sentito parlare spesso da colleghi "ex cacciatori". E' un film.

Si torna a casa ma la giostra non è finita, ci aspettano un po' di capriole.

Le 60 miglia che leggo sull'indicatore TACAN, una finestrella su un grande RMI, che ci separano da Grosseto scorrono in una manciata di minuti. Cominciamo con dei lenti ed ampi tonneau, poi alcuni looping. Cerco di fare più foto possibile con l'obiettivo verso il gregario, ma durante l'uscita dai looping non riesco a stare con la testa girata di lato e la Nikkormat diventa un macigno quando siamo oltre i 4 g.

Un flash di memoria che mi ricorda i primi voli sull'MB326, con l'istruttore che chiedeva «tutto bene?» Poco dopo la stessa domanda la fa Romagnoli. «Sì tutto OK, ma forse arriveremo con l'ossigeno più basso del solito.» rispondo, sto iperventilando come un mantice.

Passiamo da sinistra a destra sotto l'altro velivolo e siamo in posizione di gregario. Qualche altra evoluzione che mi consente di ritrarre l'altro Starfighter con i colori della Maremma sottostante e si ritorna sul campo. Faremo dei circuiti.



Uno dei momenti del volo in coppia

Dopo il primo circuito, seguito da "touch and go", Romagnoli mi lascia i comandi in sottovento; 2000 piedi, al traverso della pista, il carrello è fuori e i flaps sono in posizione land. Con il motore al 90%, 200 nodi di velocità e poco più di 45 gradi di inclinazione, eseguo la virata base.

Alcune occhiate all'indicatore di incidenza mi consentono di essere stabile sui comandi e di ottenere il variometro e la velocità richiesti. Chiudo bene in finale, infatti devo inclinare la testa per vedere la pista, dato che sono seduto nel posto posteriore; con velocità tra 180 e 170 nodi arrivo sulla soglia pista, che vedo di lato.

La posizione non mi consente di controllare l'allineamento fino al contatto, per questo ci vorrebbe maggiore esperienza sulla macchina. Romagnoli toglie motore un attimo prima che le ruote tocchino terra, manovra che non va anticipata dato

che il motore mantiene un flusso d'aria addizionale sui flaps. Quindi di nuovo motore e touch and go con circuito stretto. Ripeto la fase di sottovento e base fino in soglia pista, Romagnoli prende i comandi per il contatto, poco dopo estrae il parafrreno che comporta una bella decelerazione e torniamo verso l'area di parcheggio.

E' passata poco più di un ora e nei serbatoi ci sono poco più di 500 libbre di carburante, sei, sette minuti di volo. Veramente poco. Non so perché ma mi sembra naturale e mi stupisco di questa sensazione pensando ai margini ben diversi a cui sono abituato. I margini necessari per il volo nel trasporto civile.

Quando scendo dal velivolo mi rendo conto di essere tutto sudato, avrò perso più di un chilo e se all'inizio ero eccitato, dopo una tale esperienza lo sono ancora di più.

L'amico Battioli che si era goduta la scena dall'esterno (naturalmente per quel che poteva) è contagiato dallo stesso entusiasmo.

Ci ritroviamo quindi nel piccolo circolo del 20° gruppo dove un motore di F-104 è stato trasformato in caminetto e parliamo a lungo con i piloti.

Rileviamo in loro una forte motivazione per l'attività che svolgono, un affiatamento e un cameratismo a cui non eravamo abituati nel nostro ambiente dove interessi economici e commerciali prevalgono troppo spesso su un sano spirito aeronautico.

Traspare comunque dai loro discorsi una consapevolezza professionale che determina impostazione e stile di vita finalizzati prevalentemente all'attività di volo.

Anche ciò che a me è sembrato puro divertimento è per loro parte integrante di un costante e faticoso addestramento quotidiano dove non c'è spazio per improvvisazioni o bravate e dove i comportamenti non sono certo improntati ad anacronistici modelli o stereotipi avventurosi purtroppo ripescati a piene mani da vari commentatori ogni volta che avviene un incidente in aeronautica militare.

Tra l'altro percepiamo, specialmente nei più anziani, un senso di rimpianto per il fatto che tale attività non potrà durare a lungo, e che non ci saranno per tutti vantaggi idonei a compensare questo ricovero in "hangar"; è infatti il nostro turno di essere bersagliati dalle domande sull'attività di volo di linea, sulle possibilità di utilizzare nell'ambito delle aerolinee l'esperienza acquisita per restare operativi molto più a lungo di ciò che l'A.M. consente senza subire drastiche penalizzazioni o modifiche di stile di vita.

Percepiamo il problema e sentiamo quasi un senso di colpa per una nostra condizione obiettivamente migliore, pur se più vecchi di età di tutti i nostri interlocutori e tuttavia con la prospettiva di molti altri anni professionalmente produttivi, condizione di cui spesso, anche se per altri aspetti, ci lamentiamo.

Su una parete del circolo vediamo una sagoma in legno di "Starfighter" dove sono fissate tante placchette d'ottone con i nomi di tutti i piloti istruttori di F-104 passati per il 20° Gruppo.

Così vediamo i nomi di molti amici conosciuti in linea e che abbiamo spesso avuto come collaboratori in equipaggio. Questo ci porta a fare altre riflessioni. Nel ruolo di pilota di linea la loro condizione è stata inizialmente quella di apprendistato e si può ritenere che il background che si portavano dietro li facilitasse.

Ora che abbiamo visto l'attività da essi svolta in precedenza e il significato più vasto del loro ruolo in aeronautica pensiamo che tutto questo li abbia aiutati a sintonizzarsi sui problemi del volo di linea. Non tanto, per abilità o altre doti strettamente professionali che il volo su Jet ad altre prestazioni sviluppa, quanto perché avevano, ed era comunque una condizione essenziale, quel profondo senso di rispetto per l'evento volo, di umiltà intesa nel miglior senso della parola, di

disponibilità ad imparare sempre, di consapevolezza che si possano sempre commettere errori e che è importante imparare dagli errori degli altri.

Questo insegnamento perciò può venire da qualsiasi attività di volo se ci si accosta ad ogni circostanza con un corretto atteggiamento e con un briciolo di entusiasmo.

Infine, dopo aver vissuto, anche se con diverse emozioni, una giornata memorabile e un'occasione per apprendere altri aspetti del volo, lasciammo l'aeroporto di Grosseto mentre all'entusiasmo si sostituiva un sottile senso di nostalgia mitigato forse dalla prospettiva che, dopo questo breve contatto con il **più veloce** ci attendeva a breve termine un contatto ben più consistente con il **più grande**.

Infatti l'anno seguente saremmo transitati al comando del **B-747**.

Ed anche questa è un'esperienza che merita di essere raccontata ma ne parleremo in una prossima occasione.

acp