

Adesso comincia la "SAMBA"

Così è chiamata la prima, temuta lezione di volo con l'ala rotante. Un momento che vi raccontiamo dopo averlo vissuto sul biposto CH 7 Kompres.

Di Sergio Barlocchetti



Prima o poi la curiosità di "provare" prende anche i piloti di aerei ultraleggeri, e in pochi minuti, complici gli amici, ti ritrovi seduto ai comandi di un eli-ULM. Non puoi neppure dire che ciò che ti sta davanti non ti sia familiare: alcuni strumenti proprio non sei abituato a vederli, come quello lì che ha due aghi, uno con scritto "Rotor", l'altro con scritto "Engine", e con indicazioni percentuali.

Barra e pedali ti sembrano al posto giusto, mentre la manetta li devi andare a cercare da un lato, in bas-



Il contagiri di motore e rotore

so, facendo un movimento che per te, abituato all'ala fissa, proprio non è naturale. Ma ci stai, non ti tiri indietro per nessun motivo: se ce l'hanno fatta gli altri, devi farcela anche tu. Che cosa sarà mai?

L'istruttore spiega: quello strumento è l'indicatore del numero dei giri di motore e rotore, porteremo entrambi su 100% ruotando l'impugnatura della manetta, non prima però di aver avviato e scaldato per bene il propulsore, che qui lavora al massimo per quasi tutto il tempo.

Nel frattempo cerchi di orientarti, di capire come si muovono i comandi, quanto sono rigidi e che diavolo ti ritroverai a manovrare,

Nella pagina accanto, un pilota con mani e piedi sui comandi. Il biposto CH 7 Kompres, assemblato dalla BW di Voghera (PV) costa circa 130.000 euro "chiavi in mano".

mentre vicino a te il "maestro" è calmo, tanto che ti chiedi se ha capito che tu, quel coso lì, non sai come domarlo.

Un "allora, ci siamo" pronunciato nell'interfono mi riporta alla realtà della situazione e delle azioni che devo compiere. Metto allora le mani sui comandi, allento la frizione che blocca la barra del passo ciclico, ruoto la manetta del gas lentamente, come da istruzioni, e seguo l'effetto di questo movimento sull'indicatore dei giri, cioè sul movimento dell'ago E.

Ingaggiata la frizione, le pale cominciano a girare e un indicatore luminoso avverte che la frizione sta lavorando, trasmettendo progressivamente potenza al rotore.

Fuori mi stanno guardando tutti, e so perfettamente che fra pochi istanti i movimenti insicuri dell'elicottero faranno ridere molti di loro. Ma anch'io so che mi diventerò parecchio.

Temperature in "arco verde", ora anche i giri sono a posto, entrambi al 100%, e non ci sono più scuse; premuto il tasto del governor, che "accoppia" motore e rotore, come da istruzioni punto il piede sinistro sul pedale e poi, lentamente, alzo la leva del passo collettivo, fino a quando sento che l'elicottero "alleggerisce" il suo peso da terra e che le vibrazioni cambiano,

facendosi più ampie. Tutto diventa improvvisamente un po' instabile, ed è una sensazione opposta a quella che si prova quando si decolla con l'aeroplano, quando le ruote si sollevano e i sobbalzi del prato svaniscono, lasciandoci godere un ambiente più "morbido" e ovattato.

Intanto mi sono staccato da terra, saliamo ma non perfettamente in verticale: sto cercando di tenerlo fermo sul punto da dove sono partito, ma per quanto

Temperature in "arco verde", ora anche i giri sono al 100%, e non ci sono più scuse...

mi sforzi non riesco a prevedere né a neutralizzare il suo comportamento.

Soltanto con i piedi vado sul sicuro: la risposta del

rotore anticoppia è precisa e riesco già a orientare la coda dove voglio (o quasi), agendo con delicatezza.

"E normale", dice l'istruttore, "cerca di sentirlo, ci vuole tempo, poi ti ritroverai a impartire migliaia di piccole correzioni senza rendertene conto".

So che è vero, ma non riesco ancora neppure a immaginare

quel momento.

Sono concentrato. Una volta in volo traslato, lontano da terra, non faccio una gran fatica a portare l'elicottero. Accelerero, rallento, viro, ma il problema è sempre quello del maledetto avvicinamento: sono tre volte che cerco di atterrare, mi avvicino alla piazzola fino a tre metri d'altezza, rallentando fino a quasi a fermarmi perfettamente, ma

non appena la quota si riduce a un paio di metri e tocco la leva del passo collettivo per abbassarmi ancora, l'equilibrio delle forze si scompone, devo correggere con il piede e smetto di galleggiare, cominciando a "ballare la samba" in tutte le direzioni.

"Mai indietro! Sempre atterrare da fermi o meglio andando lievemente in avanti, ma mai indietro e neppure di lato, si rischia di far toccare la coda, di fare un disastro, o il ribaltamento".

Ci riprovo, devo farcela, ma accidenti che sensibilità; dicono che gli elicotteri più grandi siano più semplici da pilotare, speriamo. Intanto manovro, cerco ostinatamente di correggere i miei movimenti, quasi ci riesco, e poi in un attimo è ancora tutto da rifare.

Soltanto dopo quattro tentativi, finalmente, lo metto giù, pur toccando prima con un pattino: anche un po' storto, ma ce l'ho fatta.

Giusto il tempo di tirare il fiato, e si ricomincia. Mi prendo un secondo per rilassarmi, ho i muscoli tesi e non voglio correre il rischio di partire irrigidendomi sui comandi. Sono deciso a fare tutto bene, o almeno a impegnarmi a fondo, e i

risultati arrivano: decollo diritto, mi volto senza problemi di 180 gradi ma comincio a volare all'indietro.

Correggo, ma subito devo in avanti e da un lato, quindi mi raddrizzo... penso a non andare indietro, ma come se non bastasse l'istruttore tuona: "Non perdere i giri! Accidenti i giri, e chi ci pensava più, il governor è spento!"

Ma reagisco e rimetto a posto tutto, poi, lentamente mi porto sull'area di atterraggio e cerco di abbassarmi lentamente.

Piano, piano, non devo andare indietro... fosse facile, dannazione! Quest'aggeggio

vuole fare di testa sua, e mi viene il dubbio che in fondo abbia ragione lui, e che il mio intervento sulle leve stia soltanto peggiorando le cose.

Ce la faccio, ne sono sicuro, sono vicinissimo a terra, ancora un brivido per la tendenza a muoversi da un lato ma poi ecco che tocco terra, con la cuffia che gracchia: "Bravo, quasi diritto, via motore!"

Basta per oggi, mi rilasso. Mi accorgo di essere stanco, devo aver perso un chilo, e sorrido all'istruttore, che (un po' per incoraggiarmi, un po' spero sia sincero) mi assicura che non vado affatto male. Slaccio le cinture, apro lo sportello, scendo, ringrazio e mi allontano, cominciando a rivivere in un ambiente dove si cammina e non ci sono vibrazioni.

Sono esausto, felice e sorpreso al tempo stesso per il mondo che ho appena conosciuto. Mi chiedo come sarà la prossima volta, che cosa mi farà fare l'istruttore, come reagirà. E quasi mi spiace che debbano trascorrere almeno un paio di giorni. Quasi quasi...



La barra del passo ciclico e, sulla destra in primo piano, quella che aziona il gas e il passo collettivo



L'Elisport CH 7 Kompres, l'eli-ULM più diffuso in Italia