## VOLO CON F.16 19 FEBBRAIO 2010 CAPOGRUPPO ANA AVIANO DELLA PUPPA GIANFRANCO

E' stata e rimarrà per me una giornata storica.

L' 8 febbraio 2008 vengo nominato Comandante Onorario della Base Usaf di Aviano, nel prestigioso Reparto del 31°Civil.Eng. Mission e ricevo la bandiera dello Squadrone durante una cerimonia militare. sobria ma significatica, che risale al 18° secolo,dalla Comandante Lt Col. Elisabeth A. Brown, assieme ad personalita' della altre nove Regione FVG nominati rispettivamente Comandanti di altri Reparti. Mi era stata data l'opportunita' fare un volo con il mitico F.16, opportunità che non ho lasciato



cadere nel vuoto per aver dato immediata adesione.

Prima che arrivassero le autorizzazioni da Washington ci sono voluti due anni, ma alla fine l' OK e' giunto. Superata la parte burocratica piu' importante, eccoci convocati per pianificare il sospirato volo. I primi quattro che voleranno ,due al mattino e due al pomeriggio del 19 Febbraio devono presentarsi il giovedì 18 febbraio per le visite mediche, i briefing di istruzione per il volo simulato, salendo su una carlinga con dimensioni e quadri di comando simili a quelle dell'F16, prove con il paracadute (sì perche' è nelle ipotesi che il velivolo possa cadere o che il pilota possa star male).

Veniamo accompagnati al centro di medicina, dalla impareggiabile Del Rizzo Monica che ci segue ovunque con grande pazienza, dove ci sottoporremo ad un check-up per verificare l'idoneita' fisica. A turno accolti da un personale medico gentile e molto professionale, siamo misurati a dovere per verificare se ci stiamo nella carlinga, controllato severamente il cuore, i polmoni e le pulsazioni. Tutti superiamo la prova e passiamo in una stanza per un briefing sui rischi del volo. Un maggiore molto gentile ci illustra quello che può capitare, alle varie altezze e senza ossigeno. Restiamo fortemente impressionati nel capire che se non si seguono le istruzioni, almeno le più basilari, potremmo incappare anche nello svenimento oltre a qualche malore minore. Terminiamo e, dato che mezzogiorno è suonato, Monica ci conduce al Supermarket



della Base, dove consumiano un rapido pasto e incontriamo il col. Thomas nostro accompagnatore in Texas, con il quale ricordiamo il bellissimo viaggio e parliamo della sua professione, sulle biomasse, che sta preparando in America ma anche in Italia. Terminato il pranzo ci attendono le prove simulate di volo e le prove con il paracadute. Le prime consistono nell' entrare nella carlinga mozzata di un F16 con il canopy alzato.

A turno e con fatica, visti gli spazi strettissimi, ci caliamo nel suo interno e iniziamo a memorizzare quanto ci insegna il maggiore istruttore di volo, sulla funzione di un numero



infinito di interruttori e spie luminose. Quelle che a noi interessano non sono peraltro molte. I comandi per il flusso dell'ossigeno, tre piccole leve che si trovano alla destra dietro lo schienale e raggiungibili con intuizione e con sforzo allungando la mano, poi ancora un tubicino da collegare al casco per i contatti radio e sulla sinistra il tubo da collegare con i pantaloni anti – G, i pulsanti per posizionare correttamente il seggiolino.

## Il nostro F 16 in attesa sulla piazzola

a sinistra in basso, un quadrante con piccole manopole per i sistemi di comunicazione con il pilota e con la torre di controllo e, molto importante , la manopola che attivata al momento del rullaggio armera' la carica esplosiva catapulta il seggiolino, quando il pilota che dara' tre Egress, Egress, Egress comandi per l'espulsione emergenza a terra, oppure Bail out, Bail out, Bail out se si e' in non poco, restando pero' Questo ci inquieta speranzosi che il pilota non pronunci mai quelle parole. Altro punto che rende pensierosi e' quella maniglia gialla che dovremmo tirare con forza al sbuca tra le gambe e che momento dell'ordine di espulsione.



quadri dei comandi

Preso atto attentamente di tutte le istruzioni, ci viene insegnato come utuilizzare le varie cinghie e i fermi che ci inchiodano al seggiolino. Operazione di per sè semplice ma che potrebbe diventare impossibile in un momento di rischio e panico.

Abbandonata la carlinga passiamo alle prove con il paracadute. Bene imbragati saliamo su un cavalletto che viene poi rimosso per restare appesi a delle cinghie (quelle del paracadute) che scendono dal soffitto. Dotati di un visore guardando in alto ci si accorge che le corde sono intrecciate per cui si rende necessario l'intervento manuale che consiste nel tirare forte la cinghia nella parte dove risulta l'inconveniente. Fatta questa manovra il paracadute scende e si rende necessario pilotarlo; guardando il visore si nota il terreno sottostante e il luogo in cui scendere cercando il controvento. Dopo questa prova ci viene data l'istruzione pratica di come gettarsi

prima dell'impatto con il terreno, per non rompersi la schiena e le gambe. Saliamo una scaletta alta circa un metro e mezzo i tuffatori dal trampolino dobbiamo come lasciarci andare di schiena da una parte, girando prontamente le gambe dalla parte opposta. Sembra una operazione facile, ma non abbiamo fatto conto che il tappeto steso e' duro quasi come il terreno. Con l'umore alla stelle terminiamo la giornata e ci viene dato appuntamento alle 6,30 del seguente al Quartier Generale del 555FS



prova con il paracadute

provare le tute, il casco e per conoscere i piloti . I primi a volare in mattinata saranno Malacart Andrea e il sottoscritto. Gli altri due Zanchetta Gianmarco e Venier Francesco voleranno al pomeriggio. Mi trovo quindi con Andrea a condividere l'entusiamo della vestizione. Sembiamo due toreri con nelle orecchie la musica dell'arena. Passiamo pero' alla realta' . E' il momento subito indossare la tuta di volo e prendere le misure per il casco, per i guanti e



pantaloni anti-g. e scarponcini. Abbandoniamo in un armadietto i nostri abiti e seguiti con grande gentilezza dal personale addetto, iniziamo con la tuta. Si cerca la misura esatta e poi una volta indossata vengono tirati i lacci con forza come nei busti dell'epoca Vittoriana e diventiamo di colpo asciutti e in linea. Viene provato il casco e per verificare la corretta erogazione dell'ossigeno, lo stesso viene collegato ad una macchina che ti fa mancare di colpo il respiro. Ci viene assicurato che in volo non sarà



così perche' l'erogazione dell O2 è regolata ed automatica. Si provano poi i guanti, gli scarponcini e la tuta anti–G. Dopo aver verificato ulteriormente che tutto funzioni ci prepariamo in attesa nella saletta operativa del quartier generale del 555FS dove incontriamo i nostri piloti. Il mio è il simpaticissimo giovane capitano Charles Trickey di 31 anni con il quale mi sento subito in amicizia , visto il suo buonumore e cordialita'. Ci informano che il maltempo incombente potrebbe far annullare la

partenza. Attendiamo ansiosi e verifichiamo anche noi in uno schermo che prende mezza parete, come si muove la perturbazione. Giunge infine l'OK.

Al Quartier Generale incontro i familiari che sono nel frattempo giunti : la moglie Linda il figlio Mauro e la figlia Cristina ; De Mattio R. comandante onorario che ha gia' provato questa esperienza, altri amici alpini che hanno avuto il piacere di assistere alla partenza e con grandissima sorpresa il Col. Kelly e il Col. Bloomer, Comandante e V. comandante del 31° Civ. Eng, Rigo e Gant facenti parte del personale del Reparto.

Dopo alcune foto, anche da parte della bravissima fotografa americana che ci



segue per documentare ogni nostra presenza, saliamo sul pulmino che ci porta alla piazzola di parcheggio dell' F16 dove i tecnici dello Squadrone, dopo averlo collegato ai generatori, stanno compiendo gli ultimi controlli. Non c'e' tempo di fare la foto e sotto una pioggia battente salgo la scaletta che porta alla carlinga dove riesco con qualche difficioltà a infilarmi e, dopo essermi sistemato, l'assistente al volo si accerta che le connessioni ai sistemi radio e anti–G siano state eseguite correttamente, controlla le cinture di sicurezza e infine ripete le poche operazioni da fare al momento del



rullaggio ,decollo, volo e atterraggio. Anche il mio pilota sale sulla scaletta e compie l'ultimo controllo. il Capitano si posiziona quindi sul seggiolino davanti e poco dopo sento vibrare l'aereo per l'azione del potentissimo motore. Viene abbassato lentamente il tettuccio e l'ossigeno comincia a fluire all'interno della maschera. Anche Malacart in altra piazzola compie le stesse operazioni e quando siamo pronti, a terra, gli assistenti di volo compiono con le braccia strani movimenti che per il

pilota hanno significati precisi in quanto stanno a segnalare il "ready "e allora ci muoviamo lentamente verso la linea di volo. Sostiamo con motori accesi per circa tre quarti d'ora, vuoi per ottenere il "go" definitivo della torre di controllo, visto il maltempo che continua a imperversare e per dare spazio al decollo e atterraggio di una quindicina di caccia F16 monoposto. Nell'attesa c'e modo di dialogare con il pilota, usando il mio piccolo inglese, gli parlo del viaggio in Texas fatto l'anno precedente, della mia passione per la montagna e riesco con soddisfazione a farmi comprendere e a capire quello che mi dice. Sapro' poi dopo l'atterraggio che il nostro dialogo e' stato seguito dalla Torre di Controllo.

Un dialogo veloce tra il pilota e la torre di controllo e il Capitano mi avvisa che stiamo per partire. Pochi momenti di attesa, uno scambio di saluto con pollice alzato verso i componenti dell'altro aereo che si e' affiancato e il rombo dei motori aumenta, ci mettiamo in linea di partenza, vengono staccati i freni e i due aerei scattano in avanti

sempre piu' veloci , in un attimo staccano le ruote dal suolo e si sale a candela.

Sento casco l'ok della torre di nel controllo ma gia' stiamo perforando le del sole. E' una nubi alla ricerca sensazione indimenticabile, schiacciato al seggiolino, il casco si riempie della mia faccia, sento la maschera che preme e ossigeno in quantita' che non eroga lesino a respirare, forte dei avuti. L'accelerazione suggerimenti talmente forte che non riesco ad alzare



in volo a 39000 piedi



Le braccia ma mi limito ad osservare Momento del decollo

l'altimetro e l'erogatore dell'ossigeno. Siamo a 15000 piedi e saliamo ancora rapidamente, la tuta anti-g si gonfia e preme sulle gambe. A 28000 piedi mi sembra che l'aereo tenda a virare lentamente e infatti la tuta si sgonfia, cerco di assumere ossigeno a pieno polmoni espirando poi lentamente. L'operazione e' centrata in quanto non ho alcun problema e quando il pilota mi chiede come va, posso rassicuralo dicendo "all ok".

A questo punto una ulteriore impennata a candela su fino a 39000 piedi. La tuta anti- G si gonfia di nuovo e fa la sua funzione.

Troviamo un sole splendente e un cielo azzurro intenso. Se non fosse per il ghiaccio attaccato alla carlinga ( siamo a 40 sotto zero) ,direi di trovarmi in Paradiso.Un rapido giro sul Bellunese e poi quasi fino al lago di Garda. Peccato non si possa vedere nulla a causa delle nubi , comunque altre cose belle ci attendono.

Il pilota chiede come sto e avuta risposta positiva mi accenna che faremo alcune manovre e senza avere il tempo di pensare mi trovo ad essere a testa in giu', piedi verso il cielo con l'impressione di cadere nel vuoto. Le cinghie però mi tengono stretto. Visto che tutto va bene facciamo un altro tonneau e poi stabilizzati a 35.000 piedi il pilota mi chiede se voglio prendere i comandi e guidare l'aereo; sono tentato, ma alla fine prevale il buon senso anche per la scarsa visibilita' verso terra, allora incrociamo per un attimo fuggente l' F16 di Malacart e subito dopo ci ritroviamo paralleli a una cinquantina di metri di distanza. Ci salutiamo con il braccio alzato poi dopo alcune altre piroette, nel frattempo eravamo giunti sopra la pianura padana, anche se nulla si poteva vedere dato il fronte nuvoloso, sento in cuffia che i due piloti dicono " go come back ". L'aereo compie un ampio raggio e osservo l'altimetro che tende a scendere lentamente. Dopo un guarto d'ora scendiamo sotto le nubi e intravedo la zona di Conegliano poi la campagna e infine il campanile di Vigonovo . Sento i flapp che rallentano la discesa e ho l'impressione di essere quasi fermo. Tocco dolcemente la pista e solo guardando a lato mi accorgo che la velocita' e' molto sostenuta, e la manovra perfetta ci porta al termine pista per il rientro alla piazzola. Con indescrivibile gioia per la bella ed entusiasmante esperienza vissuta, durata guasi un'ora, ringrazio caldamente il validissimo Capitano Pilota Charles Trickey.



Scendo lentamente dall'aereo con una certa difficolta' e appena tolto il casco metto in testa il mio cappello alpino che senza dubbio sara' il cappello che ha volato piu' veloce e piu' in alto .La penna e' rimasta un po' bufferata, ma valeva la pena.

I familiari ed amici ci attendono al comando del 555FS per una bicchierata e un ricco rinfresco. Tutti si aspettavano che avessi riempito il sacchetto consegnatomi al momento della partenza, come d'altra parte successo a

molti, ma il Settantaduenne Capogruppo A.N.A. Della Puppa Gianfranco non ha avuto paura e nemmeno sofferenza e mostra con orgoglio il sacchetto vuoto.

Grazie di cuore a tutti coloro che ci hanno dato la massima assistenza, con grandissima professionalità, e ci hanno donato due giornate indimenticabili. Grazie al Comando U.S.A.F.Gen.Brown e Gen. Franklin della Base di Aviano e Washington per le necessarie autorizzazioni al volo, al mio pilota Charles Trickey, a tutto il personale del 31 st.Fighter Wing, al personale del Diparimento di Medicina Aerospaziale, al Quartier Generale 555FS detto Triple Nickel, alle fotografe che ci hanno seguito costantemente e a Monica Del Rizzo per averci dato assistenza e tranquillita' in un momento cosi' importante.

Questa esperienza vissuta intensamente il 19 febbraio 2010 dai quattro compagni di volo , Andrea, Gianmarco, Francesco e Gianfranco ha lasciato in tutti il segno di una bella e grande amicizia.

Alcune foto significative della giornata del volo :



Della Puppa G. e Malacart con i piloti



Prima della partenza



Gianfranco con i familiari



Il racconto e emozioni dopo il volo



Bicchierata e rinfresco al comando 555FS



Con Malacart e il cap. Trickey



Monica Del Rizzo sempre presente



Un evviva con cartizze ci voleva proprio



In attesa al Comando 555FS



Con il Cap. Trickey al termine del volo



I fans in visita alla Base



Segue visita alle strutture



Al supermercato



In attesa al Comando del 555FS



Ultimi controlli prima del volo



Carico del materiale per il volo



familiari e amici un attimo prima della partenza

## LA REALIZZAZIONE DI UN SOGNO HO VOLATO CON UN F16



**AVIANO 19 FEBBRAIO 2010**