



Appuntamento al buio

di Fabrizio S. Bovi, foto Fatamorgana

Avvolti dalla notte, cinque elicotteri in volo tattico spengono le luci e si dissolvono come fantasmi. I visori Nvg penetrano le tenebre, incrociandosi come laser. L'inviato di Volare racconta "in diretta" il mondo monocromatico dei predatori notturni.

Supporto al combattimento

Un AB 205 del 545° Squadrone Esc (Elicotteri supporto combattimento) dell'Aviazione dell'Esercito, rischierato sull'aeroporto di Cremona Migliaro. La campagna di esercitazioni, durata una decina di giorni, si è svolta alla fine di aprile.

22.40 Zulu (mezzanotte e quaranta locali). L'unica luce a rischiare la notte è un pallido neon sulla porta del bar, punteggiato da farfalle e moscerini. Invisibili nell'oscurità, gli equipaggi e gli specialisti si muovono in silenzio, con consumata sicurezza, intorno ai cinque elicotteri con i pattini affondati nell'erba alta. Più che a vista, controllano i mezzi al tatto. Non è il Vietnam, siamo alla periferia di Cremona. Sul piccolo aeroporto del Migliaro, il 34° Gruppo Squadroni "Toro" dell'Aviazione dell'Esercito è rischierato da una settimana. Scovare una fetta di territorio padano sufficientemente buia è stata un'impresa. L'intera pianura è disseminata di luci e uno dei pochi scampoli neri superstiti è dove l'Adda scivola nel Po, venti miglia da qui. La missione di questa notte prevede il recupero di uno dei nostri,

isolato e ferito in territorio ostile. In Libano, dove il reparto si recherà tra pochi giorni sotto le insegne dell'Unifil (United Nations Interim Forces in Lebanon), potrebbe anche accadere.

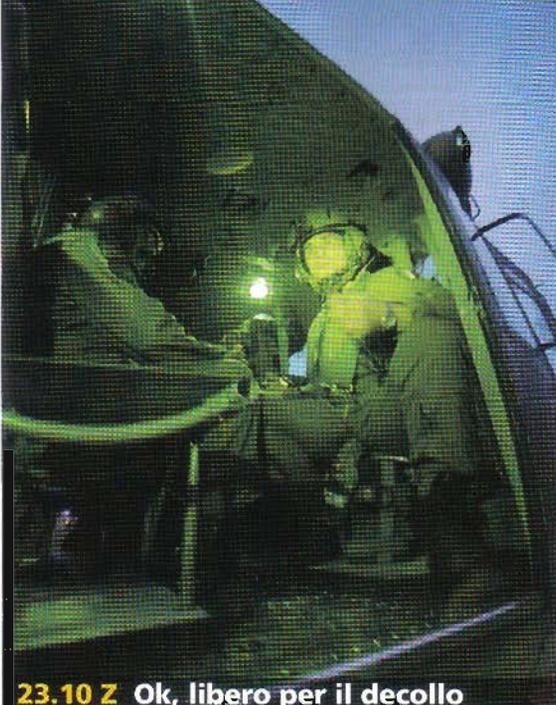
23.15 Zulu. Voliamo a 110 nodi in ordine sparso, con le luci di navigazione accese nel modo Icao, come i civili: rosso a sinistra, verde a destra, bianco in coda, più i fari rotanti anticollisione. A un ordine del comandante passiamo alla condizione di oscuramento totale e alla visione Nvg (Night vision google). I piloti e gli equipaggi calano sugli occhi i binocoli ITT Anvis 6 a intensificazione di luce residua, montati sul casco. Entriamo nel mondo monocromatico dei predatori notturni, dissolvendoci nella notte come fantasmi.

Il nostro equipaggio è composto da sole quattro persone. Gente scafata, di grossa esperienza. Il pilota (al posto di destra) è un capitano piemontese di 38 anni, con 1.800 ore di volo. A sinistra è seduto il comandante del Gruppo, un tenente colonnello alto due metri, 43 anni. Ha trascorso metà della sua vita militare in missione all'estero e parla cinque lingue. Due sottufficiali occupano i posti laterali, a destra e a sinistra: sono gli "occhi di dietro" dei due piloti. Comunicano nell'interfono con parole essenziali. Il nome in codice di ciascun elicottero è "Mole", come quella Antonelliana, più i numeri di "carrozzella" che contraddistinguono ogni velivolo. "Mole due-sette in basso a ore tre" "Traliccio a ore dieci a quattrocento ▶

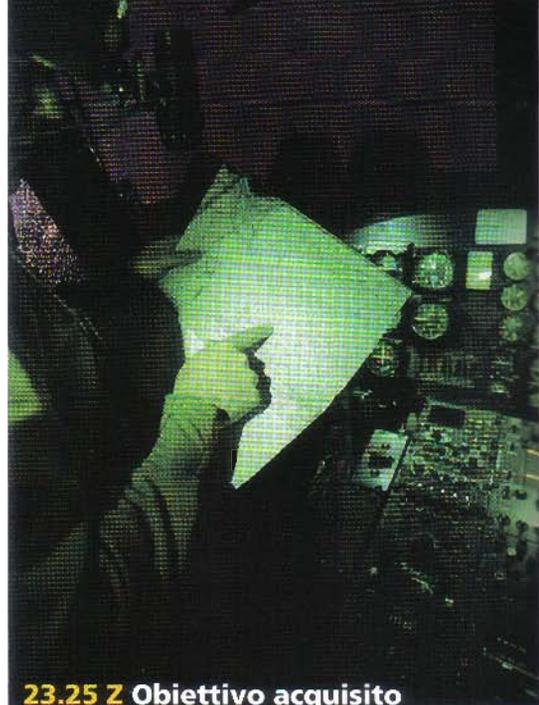


Il mulo dell'AVES

L'Agusta Bell AB 205 Esc-3 (UH1D/H) è in servizio con l'Esercito Italiano dal 1966. L'Aves (ex-Ale) ne ha acquistati in totale 106 esemplari costruiti su licenza. I circa 70 ancora operativi saranno gradualmente sostituiti con altrettanti NH 90-TTH. Amato dai piloti per l'elevata affidabilità, l'AB 205 richiede quattro ore di manutenzione per ora di volo.



23.10 Z Ok, libero per il decollo



23.25 Z Obiettivo acquisito

Voba, Vosa, Voto

Il volo tattico ognitempo con gli AB 205 Esc-3 si svolge a vista, con velocità comprese da zero a 110 nodi, a bassa altezza (modo Voba) a 330-500 piedi; con profilo sopra l'ostacolo più alto (Vosa); e tra gli ostacoli (Voto).

► metri". Si naviga a vista. La sicurezza in volo è affidata a trenta paia d'occhi di gufo che penetrano il buio in ogni direzione, incrociandosi come raggi laser. Scopro un AB 205 a ore due saltare un filare di pioppi, a meno di cinquanta metri sulla destra. Senza l'Nvg è assolutamente invisibile. Un altro ci precede a ore 12, appalesato dall'anello incandescente della turbina Lycoming da 1.420 cavalli. Per un attimo i fari di un'auto su una strada saturano i fosfori verdi abbagliando le pupille dilatate. I visori hanno un angolo di campo di 115° che esclude la periferia dello sguardo e i piloti compensano la limitazione muovendo di continuo la testa, come le anatre scelvatichie.

23.28 Zulu. L'obiettivo è stato individuato da "Mole tre-tre" sul GPS personale del comandante, in un'ansa del fiume. L'acqua si staglia come uno specchio di smeraldo tra le frasche nere dei pioppi. Il sottufficiale a destra, seduto all'indietro, apre il portellone scorrevole e si sporge dall'elicottero. Valuta la distanza dal suolo meglio di un radaraltimetro, con l'apporto insostituibile della sua esperienza. Durante la richiamata il pattino di coda sfiora il terreno: "Dieci piedi, cinque piedi". Il pilota atterra strisciando con i pattini nell'erba umida di pioggia, per saggiare la tenuta del fondo. Salto fuori tenendo istintivamente la testa giù, frastornato dal sibilo della turbina e dal forte *sciu-flap sciu-flap* delle pale. Il pilota mantiene ingaggiato il pesante rotore a 324 giri, 6.600 giri turbina, pronto a un decollo di emergenza.

23.29 Zulu. Nel buio scorgo altri tre elicotteri, anch'essi con i rotori in moto, circondati da soldati. Hanno individuato il ferito. Trauma cranico e frattura di una gamba. Il medico, una graziosa tenente con i capelli corvini raccolti a crocchia e un infermiere lo hanno già soccorso e immobilizzato su una barella, che braccia robuste imbarcano su Mole otto-quattro, pronto al decollo. Un centinaio di metri più avanti, un altro AB 205 in volo stazionario sta recuperando un soldato con





00.10 Z Rientro alla base

il verricello laterale. In emergenza reale il pilota lo strapperebbe via senza aspettare il riavvolgimento del cavo, per non offrire un bersaglio al nemico. La visione notturna avvantaggia entrambe le parti. Nessuno, oggi, può più contare sulla protezione offerta dall'oscurità.

23.50 Zulu. Voliamo al galoppo mascherati dagli alberi verso un secondo appuntamento al buio, per recuperare una pattuglia di esploratori. La zona di atterraggio, questa volta, è un campo di ultraleggeri con alcuni hangar di lamiera a lato della pista. Prendiamo terra accanto a "Mole nove-tre"; gli altri circuitano intorno. Dalla boscaglia emergono quattro fucilieri. Avanzano come granchi ▶

Pronti al recupero

Il membro di un equipaggio guida via radio il recupero con il verricello di un manichino. Il cavo, lungo 30 metri, regge 270 kg di peso e si riavvolge in 15". L'elicottero ha le luci Icao accese per esigenze fotografiche. Il *reportage* è stato effettuato dal team Fotomorgana di Cuneo, specializzato in immagini di azione.

Tagliate le ore di volo all'AVES

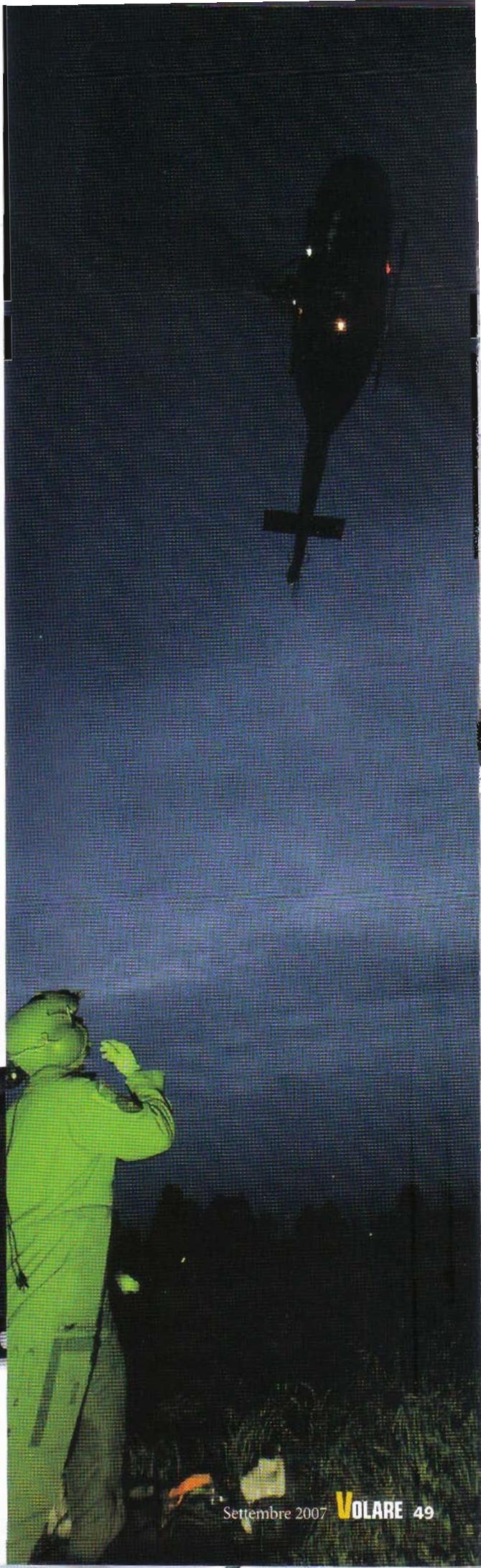
Standard addestrativi minimi

Il 4° Reggimento Altair di Bolzano, attualmente articolato nel 54° Gruppo Squadroni "Cefeo" (BZ) e nel 34° "Toro" di Venaria (TO), fu costituito nel 1976 come 4° Raggruppamento Aviazione Leggera dell'Esercito (Rale) per inquadrare le unità di volo del IV Corpo di Armata

Alpino. Ciascuno dei due Gruppi schiera 5-6 elicotteri AB 205 in condizioni di efficienza operativa. Negli ultimi anni i drastici tagli di bilancio della Difesa hanno imposto una riduzione dell'addestramento di volo a livelli minimi.

Visione all'infrarosso

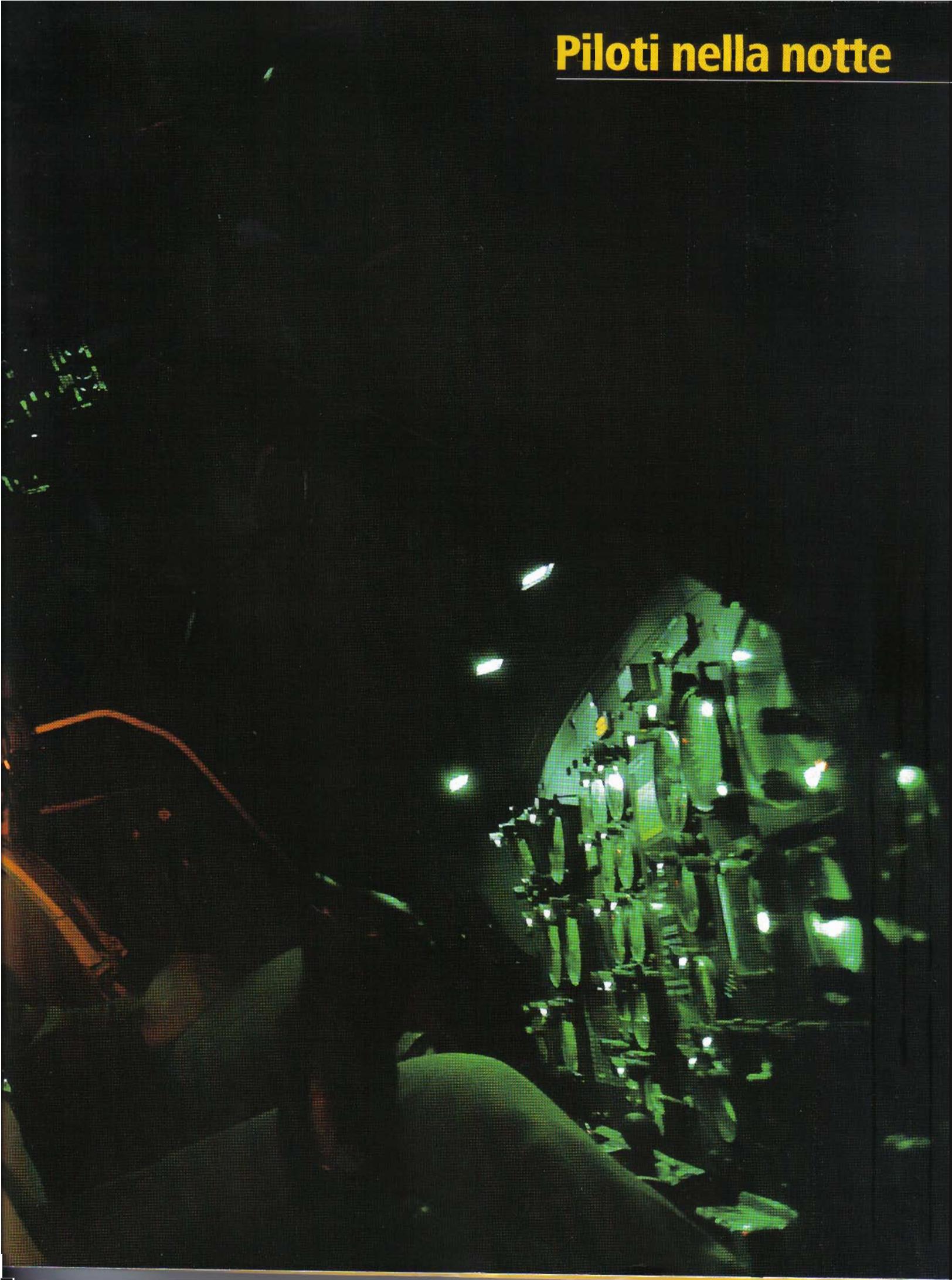
La sequenza del soccorso è stata ripresa con una telecamera IR. L'immagine termica è diversa da quella resa dai visori Nvg.

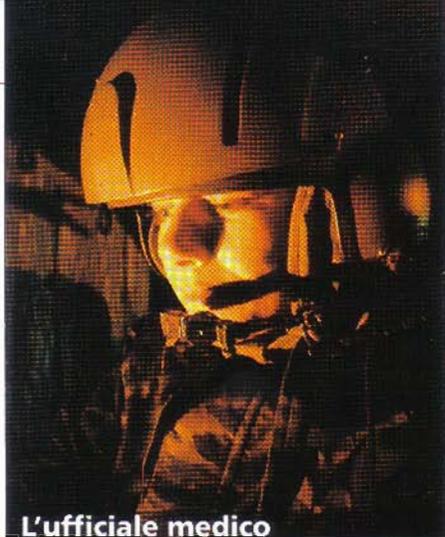


VOLARE



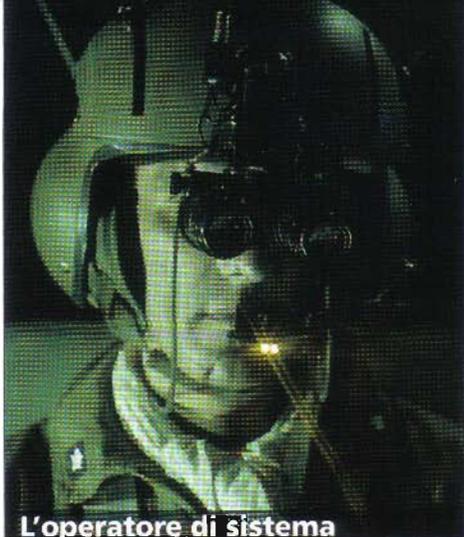
Piloti nella notte





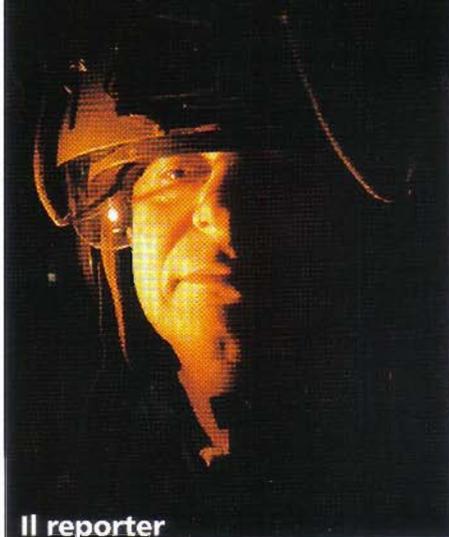
L'ufficiale medico

La dottoressa Barbara De Angelis è in forza al 34° Grp con il grado di tenente. Si è arruolata dopo la laurea, conseguita alla "Sapienza" di Roma.



L'operatore di sistema

Nato come osservatore dei tiri di artiglieria a bordo degli aerei, il pilota dell'Aves è oggi un qualificato operatore di sistema d'arma.



Il reporter

Il nostro inviato. Giornalista professionista, è stato addetto stampa in Agusta. Ha curato personalmente la regia delle immagini.

Il poster

Il capitano Luca Beraudo (in primo piano) e il tenente colonnello Arrigo Arrighi, comandante del 34° Gruppo Squadroni di Venaria, ai comandi di un AB 205 Esc-3. Entrambi si sono qualificati alla scuola di volo dell'US Army di Fort Rucker (Alabama).

► coprendosi a vicenda, pronti a neutralizzare ogni cosa minacci l'elicottero, che è la loro via di salvezza. **23.52 Zulu.** Ridecolliamo, percorrendo la pista con il muso appruato per acquistare velocità. L'inclinazione in avanti è tale che le pale sembrano sfiorare il suolo. A ridosso delle piante, il pilota solleva la barra del passo collettivo e l'AB 205 sale con potenza, scaricando l'energia accumulata dal rotore nella rincorsa. Stabilizziamo la quota a sessanta metri. Sulla carta di volo al 50.000 un tratto di matita fluorescente evidenzia le campate di un elettrodotto. Gli elicotteri intorno sembrano spariti. **24.00 Zulu.** In rotta per 090° il cielo si satura rapidamente di luce. Come un'alba, lampioni,

fabbriche, centri commerciali e veicoli annunciano il ritorno alla città. "Questo è Mole 27. Parla il comandante. Passare alla modalità Icao". Usciamo dal buio. Nel cielo nero opaco a Ovest di Cremona cinque fari bianchi si accendono come stelle e sciabolano la notte. Le estremità delle pale percuotono l'aria a velocità alto subsonica, annunciandosi da una dozzina di chilometri. I grilli zittiscono nell'erba alta. All'aeroporto del Migliaro, isolato fazzoletto d'ombra sottratto all'urbanizzazione, il neon del bar è sempre acceso, punteggiato dalle falene. ■

AB 205 Esc-3 (Mod. A)

Motore

Un turboalbero Lycoming T53-L-13B da 1.419 shp.

Dimensioni e pesi

Lunghezza totale	12,77 m
Diametro rotore	14,72 m
Peso a vuoto	2.177 kg
Peso max al decollo	4.309 kg
Equipaggio	2+13

Prestazioni

Velocità max	120 kts
Volo staz. IGE	5.180 m
Autonomia max	580 km

Un minuto di relax

Qualche battuta scherzosa e una fugace occhiata al telefonino: pochi semplici gesti sciolgono la tensione dopo l'esercitazione. Il cielo è rischiarato dalle luci della città.

