

Col. pil.  
Francesco Saverio Guarini

*Il Grande Pilota*

riflessioni su ala fissa e ala rotante  
ovvero  
dei gabbiani e calabroni

- per rientrare nel sito cliccare sulla freccia in alto a sinistra
- per uscire dal sito cliccare sulla "X" in alto a destra
- per ingrandire la pagina web premere contemporaneamente i tasti "Ctrl" e "+"
- per ridurre la pagina web premere contemporaneamente i tasti "Ctrl" e "-"

1987

# ALA FISSA E ALA ROTANTE

(ovvero: dei  
gabbiani e  
calabroni)

*Due diverse filosofie  
di impiego alla base  
della differenza.  
Ad ala fissa gli aerei,  
ad ala rotante gli  
elicotteri. Meglio il  
gabbiano o il calabrone?  
Nel dubbio il Servizio  
Aereo del Corpo  
si è dotato di entrambi.*

di Francesco Saverio Guarini

# F

orse il Grande Pilota aveva bisogno di un buon aviatore che si intendesse di aerei ed elicotteri e fosse un bravissimo ragazzo. Così, alle 07,34 del 31 gennaio 1987, Paolo

decollò definitivamente, all'improvviso.

Ricordo l'ultima volta che lo vidi a Pescara. Indaffarato ed entusiasta in una calda giornata di settembre, poco prima di sposarsi. Ci salutammo davanti ad una tazza di caffè

***NdR Paolo: Cap. pil. Paolo Mancini, deceduto in servizio insieme al copilota Brig. Pil. Picena Francesco per incidente di volo il 31/01/1987 mentre sorvolavano la zona di mare antistante Polignano a Mare (BA) su NH500MD Volpe 98.***

bollente convenendo a mezze frasi, come congiurati di un partito passato alla clandestinità, che ci vuole l'ala fissa per l'esplorazione aeromarittima. Io, di passaggio, rimontai sull'elicottero riprendendo la rotta per il reparto. E poi, ciascuno incontro al suo destino.

Il piccolo, oscuro episodio mi viene in mente perché vorrei che Paolletto fosse qui, adesso, nel 1990, a vedere la consegna dei primi velivoli con la livrea della Guardia di Finanza.

Velivoli ed elicotteri, il nostro discorso interrotto. Questo è il problema.

Intendiamoci sui termini. "Velivolo" fu coniato dal poeta Gabriele D'Annunzio (cui dobbiamo anche il motto araldico della Guardia) e, per amor di precisione, è riferito ad "aereo" o all'accorciativo "aereo", cioè macchina volante ad ala



fissa. L'elicottero non è mai né velivolo, né aereo, né aereo: ha l'ala rotante.

Il Servizio Aereo del Corpo — pochi cultori e amatori lo sanno — decollò, inizialmente, su una linea di velivoli prelati dall'Aeronautica Militare. Infatti, nella lontana primavera del 1954, se l'Ufficio Operazioni del Comando Generale era alle prese con l'invenzione, "*partendo da zero*", della dottrina di impiego degli elicotteri, d'altro canto decideva la sperimentazione operativa degli "*aerei ad ala fissa*", e puntualmente la attuava, con ottimi risultati, nell'autunno dello stesso anno.

Di proposito ho scritto "aereo ad ala fissa", perché fu proprio la denominazione storicamente usata e consolidatasi, negli anni e nel carteggio delle diverse Amministrazioni. Lo so, qualche purista eccepirebbe che è una tautologia, come dire

"uomo a due gambe": ce ne sono forse con tre? Con una mezza dozzina di moderni vocabolari alla mano suggerirebbe il più filante — aerodinamicamente e italianamente — "aereo" e basta. Ma abbiate pazienza, quasi sempre la pratica fa la grammatica e quasi mai il contrario. E ancora: "il soldato inglese può resistere a tutto, ma non al Ministero della Guerra inglese" (G.B. Shaw).

Dicevo che, fin dal 1955, il C. 45 Beechcraft, un aereo bimotore americano da collegamento, già batteva in lungo e in largo il Tirreno, sventolando a bassissima quota, in faccia ai contrabbandieri, la caratteristica coda sdoppiata. Mentre i primi due eroici elicotteri Bell 47 G, Volpe

1 e 2, borbottavano il loro flapping rotondo, senza servocomando al ciclico, pulsando 200 ruggenti cavalli vapore dal loro propulsore alternativo Franklin... ma solo sul litorale campano-laziale, rigorosamente a sessanta nodi, per due ore e trenta minuti di autonomia. Ancora poco per l'esplorazione marittima. Ciò nondimeno vedette e "osservatori dall'aeroplano" (essendo quest'ultimo giudicato troppo impegnativo) migrarono, sospinti dal vento dominante delle esigenze operative, sugli elicotteri. I quali, dal canto

loro, finalmente vestivano la livrea gialla e verde della Guardia di Finanza, essendo in proprietà, non in comodato. Ciò in quanto la nostra dottrina di impiego, se siamo materialmente noi a scriverla, la dobbiamo in sostanza a quelli che la fanno, dall'altra parte della barricata. Dagli anni Settanta in poi, per esempio, il "nemico" rispolverò, con carattere d'impresa, la tattica di manovrare su notevoli distanze, allo scopo di rendere difficilmente dimostrabili le condizioni giuridiche legittimanti il diritto internazionale "di inseguimento": gli elicotteri monomotore del Corpo, in navigazione stimata (bussola, anemometro, cronometro e tanta buona volontà), dovettero progressivamente spingersi



fino a centotrenta miglia nautiche dalla costa per avvistare le "navi emporio" dei contrabbandieri.

E gli aerei? Continuarono le missioni in comodato con discreto successo. Livrea ed equipaggio erano della pur sempre provvida "mamma" Aeronautica e solo l'osservatore, riverito sì, ma ospite, portava le fiamme gialle al centro geometrico del Mar Tirreno.

Poco male per quei tempi: ala fissa ed ala rotante erano ancora troppo diverse e la prima continuava ad essere, di diritto e di fatto, la rotta più difficile per la Guardia di Finanza.

Eppure aereo ed elicottero, dicono gli esperti, sono due quadri: il primo appeso a, il secondo poggia-to su, un chiodo. Se pensate che

questo chiodo bisogna conficcarlo nell'impalpabile aria, avrete un'idea delle complicazioni conseguenti. Per non parlare poi dell'ambiente operativo.

Il Grande Ingegnere difatti risolse brillantemente il problema delle Sue creature destinate a sorvolare quel deserto liquido che è il mare: progettò macchine volanti di particolare efficienza aerodinamica tali da garantire, con minimo lavoro, la massima autonomia. Ne nacque una ragguardevole varietà di uccelli marini in grado, con un solo battito d'ali, di coprire notevoli distanze, e tutti accomunati da questa straordinaria "filosofia costruttiva".

Per il volo del calabrone invece Gli fu necessario modificare i crite-

ri: doveva decollare e atterrare praticamente in verticale, sospendersi in "hovering" (dall'inglese: svolazzare, fermarsi in volo, "a punto fisso"), anche a dispetto della forma, del peso, della superficie alare. Bisognava applicare maggiore potenza su un meccanismo strutturalmente complesso e, naturalmente, aggiungere una annotazione sul... manuale di volo impresso nel codice genetico, alla sezione "limitazioni d'impiego". Fu così che l'imenottero, per rispettare i valori torsio-metrici massimi del suo propulsore muscolare, dovette evitare il volo prolungato sul mare, atterrando di frequente per il rifornimento.

Meraviglia della specializzazione: il calabrone non è inferiore al gabbiano, è solo diverso, in funzio-

ne della diversa esigenza nell'arte millenaria di sopravvivere. La prova di tale paritetica diversità è che, se portate il primo in mezzo al mare o costringete il secondo a sperimentare un decollo verticale in assenza di vento... non fareste ad entrambi una cortesia: state scambiando loro i manuali di volo e, peggio ancora, le rispettive esigenze.

Ora, per i compiti di esplorazione aerea e, primo tra tutti, la ricerca natanti mare mare, cosa chiedereste di essere al Grande Comandante in Capo dell'Universo: gabbiani o calabroni?

Fate voi. Dal canto mio, siccome "molte fiata la materia è sorda all'intenzion dell'arte" e qualche volta mi ha aiutato la verde età a fare



le solite pericolose esibizioni baciata dalla fortuna, a cento miglia dalla costa con un solo calabrone monomotore giallo e verde, qui taccio. Nella speranza che, a pietoso, inarrestabile decorso del tempo, le mie giovanili corbellerie siano perdonate o almeno prescritte. Tuttavia mi rallegro moltissimo per chi la farà da... gabbiano la

caccia ai trafficanti in alto mare.

Il mio indimenticato professore di Diritto Tributario in Accademia tre cose faceva sistematicamente e le riporto pari pari. Interrogava il lunedì mattina e... fiocca-

vano le sottomedie che ci costringevano, la domenica pomeriggio, ad affrontare gli sconfinati liquidi spazi della Scienza giuridica...

Diceva, inoltre, allargando le braccia sconsolato, che sulle definizioni e sull'autonomia "la dottrina si divide": c'entra, c'entra, pure con le ali fissa e rotante. E che "l'esperienza è quella virtù che quando ce l'hai no ti serve più". Che fortuna: ecco, per il futuro, avventure come quelle che si sono fatte razzolando troppo al largo, trabalzon trabalzioni in elicottero monomotore, non se ne sentiranno.

Forse lo dico perché mi è sempre andata bene, ma... che peccato.

Però siamo finalmente tutti d'accordo che è meglio così.

*Francesco Saverio Guarini*





# Col. pil. Francesco Saverio Guarini

## *Il Grande Pilota*

riflessioni su ala fissa e ala rotante  
ovvero  
dei gabbiani e calabroni



- per rientrare nel sito cliccare sulla freccia in alto a sinistra
- per uscire dal sito cliccare sulla "X" in alto a destra
- per ingrandire la pagina web premere contemporaneamente i tasti "Ctrl" e "+"
- per ridurre la pagina web premere contemporaneamente i tasti "Ctrl" e "-"