



Un B-52 riesumato dopo sette anni di stoccaggio

La seconda vita di un B-52H "Stratofortress" dell'US Air Force, rimesso in condizioni di volo dopo essere stato parcheggiato nel "cimitero degli elefanti" dell'Arizona dal novembre 2008

Un bombardiere strategico B-52H è stato riportato in condizione di volare dopo aver trascorso oltre sette anni parcheggiato nel deserto dell'Arizona. L'esemplare rigenerato, battezzato "Ghost Rider", ha compiuto il primo volo della sua "nuova vita" il 30 agosto, decollando dalla "Tinker" AFB, in Oklahoma (sulla quale era giunto nel dicembre 2015), prima ancora di essere riverniciato.

L'Air Logistic Center di questa base aveva ricevuto, infatti, l'ordine di rimuovere tutti gli interventi ne-

cessari per l'"open storage" a lungo termine comunemente adottati per gli aerei conservati nel "cimitero" della "Davis-Monthan" AFB di Tucson, in Arizona, al 309th Aerospace Maintenance And Regeneration Group (AMARG). L'operazione di ripristino ha richiesto nove mesi di lavoro.

L'AMARG è un centro di "open storage" (cioè un parcheggio all'aperto), nel quale le forze armate americane inviano gli aeromobili ritirati dal servizio, temporaneamente o definitivamente (vedere l'ap-

profondito articolo su Aeronautica & Difesa n. 354, aprile 2016, a pag. 54). Gli aeroplani per i quali non è più prevedibile alcun impiego sono "cannibalizzati" e demoliti, mentre quelli riutilizzabili (anche nell'ipotesi di forniture a forze aeree straniere) sono sottoposti ad accurati trattamenti protettivi che coadiuvano l'effetto del clima secco dell'Arizona, particolarmente favorevole alla loro conservazione.

Il "Ghost Rider" rimpiazzerà un altro B-52H che era andato distrutto in un incendio avvenuto nel 2014. Per questo motivo è stato scelto per il suo sostituto il nome evocativo di "Ghost Rider", un personaggio dei fumetti che torna a correre in moto dopo la sua morte, circondato dalle fiamme. Grazie a questo recupero l'USAF può conservare il numero, ritenuto il minimo necessario, di 58 B-52H in servizio di prima linea più ulteriori 18 di riserva.

L'Air Logistic Center, sul quale opera il 565th Aircraft Maintenance Squadron, sta conducendo un ciclo di collaudi sul "Ghost Rider" (Tail Number 61-007) prima di reintrodurlo in servizio sulla "Minot" AFB



Nella pagina accanto, in ordine di lettura: il B-52H battezzato "Ghost Rider" rulla sulla "Tinker" AFB, in Oklahoma, all'inizio della sua "seconda vita"; il bombardiere come appariva nel parcheggio dell'AMARG sulla "Davis-Monthan" AFB, in Arizona; il personale del 565th Aircraft Maintenance Squadron provvede a rimontare la deriva; il B-52H s/n 61-007, prima della verniciatura, davanti ad un'infrastruttura dell'Oklahoma City Air Logistic Center che occupa un settore della "Tinker" AFB. Qui sotto: il B-52H, che faceva parte dell'ultimo lotto di macchine di questa versione ed era stato ordinato nel 1961, è arrivato sulla "Tinker" AFB il 27 settembre. In fondo alla pagina: il bombardiere, prima di passare alla verniciatura, durante le verifiche del funzionamento degli impianti di bordo.

(che prende il nome dalla città del North Dakota) nel 5th Bomb Wing. In questa sua seconda vita svolgerà missioni di bombardamento convenzionale, armato anche con missili di crociera AGM-86C.

A differenza dei grandi bombardieri sovietici che avevano quattro motori, o solo due nel caso della famiglia dei Tu-16, il B-52 è l'unico aeroplano attuale ad averne ben otto. Soluzione necessaria per l'indisponibilità negli Stati Uniti, all'epoca dell'entrata in servizio, di propulsori a getto sufficientemente affidabili e di spinta adeguata. Di quando in quando si è fatta strada l'ipotesi di sostituire gli attuali otto motori a doppio flusso Pratt & Whitney TF33 con quattro di altro tipo, più moderni e più potenti. A fronte della spesa (non propriamente trascurabile) per l'acquisto e l'installazione dei nuovi propulsori, con relativa riprogettazione dei punti di supporto, si otterrebbero prestazioni più brillanti, minor consumo di combustibile, riduzione delle emissioni inquinanti, manutenzione più ridotta.

Quest'idea apparve già nel 1982 quando fu studiata la rimotorizzazione con quattro Pratt & Whitney F117 ma non se ne fece nulla poiché si pensava che il vecchio bombardiere potesse essere facilmente sostituito dai B-1 e B-2. Nel 1996 la Rolls-Royce offrì il leasing di quattro RB211-535 per ogni macchina ma la soluzione "motori in affitto" non fu considerata idonea per un aereo da combattimento. L'argomento tornò d'attualità nel 2002, quando il Defense Science Board pubblicò uno studio che evidenziava, tra l'altro, il risparmio nei costi del riforni-



mento in volo che, con motori più parchi, sarebbe stato un'esigenza meno frequente a parità di durata della missione: furono considerati ancora una volta gli F117 e gli RB211 oltre ai CFM56 ma tutto è rimasto lettera morta.

Il tema è tornato d'attualità, proprio in occasione della "riesumazione" del B-52 "Ghost Rider". Prendendo lo spunto da quest'episodio, il comandante uscente dell'8th Air Force, generale Richard Clark, ne ha raccomandato la rimotorizzazione. Infatti, con l'intenzione dell'USAF di mantenere in servizio i B-52H ancora nei prossimi anni Quaranta, nuovi motori assicurerebbero sensibili miglioramenti in termini di

tangenza operativa, autonomia, carico bellico ed energia per gli impianti accessori. Un B-52 rimotorizzato potrebbe essere interessante in quanto disponibile in tempi brevi e senza particolari complicazioni e, inoltre, potrebbe risultare meno critico di B-1, B-2 e del futuro B-21 nella compatibilità geometrico/strutturale con i più diversi tipi di armamento di caduta e missilistico.

In ogni caso, il B-52H con buona probabilità arriverà ad essere in servizio nel 2040 e forse anche oltre, sia pure in un numero di esemplari più ridotto rispetto a quello oggi in organico e potrà farlo con o senza nuovi motori.

Nico Sgarlato