

RICORDI DI UN VOLO FORSE UNICO

1. IL CONTESTO

Siamo nel Gennaio 1972 nella Sezione Aerea di Intimiano, un Reparto di volo di punta per l'attività di contrasto al contrabbando di tle e caffè al confine italo-svizzero, per interventi di soccorso, per la vigilanza ed il supporto ai Distaccamenti.

L'ambiente operativo è caratterizzato dai rilievi alpini più significativi, dal Monte Bianco allo Stelvio, nel quale le condizioni di volo, spesso severe, richiedevano profonda conoscenza dell'ambiente, dei fenomeni meteorologici, delle potenzialità del mezzo impiegato e, soprattutto, la coscienza delle proprie capacità e limiti.

Merita quindi fare un cenno al fattore umano del personale di volo.

Innanzitutto l'ambiente di lavoro era caratterizzato da uno spontaneo cameratismo e da un profondo rispetto per l'esperienza dei più anziani dai quali si cercava di assorbire, attraverso la descrizione delle situazioni di volo vissute, ogni utile elemento per costruire ed accrescere il proprio bagaglio professionale.

Un sano spirito di emulazione, sostenuto da un costante scambio di elementi attraverso briefing che consentivano di condividere profili di impiego e commentarne le procedure, era il modo di lavorare e confrontarsi.

E' così che ogni tipo di missione, da quelle anticontrabbando con intervento diretto sui mezzi di trasporto, a quelle per soccorso o a quelle di vigilanza e trasporto in quota era affrontato e svolto con sicurezza e professionalità che, nel tempo, hanno caratterizzato l'attività svolta presso la Sezione Aerea di Intimiano facendone un Reparto di eccellenza.

2. IL MEZZO IMPIEGATO

La Sezione era dotata di AB47J3 ed AB47G3B1.

Nel caso in trattazione il protagonista è stato lo splendido elicottero AB47 G3B1 "Superalpino", un mezzo appositamente progettato per l'impiego in quota, dotato com'era di un turbocompressore alimentato dai gas di scarico, che gli consentiva di erogare la potenza del motore ripristinando, durante la salita, le condizioni di pressione atmosferica a livello del mare.

Si trattava di un mezzo triposto più pesante e stabile rispetto al 47G2, con una notevole efficienza aero dinamica grazie a due pale metalliche più lunghe, con un motore Lycoming TVO-435 270HP derated a 220 Hp, particolarmente idoneo ad operare in sicurezza in tutte le missioni da svolgere nell'ambiente alpino. Naturalmente nei limiti di un motore a pistoni che non poteva certo competere con un motore a turbina.

3. IL VOLO

Si tratta di un volo pianificato di "ricognizione confinaria" da Intimiano ad Aosta e viceversa con sosta a Cervinia.

E' il giorno 26 gennaio 1972, le condimeteo sono ottime e stabili, non sono previste

formazioni nuvolose né vento che potrebbe creare turbolenze o correnti significative, vista l'orografia e le quote di missione.

L'equipaggio Ten. OA Pil. Roberto Mantini e Brig. Pil. Valentino Polce, dopo le procedure ed i controlli di rito, decolla alle 08:00 con l'elicottero Volpe 47 MM80504.

Dopo la doverosa "occhiata" alla zona di confine tra Como e Viggiù, dove normalmente si intercettavano i mezzi contrabbandieri, si attraversa il Lago Maggiore su Stresa iniziando la salita mentre l'imponente massiccio del Monte Rosa comincia a delinarsi, fuori della foschia, sul nostro orizzonte.

Superiamo Alagna Valsesia e le pendici dei ghiacciai che contornano il Rosa, sulla nostra destra, dirigendoci verso Plateau Rosà per proseguire, sorvolando Cervinia, verso le Creste Secche e quindi iniziare la discesa verso Aosta.

Le condizioni di volo si sono mantenute eccellenti tanto da indurre considerazioni sulla possibilità di sfruttare tale favorevole situazione, non così frequente, per arricchire la nostra esperienza professionale con l'esecuzione di atterraggi in alta quota.

Tuttavia al momento l'idea viene accantonata, anche per il tempo di volo già trascorso, per cui si prosegue come da pianificazione e si atterra ad Aosta alle 10:00 dopo due ore di volo.

Viene rifornito l'elicottero, si verificano ancora le condizioni meteo, che si confermano ottimali, si pianifica il nuovo volo ed alle 12:00 si decolla diretti a Cervinia dove si atterra alle 12:30.

Qui finalmente ci si confronta con la dovuta calma sulle condizioni, sulle potenzialità del mezzo, verificate per ulteriore sicurezza sul manuale di volo che faceva parte con la lista dei controlli della dotazione di bordo, si mettono bene a fuoco le procedure da osservare per l'avvicinamento, atterraggio e decollo e si decide di dar corso alla prova di atterraggi in quota solo se si fosse individuata un'area idonea per superficie e dimensioni.

Si procede quindi ai controlli pre volo, ci si avvicina al posto di pilotaggio, con Polce 1° pilota e Mantini 2° pilota, ed alle 15:15 si decolla da Cervinia alla volta di Intimiano iniziando subito la salita verso Plateau Rosà ed i ghiacciai che costituiscono il versante italiano delle pendici del Monte Rosa.

Le condimeteo si confermano ideali, la temperatura esterna piuttosto bassa a -16°C (siamo a gennaio e prossimi ai 4000 mt di quota) ci è di aiuto.

Tutta la nostra attenzione è rivolta ad individuare un'area idonea in quel mare di ghiaccio dai colori, nei tratti scoperti dalla neve, tra l'azzurro ed il verdastro.

Procediamo così, superando P. Polluce e P. Castore, verso il ghiacciaio del Lys che, dal Colle del Lys a circa 4300 mt, scende nell'alta valle del Lys a circa 2700 mt.

Proprio in prossimità del Colle del Lys scorgiamo un tratto pianeggiante del ghiacciaio, senza spuntoni o spaccature che ci ha fatto persino pensare alla possibilità di un eventuale "strisciato" nel caso di scarsa potenza per l'hovering.

In effetti si tratta di una zona pianeggiante di circa 1,5 km. in lieve discesa, che appariva ideale per la nostra esigenza. Stavamo volando ad una quota prossima ai 14000 feet.

A questo punto, effettuati i controlli interni, per primo il Brig. Polce imposta il circuito per un passaggio sul punto di atterraggio e per la determinante prova di potenza che ci assicurò la disponibilità di circa tre pollici, avendo una indicazione di pressione di alimentazione tra i 25 ed i 26 Hg. Vi erano pertanto le condizioni per effettuare l'atterraggio!

Quindi, impostando un rateo di discesa particolarmente controllato in termini di velocità verticale e traslata (non potevamo permetterci "scadute", vista la quota e la potenza disponibile!), con un occhio attento ai valori di pressione di alimentazione, temperatura aria al carburatore, specie in fase di decollo, e giri motore, inchiodati a 3200 RPM, venivano effettuati in sequenza due atterraggi tra i 4000 ed i 4200 mt.!

Mentre eravamo in hovering a terra, o meglio sul ghiaccio, (pressione di alimentazione a 28 Hg con i due aghi sovrapposti ad indicare che impiegavamo il massimo della potenza erogabile) per avvicinarci nella condotta, seppur nelle posizioni già assunte, notiamo il passaggio di un AB 205 dell'Esercito che prosegue poi in discesa verso la valle. E' solo un attimo di curiosità che cede subito il posto alla dovuta concentrazione per l'esecuzione di altri due atterraggi da parte del Ten. Mantini, in posizione di secondo pilota.

Si susseguono quindi i due ulteriori circuiti ed atterraggi con la stessa procedura e con l'assoluto controllo dei parametri di volo e della traiettoria di avvicinamento.

Completato il tutto con esito più che soddisfacente, decolliamo ed iniziamo una lunghissima e lenta discesa verso Intimiano dove atterriamo alle 17:00 entusiasti per l'esperienza professionale vissuta.

4. LA CONCLUSIONE

Trascorsi alcuni giorni dalla "impresa" perviene in Sezione una lettera dal Reparto di volo degli Alpini di Aosta nella quale si dice che un loro elicottero AB 205, in volo nella zona del Monte Rosa il giorno 26 Gennaio, aveva avvistato il nostro elicottero che eseguiva atterraggi sul ghiacciaio del Lys.

Venivano espresse parole di ammirazione ed apprezzamento per la professionalità del personale del Reparto con la proposta di dar corso ad un incontro per la reciproca conoscenza e familiarizzazione tra gli specializzati, nell'ottica di scambiare esperienze illustrando procedure e profili di missione.

La proposta fu ovviamente accolta con entusiasmo e tra i due Reparti di volo si stabilirono rapporti di cameratismo ed amicizia.

5. IL RAMMARICO

Purtroppo non è stato possibile arricchire questi ricordi con la documentazione di supporto poiché le ricerche di archivio svolte presso la Sezione di Varese e l'Ufficio Aereo del Comando Generale non hanno avuto esito positivo, visto il tempo trascorso.

In ogni caso meritano un ringraziamento i volenterosi che si sono cimentati nelle ricerche.

L'unico documento acquisito è la pagina del libretto personale di volo di Valentino Polce che riporta i dati essenziali del nostro volo effettuato 43 anni orsono, ma ancora vivo nel nostro ricordo!

Roberto Mantini

Valentino Polce

Nota: le foto allegate sono di repertorio, ma comunque riferite alla zona di atterraggio.

Topografia della zona

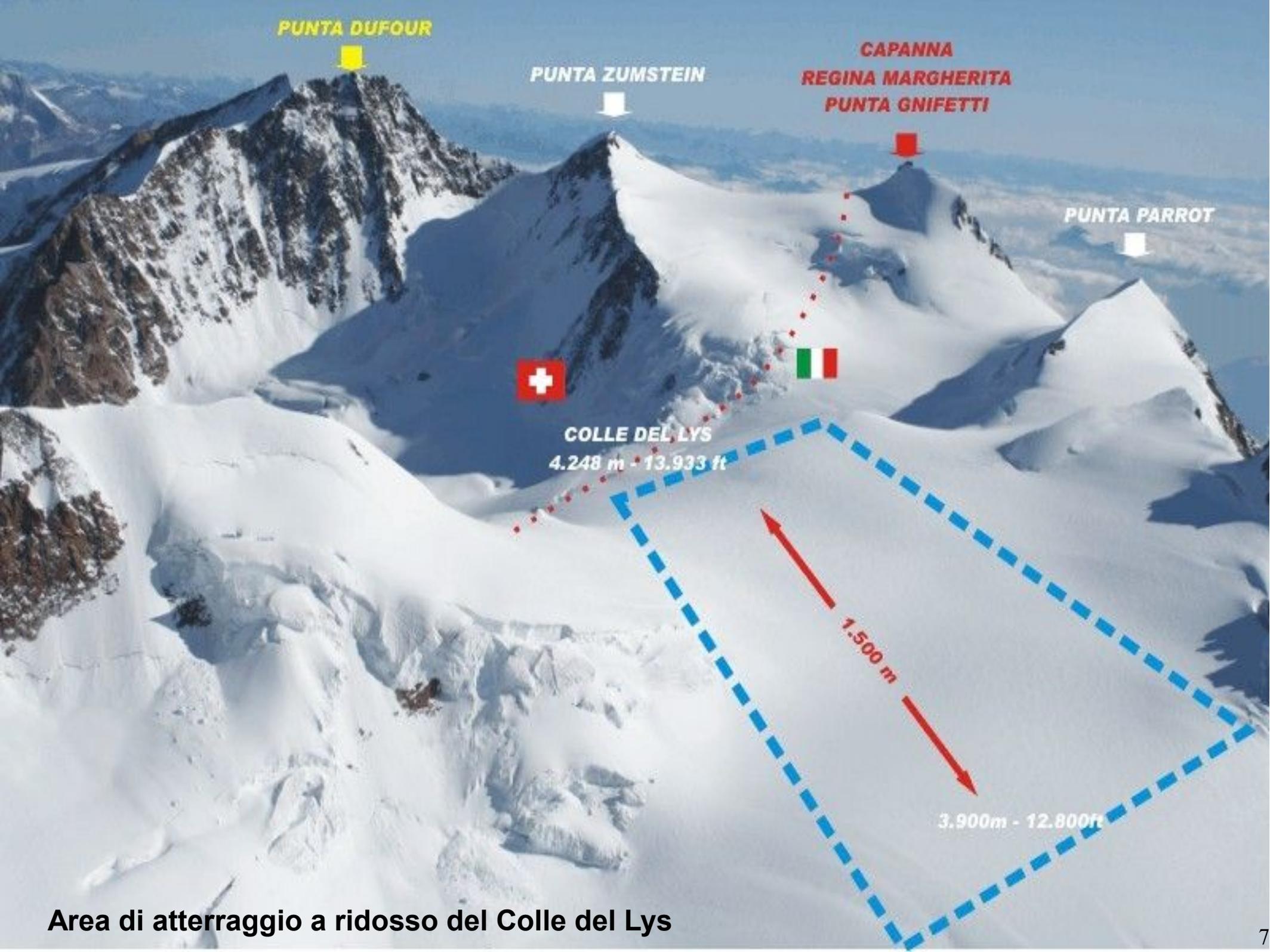


Un'immagine del ghiacciaio





Una panoramica del Colle del Lys



PUNTA DUFOUR



PUNTA ZUMSTEIN



**CAPANNA
REGINA MARGHERITA
PUNTA GNIFETTI**



PUNTA PARROT



COLLE DEL LYS
4.248 m - 13.933 ft

1.500 m

3.900m - 12.800ft

Area di atterraggio a ridosso del Colle del Lys

ANNO 1972 - 1° SEMESTRE

DATA		TIPO VELIVOLO O ALLENATORE	Mansioni	SCOPO DEL VOLO	AEROPORTO E ORA DI:		Quota	Durata	SUDDIVISIONE DEL VOLO			ALLENATORE STRUMENTALE	NOTE
					partenza	arrivo			CFR	VFR	IFR		
g.	m.									r.	s.	n.	
26	1	ABMF 93/31	2P	Riconoscimento confinanze	INT. NO 0800	AOSTA 10'00	4000	120'	120'				
26	"	"	"	"	AOSTA 1200	CERVINIA 1230	2000	30'	30'				
26	"	"	10P	"	CERVINIA 1515	INT. NO 1700	4300	105'	105'				
27	"	"	7	"	INT. NO 0900	INT. NO 1050	1000	110'	110'				
1	2	J/3	"	"	INT. NO 0800	INT. NO 0940	4	100'	100'				
2	"	"	"	"	INT. NO 1000	INT. NO 1100	1500	60'	60'				
10	"	93/31	"	"	INT. NO 1600	INT. NO 1700	1000	60'	60'				
15	"	"	"	"	INT. NO 0730	INT. NO 0810	1000	110'	110'				
13	"	"	"	"	INT. NO 0730	INT. NO 0830	1000	60'	60'				
21	"	J	2P	Articolamento	PISA 1530	PISA 1555	300	25'	25'				

TIMBRO E FIRMA DI CONVALIDA

ATTIVITÀ SVOLTA DA:

Solo P 2° P IP PDC NO Spec.

TOTALI

COMANDANTE DELLA SEZIONE AEREA
 Cap. O.A. pil. LUCIANO GRAND

9h25'	9h25'						11h50'	11h50'
19h40'	3h00'						22h40'	22h40'
29h05'	5h25'						34h30'	34h30'

della pagina
 rip. pag. preced.
 da riportare

