

**"LA
SCATOLA
NERA"**

LA LEGGE DI MURPHY

Il grosso T-28 ondeggiò goffamente sul carrello lasciando il punto attesa della pista 32 della Naval Air Station, mentre l'operatore di torre passava al "numero 7 al decollo", un argenteo TA-4F in rientro a Pensacola. Nell'abitacolo anteriore il sottotenente Tahisir Karimsefat, della Marina Imperiale Iraniana, osservò attentamente l'indicatore di giri puntare deciso al set di decollo, 2.800 rpm, e cancellò l'ultima voce dei controlli dal piccolo manuale che teneva nella tasca destra della verde tuta di volo. Un paio di metri dietro il possente Wright R-1820-86, che ogni volta pareva sul punto di strappare gli attacchi e andarsene per conto suo, siede un alto yankee dall'aria simpatica, il capitano Frederick Marlette, pilota istruttore. *"Non potevi capitare meglio, — aveva detto durante il primo check esterno — un Trojan è quel che ci vuole per cominciare la carriera di pilota navale, ha idee tutte sue in fatto di volo, ma in fondo è una brava bestia e qui — aveva aggiunto indicando con noncuranza il cofano motore — hai appena 1.500 cavalli da mettere d'accordo, Ok?"*. Ed era stata la prima lezione. Questo era un volo di familiarizzazione e il programma prevedeva una serie di manovre, una breve navigazione e alcune procedure di emergenza.

Il T-28 ruggì per un migliaio di metri sulla pista, poi la mano esperta di Marlette tirò decisamente la barra per convincere quelle quattro tonnellate a staccarsi dal suolo; sorvolarono rombando le casermette dei pompieri e quando furono a 120 nodi il muso

s'impennò verso l'alto in una forte cabrata. *"Ora è tuo!"*, gracchiò Marlette nell'interfono cedendogli i comandi. Karimsefat afferrò prontamente la cloche e puntò i piedi sulla pedaliera per correggere subito l'effetto giroscopico che stava trasformando il looping in una mezza "sfogata". 1.000 piedi, 1.700, 110 nodi IAS, *"Ok, livelliamo..."*, ordinò l'istruttore mentre il variometro indugiava sui 3.500 ft/min. L'aereo si assestò a 7.000 piedi e i comandi passarono nuovamente a Marlette, che interrogò l'allievo su ogni manovra del programma. Era la volta dello stallo con potenza: carrello e flaps fuori, 100 nodi. Karimsefat eseguì una pregevole rimessa, ma il capitano passò ad un'altra tortura: *"piantata simulata in quota"*. La luce ambra illuminò il settore "UP" del quadro carrello, poi il motore scemò fino al regime "idle". *"Ok, è piantato, torniamo sulla pista"*. Il T-28 sprofondò spirando verso le verdi pianure del Kentucky meridionale, mentre Marlette controllava la discesa "disegnando" con rapidi colpi di cloche e pedaliera il circuito di emergenza. *"Giù il carrello!"*, L'iraniano afferrò la leva dell'attuatore, ma non riuscì a spostarla di un millimetro, e neppure Marlette. La finzione diventava realtà.

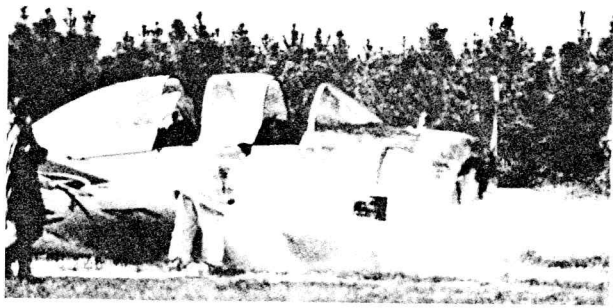
Motore, barra a cabrare, 3.500 piedi. Livellarono con calma cercando per più di un'ora di strapazzare il T-28 nel vano tentativo di far uscire le ruote, intanto in sala operativa i colleghi cercavano su tut-

ti i manuali una manovra adatta a risolvere l'emergenza, ma scoprirono che non esisteva. Il fatto è che non era mai capitato che il carrello non uscisse per il blocco della maniglia. Non c'era altro da fare. La decisione fu rapida: flaps 100%, 120 nodi, 500 ft/min. Karimsefat era teso, il suo ventesimo atterraggio sarebbe stato il primo sul ventre. Il campo sbucò improvvisamente dai folti filari di ontani, 100 piedi, via motore...l'aereo toccò prima col flap destro, rimbalzò sul sinistro, poi si appoggiò pesantemente sul prato a lato della pista principale, strisciando per più di 100 metri in un fitto polverone. *"Tutto OFF, Ok, fuori!"*. I due uscirono dalla nuvola che ricadeva a terra e si fermarono a guardare il loro Trojan mestamente seduto sulle zolle.

Qualche giorno più tardi seppero che qualcuno aveva montato il bullone di collegamento della chiave di arresto dell'attuatore nella posizione rovescia, così che invece di bloccare il carrello estratto a terra, in rullaggio, le ruote, e la relativa leva sul cruscotto, si erano bloccate dentro i portelli. Lo spiegò un po' confuso, il crew-chief, che cercò una spiegazione citando un famoso teorema dell'aviazione: *"se una parte di velivolo può essere installata in modo sbagliato, qualcuno, prima o poi, lo farà"*.

Tutto sommato Karimsefat poteva dirsi soddisfatto, aveva imparato la "legge di Murphy".

ANTONIO MANCINO



Il T-28 dell'U.S. Navy ripreso subito dopo l'atterraggio descritto nell'articolo. Gli inservienti stanno ancora cospargendolo di schiumogeni.