

## I VELIVOLI FIRE BOSS IN ITALIA

Testo e foto a cura di Raffaele Fusilli

### La società di gestione

AIRSP&A, appartenente al raggruppamento SP&A-AVIALSA (quest'ultima - con cui AIRSP&A ha costituito un'Associazione Temporanea d'Impresa (A.T.I.) - operante nel settore agricolo e forestale nonché rappresentante in Europa dei velivoli dell'americana AirTractor e proprietaria dei velivoli rischierati in Italia), è una società di lavoro aereo specializzata nella protezione ambientale che attualmente utilizza gli anfibi AirTractor AT-802AF Fire Boss con cui dal 2006 svolge efficacemente la primaria attività AIB (Antincendio Boschivo) sul territorio italiano.

In relazione al periodo stagionale ed alla disponibilità di velivoli, AIRSP&A può operare anche al di fuori dei confini nazionali, ed effettuare interventi di:

- disinquinamento marino da idrocarburi,
- riforestazione,
- spargimento di sostanze per trattamenti fitopatologici e chimici
- rifornimento di prodotti ritardanti ed estinguenti, per incendi di classe "A" e "B", su aeromobili Canadair CL-415 ed Erickson S-64.

### Il velivolo

Il monoposto turboelica AirTractor AT-802AF Fire Boss è la risposta americana al polacco Pzl M18B Dromader e, come questo, deriva da una versione terrestre nata per uso prevalentemente agricolo poi ottimizzata per il contrasto agli incendi; si tratta di un mezzo innovativo confortevole per il pilota, di grande autonomia, facile da volare, veloce, versatile ed economico nella lotta, spesso impari, a catastrofi naturali ed eventi antropici.

La corsa effettiva per il pescaggio, o scooping, è di circa 800 metri e dura circa 10'' ai quali bisogna sommare i tempi d'impegno dei corridoi di ammaraggio e decollo, indispensabili perché l'intera operazione si svolga in tutta sicurezza; lo scooping avviene flottando alla velocità di circa 130 Km/h con l'acqua che, a mezzo apposite valvole di carico poste sui galleggianti davanti l'alloggiamento della ruota posteriore, viene convogliata all'interno del serbatoio per essere rilasciata, anche in più riprese, sul target; a terra, invece, il serbatoio viene collegato direttamente alle riserve idriche della base.

Il Fire Boss è dotato di un sistema di sgancio digitale tramite il quale il pilota può decidere area da coprire e dosaggio del liquido in funzione di velocità e dimensioni del fuoco per un tempestivo intervento volto ad evitare che le fiamme si estendano su un fronte che ne renderebbe più arduo lo spegnimento con il vantaggio di fornire una continuità d'intervento dopo il rilascio iniziale di acqua e ritardante con successivi sganci di acqua miscelata a bordo con Foam estinguente, in genere nella misura del 20%.

In una missione tipica, nel primo passaggio, l'aereo può scaricare circa 2500 litri di acqua e ritardante volando a 145 nodi con un consumo carburante di circa 300 litri l'ora, i rilasci successivi possono arrivare a 3.150 litri; il ritardante a lungo termine (a base di polifosfati di ammonio) blocca l'avanzamento delle fiamme per cui molto spesso i Fire Boss continuano a sganciare al di là del fronte dell'incendio per costituire una fascia frangifuoco.

I lanci successivi, effettuati con acqua ed estinguente (prodotto che ha la capacità di ridurre la tensione superficiale dell'acqua permettendole di arrivare compatta sul fuoco), creano un leggero strato di schiuma con maggiore capacità assorbente del calore rispetto all'acqua soffocando quindi il fuoco.

Il velivolo compensa il minor carico lanciabile con agilità e minori esigenze di supporto rispetto a ai più capaci Canadair CL-415, Erickson S-64 e Mi-26 potendo anche agire in supporto ad essi su incendi di dimensioni ragguardevoli a costi sensibilmente inferiori.

Potendo poi caricare 3.200 litri di acqua nel serbatoio ventrale da un bacino idrico di idonee dimensioni, non necessita rientrare alla base dopo lo sgancio rivelandosi altamente pagante in missioni di sorveglianza e ricognizione, anche armata (con a bordo il prodotto più opportuno); la versione terrestre, invece, può essere utilizzata in qualunque situazione essendo sufficiente che il pilota individui nelle vicinanze dell'incendio da controllare un tratto di terreno sufficientemente pianeggiante per atterraggio e rifornimento.

La velocità media a pieno carico di 270 Km orari, permette di avere tempi di trasferimento dalla fonte idrica all'incendio molto ridotti rispetto ad altri velivoli.

	CL-415 Canadair	AT-802F FireBoss
equipaggio	2 (pilota-copilota)	1
motori	2	1
velocità max crociera	kmh 375	337
capacità serbatoio acqua	lt 6.130	3.200
capacità serbatoio estinguente	lt 670 (15 lanci circa)	333 (15 lanci circa)
tempo scooping	“ 12	12
autonomia max	h 5,50	5

## L'attività

L'Air Tractor non è una novità nel panorama italiano in quanto tre esemplari del velivolo, in versione terrestre ed appartenenti al New South Wales Rural Fire Service (Australia), nel 2001 si sono rischierati a Gaudio di Lavello-PZ, compiendo quasi 500 ore di volo operativo.

Il rapporto SP&A/AVIALSA iniziava nel 2006 con la firma di un contratto con la Regione Sardegna per l'uso sperimentale di velivoli Fire Boss nella lotta agli incendi boschivi; pertanto 2 esemplari venivano rischierati ad Oristano-Fenosu, sulla costa occidentale della Sardegna, scelta per la sua ubicazione strategica per un rapido intervento su incendi nella metà meridionale dell'isola.

Nel 2007 veniva stipulato un contratto trimestrale per il periodo 24 luglio-30 settembre con il Dipartimento della Protezione Civile che prevedeva l'utilizzo di 5 aerei dislocati a Tortolì-NU (2) in Sardegna e a Pontecagnano-SA (3, di cui uno giunto il 23 agosto); gli aerei, nei periodi di massima allerta, hanno anche svolto pattugliamenti armati per intervenire tempestivamente ove necessario.

Il bilancio dell'attività 2007 consta di 394 missioni per 954 ore di volo totali e 2.713 lanci per circa 9,5 milioni di litri d'acqua complessivi; non per nulla l'estate 2007 è stata una delle più critiche degli ultimi anni sia in termini di vittime che di impiego per uomini e mezzi aero-terrestri.

Nel 2008 venivano firmati un contratto triennale con il Dipartimento della Protezione Civile e una convenzione con la Regione Puglia; per la prima campagna AIB estiva 2008, il 10 giugno 6 velivoli giungevano ad Olbia provenienti da Valencia, sede di AVIALSA.

Il giorno successivo, un Fire Boss rimaneva ad Olbia per un problema tecnico per cui nel pomeriggio a Foligno, base di supporto per la flotta, giungevano 5 aerei che, il giorno 13, si rischieravano sulle basi operative di Falconara, Foggia e Grottaglie e già dal 14 giugno iniziavano ad operare; il velivolo inefficiente ad Olbia veniva sostituito e la campagna AIB vera e propria iniziava il 15 giugno.

L'andamento della campagna AIB 2008 rispetto a quella 2007, data la minore richiesta di interventi aerei, conferma la riduzione degli incendi di circa il 40%.

Nel 2009 è probabile il rischieramento in Italia di 8/10 aerei le cui basi operative saranno scelte,

come ogni anno, dal Dipartimento della Protezione Civile per cui al momento non si conoscono.

### **Le modalità operative**

Gli aerei svolgono attività antincendio per conto del Dipartimento della Protezione Civile sotto coordinamento del Centro Operativo Aereo Unificato (C.O.A.U.) che, al verificarsi di un allarme antincendio, invia una scheda d'intervento alla sala operativa AIRSP&A di Roma il cui responsabile di turno inoltra il Task alla base operativa interessata.

I piloti, dall'età media di 35 anni, provengono dal settore civile tranne uno che ha prestato servizio nella Forza Aerea Portuguesa; l'esperienza di ciascuno si rivela importante nel valutare la strategia del momento e la stima del punto di sgancio poiché ogni incendio è diverso dagli altri.

### **Credits**

L'autore ringrazia per la cortese disponibilità i sigg.ri:

- Michele Fortunato, Ufficio Stampa Aeroporti di Puglia;
- Consiglio, Responsabile di Scalo, Aeroporto "Gino Lisa";
- Rodolfo Spagnoli, Amministratore SP&A S.r.l;
- Donato Pace, Dipendente SP&A S.r.l.



































