

L'RF-84F era decollato dalla lunga pista di Villafranca in un brutto pomeriggio di ottobre, lasciandosi dietro una vorticoso scia di pioggia e il caratteristico sibilo cavernoso del J 65-W-7. Ai comandi un giovane tenente della 3<sup>a</sup> Aerobrigata era impegnato negli ultimi controlli post-decollo per una missione di addestramento alla ricognizione armata. I Colli Euganei sfrecciarono veloci sotto le ali dell'aviogetto, poi fu la volta di Mestre e Latisana, al traverso di Cervignano il pilota iniziò l'ultimo tratto della rotta di avvicinamento all'obiettivo, che apparve pochi secondi dopo il sorvolo dell'Isonzo: i cantieri di Monfalcone. La missione simulava una ricognizione armata sulla direttrice Venezia-Trieste, con incarico finale di riprendere la zona industriale marittima per la preparazione di un attacco di F-84F della 6<sup>a</sup> Aerobrigata.

Il tenente riportò la sua posizione alla base, poi armeggiò a lungo con i selettori per predisporre lo scatto delle sei fotocamere; era molto teso in questo volo perché intendeva portare a termine nel modo migliore la sua "prima" crociera operativa ritornando a Villafranca con riprese indiscutibili, era stanco della sufficienza con cui lo trattavano i colleghi più anziani al reparto...così non si accorse del preoccupante valore indicato dai televel dei serbatoi alari. Descrisse un largo giro sull'obiettivo e tirò la barra a sé per riprendere la quota di ritorno alla base, ma mentre sorvolava la costa due vivide luci cominciarono a lampeggiare mandando sinistri riflessi sui quadranti del pannello carburante. "Accidenti, sono partite le pompe delle Wings!", pensò subito interrogando gli strumenti. Una rapida occhiata gli rivelò la verità: i serbatoi esterni non avevano travasato, erano ancora pieni di duemila litri di JP4, ma quel carburante ora non avrebbe più potuto riempire i serbatoi alari, doveva rientrare solo con quel poco che rimaneva nelle ali. Cosa era successo? Mentre

"LA  
SCATOLA  
NERA"

l'aereo saliva a più di 5000 piedi/minuto si ricordò che non aveva eseguito il travaso nelle manovre post-decollo e ora, con le pompe inefficienti, le taniche, diventavano inutili pesi morti sospesi agli attacchi sotto le prese d'aria.

Un rapido carteggio rivelò che poteva atterrare a Istrana, ma aveva appena impostato la prua per il ritorno che si accese anche la spia del "Forward", poi, al traverso di Palmanova, la luce dell'avvisatore di basso livello gli ricordò, non senza qualche brivido, che gli rimaneva soltanto qualche minuto di volo. Interruppe la salita, mentre con la radio chiamava la torre di Rivolto per dichiarare emergenza: "Flash 12, basso livello...dichiara emergenza e chiede diretto al campo...", "Autorizzato, Flash 12, avete priorità assoluta...le condizioni a Rivolto danno 5/8 di stratocumuli a 6.000 piedi, pioggia a tratti, temperatura 9 gradi, vento 40 gradi 10 nodi...". Ora l'RF-84F sorvolava le basse colline friulane puntando su Udine, il pilota si manteneva un po' alto, pronto a lanciarsi non appena il J 65-W-7 avesse cominciato a scendere di giri, sapeva bene che da Thunderflash a bassa quota si erano salvati in pochi...

Con lo sguardo ansioso il tenente seguiva il rapido alternarsi di campi e colline sotto le ali, fissando con inquietudine l'orizzonte in attesa di vedere apparire da un momento all'altro davanti al blindovetro la lunga striscia animata della statale Pontebbana: da quel punto la quota era sufficiente ad arrivare sull'aeroporto. Ecco! Sulla destra si profilò il diritto nastro di asfalto che unisce Udine a Pordenone, era proprio la nazionale...un'occhiata all'altimetro confermò che ce l'avrebbe fatta. Leggera virata a sinistra ed ecco la pista di Rivolto, aper-

# IL FIAMMIFERO



tura, giù i flaps, sottovento, base finale... tre miglia, due, uno, catenaria, testata pista, via i giri. Il pilota richiamò dolcemente, tutto sommato era quasi un atterraggio normale e "papà-motore" non lo aveva tradito, aspettò il lieve contatto delle ruote, ma non ci fu alcun sussulto, doveva essere un po' "lungo".

Improvvisamente accadde tutto: vide la luce filante di un razzo rosso perdersi dietro la torre di controllo, un violento strattone lo proiettò in avanti tendendo con forza incredibile le cinghie del seggiolino, poi un terribile urlo soffocato salì da sotto il ventre del Thunderflash, che prese a sbandare di lato sussultando paurosamente. Le ali vibravano con cadenza frenetica, la velocità era in rapidissima diminuzione. Istin-tivamente azionò i freni, ma non ci fu alcuna frenata, solo quel maledetto rumore di feraglia mentre la lucida pista correva veloce ai lati delle ali; guardò gli strumenti di sfuggita, ma non c'era tempo di domandarsi cosa fosse successo: chiuse i contatti e aprì il tettuccio. L'aereo si fermò con un ultimo sobbalzo, slacciò le cinghie e scese dall'abitacolo mettendo le mani un po' dove capitava, scivolò e cadde sul cemento. Si allontanò zoppicando dall'RF-84F ancora confuso e con una caviglia lussata, mentre i getti poderosi delle squadre antincendio inondavano il velivolo soffocando un brutto principio di incendio. Mezz'ora dopo ri-

tornò con la "campagnola" al suo velivolo, era ancora là, in mezzo alla pista di Rivolto, al centro di una larga chiazza di schiumogeno. Finalmente capì perché tutti l'avevano guardato come un marziano: l'RF-84F era atterrato senza carrello poggiando sui serbatoi esterni a 180 Km/h, e strisciando per 250 metri su duemila litri di infiammabilissimo cherosene!

La commissione di inchiesta accertò che il "Flash 12" non si era acceso come un gigantesco fiammifero solo per due motivi: la pista bagnata e il contatto simmetrico. Il velivolo aveva poggiano perfettamente sulle taniche suddividendo il suo peso sulla massima superficie ed evitando così fatali sforzi concentrati che avrebbero distrutto la struttura dei serbatoi. Il carburante era ugualmente uscito da una grossa fessura, ma il getto di JP4 era stato disperso sulla pista dai vortici di scia, e subito si era raffreddato al contatto del velo di pioggia e degli spruzzi d'acqua sollevati dal velivolo. Solo durante l'arresto il cherosene era riuscito ad accumularsi e a prendere fuoco, ma l'intervento dei pompieri aveva scongiurato ogni pericolo. Più tardi, al reparto, il giovane tenente disse ai colleghi più anziani che avrebbe smesso di fumare, non poteva più sopportare la vista dei fiammiferi, gli ricordavano troppo una mancata fine della sua avventura...

ANTONIO MANCINO