

CHI SONO E COSA FANNO QUEGLI UOMINI IN TUTA VERDE CHE PIOMBANO DALL'ALTO SALVANDOCI DOVE NESSUNO RIESCE AD ARRIVARE

# GLI ANGELI AD ALA ROTANTE DELL'82° C.S.A.R.

Iniziamo con le definizioni. Le cose che volano, al netto dei dischi volanti, hanno bisogno di ali. Con massima semplificazione, le ali o sono fisse o sono mobili. Le ali fisse sono quelle degli aerei, che non si muovono. Le ali mobili sono quelle che "battono", simili agli uccelli, o che ruotano. In questo ultimo caso, parliamo di elicotteri.

L'elicottero non è un'invenzione così moderna come si crede. L'aveva immaginato Leonardo da Vinci, che poi traspose la sua fantasia su carta disegnando una specie di cavatappi gigante azionato dai muscoli dei piloti. Scrisse: "Se questo strumento a vite sarà ben fatto, cioè fatto di tela lina, stopata, i suoi pori trattati con amido, e scollata con prestezza, detta vite si farà la femmina nell'aria e monterà in alto". Era il XV secolo e già il nostro connazionale aveva capito perfettamente il sistema che oggi permette ai nostri elicotteri di librarsi in volo.

Di passi avanti, da allora, ne sono stati fatti tanti. L'elicottero - che a differenza dell'aereo ha la capacità di fare hovering, ossia di volare fermo sopra un punto fisso - è stato utilizzato per i motivi più disparati: trasporto civile, militare, soccorsi estremi. Fino a questo punto, viaggiamo sul filo del comunemente risaputo.

Quel che i più invece non sanno è che proprio dietro casa nostra esiste l'82esimo Centro C.S.A.R., comandato dal **Magg. Pilota Angelo Mosca**. Ma cos'è uno "C.S.A.R.?" è un acronimo di origine inglese che sta a significare Combat - Search and - Rescue.

Ed è proprio questo acronimo a fare la sintesi di tutto, perché, all'82esimo Centro CSAR, a Birgi, "combat", ma soprattutto "Search and Rescue", sono il pane quotidiano di quegli uomini in divisa che vigilano dall'alto sulle nostre vite.

Lo fanno salendo su elicotteri, dicevamo. E qui occorre aprire un capitolo preliminare, di somma importanza.

## In principio furono i Sikorsky

Avrete anche voi visto quegli elicotteri tozzi - certo non così gradevoli alla vista - che sembravano montare un enorme guantone da pugile nero sul muso. Bene: quelli erano i Sikorsky, gloriosi elicotteri di qualche generazione fa, il cui "cock-pit" (il cruscotto per intenderci), smontato e ricomposto a terra, fa bella mostra di sé dentro i locali dell'82esimo Centro CSAR. E quel "guantone" in punta, ci spiegano, altro non è che un radar.

Visto da vicino, il "cruscotto" sembra una enorme placca di metallo nero piena di indicatori, lancette, spie, bottoni, pulsanti, leve, levettole,



Il Magg. Pilota Angelo Mosca, Comandante dell'82° Centro C.S.A.R.

interruttori. C'è tutto, tranne l'elettronica. "Una volta l'elicottero bisognava sentirlo" - ci spiega il **Capitano Vincenzo Stellino**, uno dei piloti in forza al Centro - "perché l'elettronica era pressoché inesistente e il Pilota dell'elicottero doveva diventare come un tutt'uno con esso". Un po' come il rapporto che c'è tra la guida di auto d'epoca e una moderna, insomma: nel primo caso fa tutto il conducente senza poter fare affidamento su ABS o altre trovate del genere. E, infatti, sempre il Capitano Stellino argomenta che la tecnologia, da questo punto di vista, ha cambiato anche l'approccio al lavoro del pilota stesso: "prima l'esperienza era tutto, solo in questa maniera si acquisiva la conoscenza del mezzo". Adesso invece, la tecnologia, preponderante, impone al pilota uno studio continuo sui sistemi, perché sono questi in fondo a far girare le eliche.



Il Capitano Vincenzo Stellino, nostra guida all'interno della base

## Gli AgustaWestland HH-139

Nonostante le ritrosie dei piloti più nostalgici, i

Centro C.S.A.R.: tre tonnellate e mezzo di tecnologia talmente avanzata che i sistemi atti a gestire il

impediscono pressoché qualsiasi "tentativo" di impatto al suolo. C'è di più.

Il vero grande limite degli elicotteri è data dalla loro stessa natura, ossia la dipendenza totale dal rotore (cioè l'elica - o, meglio, l'ala - che ne permette il volo). Una eventuale avaria del motore può essere gestita dal pilota di un aereo planando verso un atterraggio sicuro. Una eventuale avaria del rotore dell'elicottero conduce ad un solo esito: la caduta in verticale dell'elicottero. Ebbene: gli elicotteri dell'82esimo C.S.A.R. sono gli unici al mondo capaci di far girare le pale dell'elica per almeno altri cinquanta minuti di volo, prima di fermarsi in caso di avaria. Un tempo più che sufficiente per mettersi in salvo senza troppi pericoli. Oltre a questo, sono dotati anche di un sistema di visione notturna essenziale nelle operazioni di soccorso dopo il tramonto.

Insomma, il Centro C.S.A.R. di Birgi è uno di quei luoghi dove si è concretamente effettuato il passaggio di consegne da un volo, per così dire, "analogo" ad un volo quasi completamente digitale. Spiegarlo a parole non è semplice, ma la sensazione di questo grande balzo in avanti la si avverte - in maniera netta - non appena si apre ai nostri occhi il cock-pit (pardon, *cruscotto*) dei nuovi elicotteri: ampi schermi, strumentazione fantascientifica e composizione degli spazi più essenziale, che se dobbiamo fare un paragone, su due piedi, viene da dire che il Sikorski sta ad un Nokia 3310 come un AgustaWestland sta all'ultimo iPhone. Meno romanticismo, forse. Di certo, però, più efficienza. Ed è con questa efficienza che gli uomini del centro C.S.A.R. affronta-



Il carico di acqua nella benna: uno dei compiti principali dell'82° C.S.A.R. è la lotta ai roghi che distruggono il nostro patrimonio naturalistico...

no i loro compiti.

Che, come abbiamo detto prima, sono sintetizzati dalla sigla C.S.A.R.

Seguendo l'ordine delle lettere costituenti l'acronimo, la prima è:

## "C" di C.S.A.R., che sta per "combat"

L'11 settembre del 2001 ci ha insegnato che non sono necessari chissà quali armamenti per compiere un attentato: bastano giusto un ultraleggero e brutte intenzioni per colpire, duramente, obiettivi civili e militari. Ora, per quanto possa sembrare incredibile, ben poco può fare un caccia a reazione contro un banale Cessna. Questo perché - si badi - la sua velocità supersonica non gli permette di ingaggiare un velivolo che riesce a rimanere in volo a velocità ben più basse. In questi casi, la palla passa

agli elicotteri, che riescono ad operare anche da fermi: "slow mover interceptor" si dice in gergo tecnico. Per questi casi, è previsto che gli elicotteri vengano dotati di un fucile. Da utilizzare nei casi estremi.

## "S" e "R", che stanno per "Search" e "Rescue"

In araldica si insegna che il blasone altro non è che un *cognome* dipinto. Ebbene: se il *cognome* del gruppo comandato dal **Maggiore Angelo Mosca** è "Search and Rescue" (segue a pag. 7)



...lo sgancio della benna.



L'avionica dell'HH-139

(da pag. 6)

(ricerca e salvataggio), allora questo è perfettamente raffigurato dal loro coat of arms:

Titti che, per una volta, salva Gatto Silvestro. Nonostante il tema cartonesco - ci spiega il

un tempo pressoché risibile, dopo un breve briefing, si alza in volo un equipaggio

composto da due piloti - che sono gli occhi e il "cervello" dell'elicottero - un operatore di bordo, il cui compito è allestire il mezzo a seconda delle esigenze di missione, e un aerocorritore. Il tutto, in contatto costante con la sala operativa a terra.

Un capitolo a parte merita proprio la figura dell'aerocorritore. Ci spiegano che loro, gli aerocorritori, fanno parte di una élite ristrettissima che costituisce la punta di diamante dell'aeronautica militare italiana. Sono quelli, per intenderci, che si agganciano al verricello e scendono dove il fuoco dell'emergenza "brucia". Subiscono l'addestramento più duro in assoluto, perché devono essere esperti in tecniche di sopravvivenza in mare e pure in montagna. Uno di loro ci spiega la regola del "3":

"si può essere aerocorritori solo se si riesce a stare 3 minuti senza respirare, 3 giorni senza bere e 3 settimane senza mangiare". Si ha l'impressione di parlare con qualcuno non del tutto umano.

La macchina organizzativa, però, non si ferma all'atterraggio, perché anche lì c'è tutto un complesso di uomini e mezzi destinati alla manutenzione e alla...

pulizia dell'elicottero. Sembra un cosa banale ma non è così: bisogna pur sem-



Le operazioni di soccorso: il prelievo dell'infortunato

pre tenere a mente che la maggior parte delle operazioni sono di soccorso, e non è raro che la persona salvata crei vere e proprie pozze di sangue all'interno del mezzo. Alla sanitizzazione ci pensa l'infermeria. Il COVID ci ha insegnato nostro malgrado quanto è importante que-

quali hanno comportato 466 sganci d'acqua che a loro volta corrispondono a 350.000 litri.

Il successo delle ultime operazioni antincendio in provincia di Trapani, grazie alle quali sono state salvate ampie porzioni di Riserva dello Zingaro, è anche merito loro.



Le operazioni di soccorso: la "consegna" al Civico di Palermo

sto adempimento.

Il secondo "grande impiego" degli elicotteri del Centro C.S.A.R. è quello relativo alle operazioni aeree antincendio. L'immaginario collettivo rimanda ai Canadair, ormai mitici aerei che sganciano ettolitri di acqua sulle fiamme. Tuttavia, la loro "potenza" - o forse è meglio dire "capienza" - sconta il difetto di una maggiore approssimatività: il pilota di Canadair, difatti, deve centrare il suo bersaglio mentre vola radente sugli incendi.

L'approssimatività - invece - è completamente azzerata quando a gettare l'acqua è un elicottero. La benna (cioè il secchio) ha certo meno capacità delle taniche di un aereo, ma senz'altro l'attitudine di fare "hovering", cioè di rimanere in volo fissi su un punto, consente al pilota dell'elicottero di sganciare la sua bomba d'acqua nel cuore del rogo. Qualche numero può rendere l'idea delle proporzioni: quest'anno sono state compiute 32 missioni per un totale di 64 ore di volo, le

Come è stato merito dell'82esimo C.S.A.R. il salvataggio di uno sfortunato cacciatore, che per un brutto scherzo del destino, ha esplosa un colpo di fucile all'indirizzo sbagliato. L'episodio, accaduto lo scorso settembre, è rappresentativo dell'efficienza dello C.S.A.R.: alle ore 13,03 l'elicottero decolla da Birgi; alle 13,12 l'aerocorritore era già agganciato al verricello pronto a calarsi su un punto impervio sulle montagne di Calatafimi. Alle 13,43 avevano caricato il malcapitato, in tutta sicurezza, su mezzo e 15 minuti dopo questi veniva affidato alle cure del Civico di Palermo. Per la cronaca: il cacciatore, una volta rimossi, ha voluto ringraziare personalmente gli uomini dell'82esimo Centro C.S.A.R.

Si chiamano tra loro "Jedi", come i cavalieri di Star Wars, e - probabilmente - mai soprannome fu più azzeccato.

Riccardo Rubino



Le fasi preliminari al volo: l'allestimento dell'elicottero a seconda delle esigenze della missione



Gli eliporti sulle isole (qui siamo a Ponza) sono spesso l'unica infrastruttura che garantisce continuità e celerità nei trasporti. Specie quelli di emergenza