



SR71 BLACKBIRD IL RE DELLA VELOCITÀ, OVVERO: COME TI "SVERNICIO" L'AEREO

Brian Shul
traduzione e
introduzione
Nuccio Carista

C'erano parecchie cose che non potevamo fare con un SR-71, ma eravamo i più veloci "sul pezzo" e ci piaceva ricordarlo ai nostri compagni aviatori. Ci chiedevano spesso se proprio per questo fosse divertente pilotare il jet (l'SR-71 - ndt). "Divertente" non è proprio la prima parola che userei per descrivere il pilotaggio di questo aereo. "Intenso" forse. Addirittura "cerebrale". Ma ci fu un giorno in cui fu un puro divertimento essere i più veloci nel cielo, almeno per un momento. Successe quando io e Walter stavamo effettuando l'ultimo volo di addestramento. Ci servivano 100 ore sul jet per completare il nostro addestramento e ottenere la qualifica di "Mission Ready". Da qualche parte, sorvo-

lando il Colorado, avevamo superato il limite. Stavamo tornando in Arizona e il jet funzionava magnificamente. Con gli strumenti di fronte ci stavamo rilassando, non solo perché presto avremmo volato delle missioni vere, ma anche perché avevamo guadagnato una grande confidenza con l'aereo nei passati dieci mesi. Superando gli aridi deserti che stavano 80.000 piedi sotto di noi, potevo già vedere la costa della California dal confine con l'Arizona. Dopo molti mesi umilianti di simulatore e di studi avevo finalmente l'aereo in pugno. Stavo cominciando a dispiacermi per Walter seduto dietro. Era impegnato a monitorare quattro differenti frequenze radio e non poteva godersi l'incredibile vista che ci si mostrava

davanti. Era un buon addestramento per lui per quando avremmo iniziato a volare nelle missioni vere dove poteva succedere che una comunicazione prioritaria dal quartier generale fosse vitale. È stato difficile per me rinunciare al controllo delle radio dato che in tutta la mia carriera di volo ho sempre dovuto controllare da solo le mie trasmissioni. Ma faceva parte della suddivisione dei ruoli su questo aereo e mi ero ormai rassegnato. Tuttavia ero riuscito a ottenere di parlare alla radio quando stavamo ancora al suolo. Walt era bravo in molte cose, ma non poteva mai eguagliare la mia abilità di parlare calmo e sicuro alla radio; una abilità che avevo raffinato in tanti anni di squadriglie da combattimento dove il più piccolo tentennamento poteva essere motivo per la fucilazione. Lui lo sapeva e mi concedeva quel lusso. Giusto per avere cognizione di cosa lo impegnasse, attivai il pulsante delle comunicazioni e mi misi ad ascoltare le trasmissioni insieme a lui. Il maggiore chiacchiere del giorno era il controllo del traffico di Los Angeles, parecchio al di sotto di noi. Mentre ci osservavano sul radar (sebbene per poco) eravamo in spazio aereo non controllato e normalmente non li avremmo contattati a meno che avessimo avuto la necessità di entrare nel loro spazio aereo.

Questa è la storia più nota e intrigante che sia mai stata raccontata riguardo il mitico SR-71 Blackbird, le cui specifiche operative sono ancora oggi segrete. La storia è tratta dal libro "Sled Driver: Flying the World's Fastest Jet" del pilota di SR-71 Brian Shul; il libro è ormai fuori stampa e lo si può trovare usato su Amazon per "appena" 700\$. Ho trovato questa storia affascinante perché in un contesto di tecnologia estrema mette in luce alcuni simpatici aspetti dell'animo dei piloti; aspetti che certamente conosciamo bene... Brian mi ha concesso di tradurre per voi questo brano del suo libro. In fin dei conti si tratta di una beffa, una beffa che solo chi sa volare veloce con il corpo e con la mente può aver concepito. E, quindi, ecco a voi una delle più eleganti, se non la migliore, tra le beffe aeronautiche (nc)

Quella calma "voce di Houston"

Sentiamo la voce traballante di un solitario pilota di Cessna che chiede al radar una lettura della sua velocità al suolo. Erano gli anni pre-GPS e i piloti per vari motivi, spesso insignificanti, chiedevano la ground speed al controllo radar. "November Charlie 175, vi leggo a 90 nodi al suolo", risponde il controllo radar. Bisogna sapere, per quanto riguarda i controllori di volo, che sia che parlino a un pivevillo pilota a un Cessna o a uno dell'Air Force, essi usano lo stesso tono calmo, accurato e professionale che ti fa sentire importante. L'ho chiamato "la voce del

"In quel periodo io e Walter avevamo quasi terminato il nostro addestramento"





"13 miglia sopra l'Arizona c'è un pilota che si sta tormentando nel suo elmetto spaziale"

Controllo di Houston". Mi sono convinto, dopo aver visto per anni documentari sui programmi spaziali di questo paese e aver ascoltato la voce calma e distinta dei controllori di Houston, che tutti gli altri controllori volevano sembrare come loro e fondamentalmente ci sono riusciti. E non importava in quale parte del paese stessi volando, era come se sentissi sempre lo stesso controllore con la stessa voce. Nel tempo quel tono di voce è diventato dappertutto un suono confortevole per i piloti. Al contrario, nel tempo, i piloti hanno voluto assumere, durante le trasmissioni, il tono di Chuck Yeager, o al più quello di John Wayne. Meglio morire che suonare sgraziati alla radio! Appena dopo la comunicazione del Cessna, un Twin Beech chiama in frequenza con un tono di superiorità, chiedendo della sua velocità al suolo. *"Vi vedo a 125 nodi al suolo"* dice il controllore. Ragazzi, mi dico, il Beechcraft deve aver pensato di stare "svernicciando" il Cessna. Ecco che improvvisamente il pilota di un F18 della Marina entra in frequenza. Capisci subito che è un pilota della Marina perché suona molto figo alla radio: *"Controllo, una verifica Ground Speed per il Dusty 52"*. Prima che il Controllo rispondesse, penso tra me e me, Dusty 52 ha l'indicatore di ground speed in quel cruscotto da un milione di dollari e, quindi, perché mai sta chiedendo una verifica al Controllo Radar? Ci arrivo subito: Dusty 52 si vuole accertare che ogni cimice dal Monte Whitney al deserto del Mojave sappia a che velocità stia andando. Lui è il tizio più veloce nella valle oggi e vuole che tutti sappiano quanto si stia divertendo sul suo Hornet nuovo di fabbrica. La risposta, sempre con la solita voce calma, con perfetta scansione e senza emozione: *"Dusty 52, Controllo, vi leggiamo a 620 nodi al suolo"*.

"Sled Driver: Flying the World's Fastest Jet", da tempo esaurito, è oggi un vero libro di culto

E da quel momento non parlò più nessuno

Penso, la situazione è matura, o cosa? Mentre la mia mano istintivamente raggiunge il pulsante del microfono mi ricordo che Walt ha il controllo delle radio. E penso ancora che qualcosa deve essere fatta subito perché in pochi secondi saremo fuori dal settore e l'opportunità sarà persa. Quell'Hornet deve morire, e morire adesso. Penso a tutto il nostro addestramento di simulazione



e a quanto sia importante che noi avessimo sviluppato una sintonia come equipaggio e so che attivare la radio adesso, prevaricando Walter, distruggerebbe l'integrità di ciò per cui abbiamo lavorato tanto. Sono indeciso. Da qualche parte 13 miglia sopra l'Arizona, c'è un pilota che si sta tormentando nel suo elmetto spaziale. Ed ecco che sento il click del microfono dal sedile posteriore. Quello fu il momento in cui ho capito che io e Walter eravamo diventati "un equipaggio". Molto professionalmente, e senza emozione, Walter chiede: *"Los Angeles Center, Aspen 20, ci potete dare una lettura della velocità al suo-*

lo?". Non ci fu esitazione, e la risposta arrivò come per ogni altra richiesta del giorno: *"Aspen 20, vi vedo a 1842 nodi al suolo"*. Erano quei "quarantadue" nodi che mi piacevano di più; così accurati. Il Controllo Radar fu fiero di dare quell'informazione e sono certo che stava sorridendo. Ma il preciso momento in cui mi resi conto che io e Walt saremmo diventati amici per lungo tempo fu quando lui premette il microfono per la seconda volta per dire, con la sua più perfetta voce da pilota di caccia: *"Ah, Controllo, molte grazie, noi leggiamo essere molto prossimi a 1900 puliti"*. Per un momento Walter fu un

Dio. E finalmente avvertimmo una piccola crepa nella corazza della voce dell'Houston Center, quando Los Angeles Control rispose *"Roger Aspen, il vostro strumento è sicuramente più accurato del nostro. Ciao ragazzi"*. Tutto durò per pochi momenti, ma in quel breve scatto lungo il Sud Est, la Marina fu umiliata, tutti i mortali aeroplani in frequenza furono costretti a inchinarsi davanti al Re della Velocità e, ciò che più conta, io e Walter diventammo un equipaggio. Un bel giorno di lavoro. Non sentimmo più alcuna comunicazione in frequenza lungo tutta la costa.

"Ah, Controllo, molte grazie, noi leggiamo essere molto prossimi a 1900 puliti"

