

Chi l'ha detto che l'F.104 non può decollare a military?

di Ten. Pil. Gianfranco Caroppo

Vorrei spezzare una lancia, una volta tanto e malgrado le dicerie, in favore di quella stupenda macchina, anche se ormai tecnologicamente superata, qual è l'F.104.

Dopo questa lettura forse molti cambieranno idea sulla definizione data al 104 e lo ribatteggeranno "padre di famiglia", o forse non modificheranno la loro posizione, ma il mio obiettivo è un altro: sensibilizzare il personale navigante a non sottovalutare i controlli e le procedure, a non cedere mai all'abitudine che porta alla disattenzione.

E' una giornata tranquilla, l'attività volativa diurna evolve come programmato ed il Comandante è felicissimo; l'obiettivo del Gruppo, vale a dire la piena operatività, è raggiunto!!

Anche l'Ufficiale S.V. è contento: l'operatività è Paramount, insegnano al Corso di qualificazione per Ufficiali S.V., sempre in aderenza alle fondamentali regole della Sicurezza del Volo.

E' giunta l'ora faticosa dove "cascano le penne" e siamo ancora al Gruppo per fare il "punto della situazione".

Finalmente tutti a casa per il riposo pomeridiano, ma solo per qualche ora, perché i notturni incalzano.

Ore 19,00. Il briefing meteo scivola via, quasi un proforma: calma cavok è il responso, alternati o.k., si può andare in volo.

Il briefing della missione sopraggiunge. E' prevista una coppia di velivoli con il gregario in addestramento al volo notturno. Poi il n.3, qualificato combat ready, decollerà su scramble ed effettuerà una intercettazione notturna per I.D. RUN (corsa di identificazione).

Mentre la prima coppia di velivoli si appresta a decollare, il terzo pilota ripassa mentalmente le procedure di scramble, tante volte provate ed ormai acquisite.

Controlli, comunicazioni, rullaggio e ...decollo!

La sirena modulata risveglia tutti dal torpore serale. C'è chi non ci fa più caso, chi sente solo il rombo del motore e c'è chi, con più apprensione, segue con l'orecchio le varie fasi del decollo.

Ma c'è qualcosa di strano in quel rombo di motore che colpisce l'orecchio attento dell'Ufficiale S.V..

E' più sordo e meno roboante del solito ed il J-79 non risparmia certo i decibel.

Improvvisa giunge la comunicazione alla Torre di controllo del pilota partito su scramble: "Ho dei problemi, mi lancio!!".

E' una doccia fredda per gli addetti al controllo che provoca qualche momento di smarrimento. Ma, a dire il vero, su, in torre non hanno visto niente, neanche la classica fiammata del post-bruciatore in decollo!

E allora?

Dopo qualche istante, il pilota riporta di essere in volo e di essere intenzionato a continuare la missione. Cambia frequenza con il centro radar competente ed effettua la missione prevista.

Egredi colleghi, si è verificata l'eccezione che conferma la regola: l'F104 è decollato a Military, cioè senza la spinta aggiuntiva del post-bruciatore.

Si può facilmente intuire come, solo per poco, non sia accaduta una tragedia.

Non vogliamo indagare in questa sede il come ed il perché quella mano non sia andata a mettere la manetta prima in "settore" e poi in Full A/B.

Vorrei invece trarre spunto da questo evento, per fare alcune considerazioni. Ancora una volta l'eccezione ha prevalso sulla regola, ma è meglio non continuare a fidarsi.

La catena degli eventi si è spezzata solo per un caso fortuito grazie alle condizioni di vento favorevole e di temperatura bassa. Una volta tanto il fattore meteo positivo ha compensato il fattore umano negativo.

Tutti sappiamo delle problematiche particolarissime che presentano le procedure di scramble e senz'altro tra gli intercettori alcuni avranno già ricordato quel giorno in cui erano rimasti con il "pitot" disinserito o la piattaforma su "align", o le spine del carrello o dei carichi non erano state tolte; ma la casistica non si ferma qui. Se a questo aggiungiamo altri fattori tra i quali il poco allenamento in questa forma di volo di scramble notturno, la stanchezza ecc., le conseguenze sono facilmente intuibili.

A questo punto le raccomandazioni da fare sono le solite, ma sempre attuali:

- curare la propria igiene di vita;

- preservare i ritmi sonno-veglia i quali, del resto, determinano curve di disattenzione negative soprattutto nelle prime ore serali, è bene non aggravare una situazione già critica in partenza;
- non lasciare che l'abitudine a svolgere determinate azioni svolga un ruolo determinante nell'abbassare il livello d'attenzione;
- effettuare sempre i controlli previsti (anche reiterati) soprattutto quelli riguardanti il buon funzionamento del motore: giri, temperatura, nozzle, olio etc.;
- controllare sempre la velocità di accelerazione al tabellone della "X";
- responsabilizzare maggiormente i controllori di torre circa l'importanza della loro funzione di supervisione durante tutte le fasi, ma soprattutto in quelle critiche quali il decollo;
- abituarsi alla decisione, non sempre spontanea, di abortire il decollo senza esitazione, quando se ne ravvisa la necessità;
- ricordarsi che, come ultima chance, abbiamo San Martino che risolve quasi sempre una situazione ormai irrecuperabile;
- infine, curare il proprio addestramento; soprattutto non tralasciamo nessuna forma di volo, perché un giorno ci si potrà trovare ad affrontare situazioni problematiche che possono rallentare o addirittura saturare le facoltà intellettive.

Spero con questo di aver portato un modestissimo contributo alla prevenzione incidenti, facendo forza non sulle convinzioni personali, ma sui comportamenti che ognuno di noi può modificare a tutto vantaggio della S.V. e quindi dell'operatività.

Ma c'è un argomento che agisce sulle convinzioni che mi sta particolarmente a cuore: oltretutto anche il velivolo ha contribuito a salvare capra e cavoli perdonando un errore non certo veniale, e perché allora non chiamarlo "buon padre di famiglia".