

La flotta CH47C in Afghanistan ha superato le 2000 ore di volo

Quante ore di manutenzione supportano questo prestigioso risultato?

di Giuliano Ribichini



E' stata una sorpresa l'aver appreso che di recente la Task Force "Fenice" ha superato le duemila ore di volo con gli elicotteri CH47C, dalla loro immissione in Teatro operativo afgano. Anzi, più che una sorpresa è stata una presa di coscienza perché operando nel settore manutentivo di secondo livello tecnico degli elicotteri CH47C, mi rendevo conto del "lavoro" che stavano svolgendo questi elicotteri, ma non avevo conferma di quanto intensamente fossero impiegati in termini di ore di volo.

Alcune domande mi sono balenate subito in mente: ma quanta manutenzione è necessaria per consentire ai CH47C di volare per 2000 ore in piena sicurezza?

Ebbene, le ore di manutenzione che sottendono a tale prestazione ammontano a 80500, di cui 68500 sono totalizzate dal lavoro degli Specialisti del 4° Reggimento di Sostegno "Scorpione" e 12000 dal personale operativo che impiega direttamente le prestigiose macchine.

Per una corretta valutazione dei dati occorre affidarsi ad un parametro di sicuro riferimento rappresentato da un ciclo di 800 ore di volo nel quale il CH47C tocca tutti i tipi di interventi previsti dai manuali e riportare, quindi, i dati ottenuti a 2000 ore di volo.

Dall'esperienza acquisita e dai dati più recenti raccolti ho potuto constatare che, per l'effettuazione delle quattro ispezioni di fase di un ciclo di ottocento ore di volo, sono necessarie 18.000 ore di manutenzione delle quali seimila circa per l'ispezione delle ottocento ore di volo, mentre la parte rimanente per le tre ispezioni di fase. Per i controlli alle cento, cinquanta e venticinque ore di volo sono invece necessarie circa 4000 ore di manutenzione, riferite sempre al medesimo ciclo di 800 ore di volo. Le quattro ispezioni di fase ricorrenti in un ciclo completo di ottocento ore di volo vengono effettuate nella quasi totalità dallo "Scorpione".

L'ispezione giornaliera e l'eliminazione delle piccole

inefficienze, quando l'elicottero è in linea di volo, potrebbero assorbire, approssimativamente, un'altra ora di manutenzione (800 MHx800FH) per ora di volo. In totale ci avviciniamo alle trenta ore di attività specialistica per ora di volo. Sembra un dato sorprendente, ma ritengo che chi opera sul "Chinook" lo comprenda appieno, fermandosi per un attimo a riflettere sul lavoro che svolge. Rispetto allo standard rilevabile dalle direttive in vigore, è verificabile, inoltre, un incremento del 30% delle ore lavorate per l'esecuzione delle ispezioni fasate ($18000 \times 30\% = 5400$). La causa è da ricondurre, in primo luogo, alla necessità dei maggiori interventi manutentivi per riportare gli elicotteri CH-47C ad un "livello di



bontà" (come insegnano i colleghi della standardizzazione) conforme con gli standard qualitativi di aeronavigabilità, a causa del "degrado" che gli aeromobili subiscono, seppur naturale e fisiologico, con il passare del tempo dalla loro costruzione. In particolare ciò è più marcato per quegli elicotteri impiegati in Teatro operativo afgano, poiché operano in ambienti estremi, con notevoli escursioni termiche e, quindi, con un maggiore "stress" operativo della macchina.

In secondo luogo è necessario ricordare che si tratta dell'elicottero più grande e forse con il maggior numero di componenti meccanici dell'Aviazione dell'Esercito per cui, ancorché ben conosciuto dagli specialisti, può presentare problematiche tecniche che possono richiedere un notevole dispendio di risorse per la loro risoluzione. Insomma è un bell'elicottero, potente e affidabile, ma che non ti lascia un attimo fermo. Vediamo adesso di quantificare l'attività svolta dal 4° Reggimento "Scorpione" in favore dell'Italian Aviation Battalion, che opera in territorio afgano con gli elicotteri CH47C. Considerando tutto il periodo di impiego dei "Chinook" in Afghanistan dal 2005 ad oggi, il Reggimento "Scorpione" ha avuto l'incarico di immettere in quel territorio, con vettore strategico Antonov AN 124, un totale di dieci elicotteri CH47C e di sgomberarne cinque. Ha effettuato poi, direttamente in Afghanistan, tre ispezioni di fase: una delle quattrocento e due delle duecento ore di volo.



Il Reggimento "Scorpione" è intervenuto, inoltre, con squadre a contatto di tecnici per l'effettuazione di riparazioni strutturali e con propri piloti per l'esecuzione di alcuni voli di collaudo.

Ha infine assicurato la continua presenza di un nucleo di personale di secondo livello tecnico pre-posizionato su Herat, dotato di una serie di ricambi ed attrezzature per elicotteri CH47C, per fornire la maggiore assistenza possibile alla Componente operativa.

Riparazioni ed assistenza che vanno riportati a quel 30% in più di ore di manutenzione di cui abbiamo già parlato. In Patria il Reggimento ha provveduto ad effettuare sugli elicotteri CH47C destinati alla Componente operativa, oltre alle ispezioni di fase previste, anche tutti gli aggiornamenti tecnici necessari per preparare tali aeromobili all'impiego nello specifico ambiente operativo, quali, in particolare, l'applicazione del sistema di autoprotezione alla minaccia missilistica SIAP, che ha interessato gli ultimi elicotteri assegnati alla Task Force, e l'installazione delle corazzature.

In questa ultima attività è compresa anche la collaborazione tecnica alle fasi di sperimentazione e certificazione della nuova configurazione.

Dalla verifica dei dati relativi al personale impiegato, è emerso che sono state necessarie ulteriori 4000 ore di manutenzione totali per portare a termine le attività di modifica degli elicotteri CH47C e la movimentazione degli stessi nel teatro operativo a mezzo di vettore aereo, rapportate sempre ad un ciclo di ottocento ore di volo in territorio afgano.

Fatti i debiti conti possiamo affermare che per effettuare in sicurezza 2000 ore di volo occorrono 80500 ore di manutenzione, con un rapporto di 40 ore di manutenzione per ogni ora di volo effettuata in teatro afgano.

Comprendo appieno che quella esposta è attività istituzionale e che il 4° Reggimento AVES "Scorpione" è stato costituito per sostenere la flotta CH47C, ma penso sia importante rendere merito, con l'evidenza dei dati statistici, al lavoro svolto silenziosamente dalla componente logistica dell'Aviazione dell'Esercito.