

Testo e foto di Chad Slattery

EDWARDS BASE APERTA

L'area è da sempre off-limits, ma per migliorare la convivenza tra militari e civili, il Flight Test Center dell'Usaf ha organizzato un fly-in (con lotteria) per 100 fortunati piloti. Noi c'eravamo. Ecco com'è andata.

In corto finale
L'SF 260 di Roger Tonry sulla soglia della pista di 4.200 metri x 90 creata ad hoc sul letto argilloso. Sul Rogers Lake, sempre parte di Edwards (KEDW), la pista più lunga, la 17/35, misura 39.000' x 900' (11,8 km x 274 metri).

Il lago asciutto di Rosamond si estende nel quadrante sud-occidentale del deserto di Mojave, in California. Oltre 54 km² di argilla indurita, che forma una crosta con uno spessore di poco inferiore al mezzo metro su tutta quell'enorme estensione. Le dimensioni, la piattezza e la collocazione remota del letto lacustre hanno reso negli Anni Quaranta Rosamond Dry Lake una pista perfetta in caso d'emergenza per molti velivoli militari ancora segreti, come l'ala volante Bell XP 59A o l'X 1. Per questo l'accesso al pubblico era interdetto. Da allora, la zona è rimasta tale e quale: *off-limits*. Al giorno d'oggi Rosamond fa parte di Edwards Air Force Base, e i piloti civili continuano a starne alla larga.

"Il suo spazio aereo pullula ancora di attività con jet militari", afferma un pilota locale, Roger Tonry, "per cui, per prima cosa, si rischia di essere arrestati. Punto secondo, se non si fa attenzione c'è anche la possibilità di lasciarci la pelle". Così, quando Edwards ha annunciato che avrebbe organizzato una lotteria – la prima in assoluto – per consentire a un centinaio di piloti civili di atterrare a Rosamond Lake, Tonry ha presentato la domanda. Ma non è stato il solo: in totale ne sono arrivate altre 2.234 da altrettanti piloti. "In un giorno solo potevi entrare nella storia di Edwards, avere accesso legalmente a una delle basi militari con le maggiori restrizioni e sperimentare che effetto fa posare le ruote su di un lago asciutto". Era una *chance*



MUROC, LA MECCA DEI TEST PILOT

Mojave (pron. *mahavi*) è il nome di una popolazione nativa della California meridionale. Il nome significa "quelli che vivono vicino al fiume" (il Colorado). L'omonimo altopiano desertico comprende lembi del Nevada, dello Utah e dell'Arizona. Riparato dalla Sierra occidentale, vanta cieli limpidi perenni (la pioggia non supera i 250 mm annui). L'insolazione diurna, l'escursione termica giorno/notte e le variazioni altimetriche (la media sta fra i 700 e i 1.800 m; il massimo si raggiunge ai 3.620 m del Charleston Peak, e il minimo nella vicinissima Valle della Morte, a meno 86 m)

Prove di volo e poligono di tiro
In alto, una mappa Anni '50 con le rotte tra Rosamond e Rodgers Lake. Al centro, Pancho's, il ranch di Florence Lowe Barnes. Sotto, l'ala volante Northrop YB 49..

sono causa di venti intensi e molto variabili. Nell'area più occidentale del deserto, dove un ramo della ferrovia di Santa Fe punta a sud verso Los Angeles, che dista un centinaio di chilometri, nel 1910 i fratelli Ralph e Clifford Corum, oltre

a coltivare alfalfa e allevare tacchini, aprirono un ufficio postale con annesso emporio. E poiché in California esisteva già un Corum, lo registrarono con il nome al contrario: Muroc. Qui, nel 1933, l'Army Air Corps aprì una base aerea dove i caccia e i bombardieri potessero compiere esercitazioni a fuoco senza disturbare nessuno. L'attività era discontinua, e sulle piste tracciate sul fondo dei laghi asciutti Rosamond e Rogers





Viaggio nel tempo
N103NA, un ex C 47B della Forza aerea pakistana. Battezzato "Classic Express" è basato vicino a Riverside (www.flabob.org).

il primo gruppo di civili ad atterrare a Rosamond? Per iniziare la pianificazione Edwards si è rivolta a Joshua Approach, Joshua Avvicinamento, il Centro della Federal Aviation Administration che si occupa dell'High Desert e che si sarebbe accollato il controllo del traffico aereo. Per prima cosa i tecnici della Faa hanno spostato di una trentina di chilometri un trasmettitore in quota per garantire le comunicazioni sull'intera valle. Successivamente, sul fondo asciutto del lago, Edwards ha curato la mappatura di una pista di 14.000 piedi di lunghezza per 300 di larghezza (4.267 metri x 91) utilizzando una vernice a base catramosa. Koukourikos ha quindi messo insieme una documentazione dettagliata per consentire ai piloti di familiarizzarsi con le speciali tecniche di atterraggio richieste dall'ambiente. "In tutta la mia vita non ho mai visto tanti dati su una pista di atterraggio", si è meravigliato Dave Cummings, pilota di uno HU-16B Albratross, "in particolare su questa che ha una superficie di 54 chilometri quadrati. Mi sono detto: bene, credo di potercela fare". Il giorno dell'evento, l'1 ottobre, gli arrivi sono cominciati poco dopo le prime luci dell'alba, guidati da cinque controllori sistematisi su di un camioncino con il cassone rialzato parcheggiato sul letto del lago. L'hanno chiamata Muroc

Manuale online
Una vista dall'alto del raduno. Sotto, aerei al parcheggio. Per i piloti di Ag non mancano i corridoi Vfr, ma per evitare guai nella R-2508 è meglio consultare lo User Handbook di 95 pagine (www.edwards.af.mil/r-2508.asp).

che si presenta una volta sola nella vita; in breve, è diventato in città il biglietto più richiesto. L'idea dell'evento è venuta all'inizio del 2010 al responsabile della sicurezza Bill Koukourikos e al comandante, il generale maggiore David Eichorn. "Ci stavamo chiedendo che cosa fare negli anni dispari quando Edwards non ha una *open house*", ricorda Koukourikos, "e a quel punto ho suggerito un *fly-in* sul lago aperto ai civili e focalizzato sulla sicurezza negli spazi aerei". Il comandante Eichorn si è trovato d'accordo e poi ha arricchito la posta: perché non rendere l'occasione davvero speciale, consentendo loro di essere

Tecnica insolita

Si atterra senza ridurre la potenza osservando la silhouette dell'aereo. In rullaggio sembra di sbriciolare piatti con le ruote...



Tower, un omaggio al nome di Edwards in tempo di guerra. Con le sue radio, i generatori, le antenne e i binocoli la torre mobile ha garantito in tempo reale il flusso delle informazioni. "Sono rimasto sorpreso dal modo in cui i piloti hanno affrontato il fondo del lago: un ambiente non familiare e con pochi riferimenti al suolo per valutare la propria altitudine", nota Mark Heinrich della Faa. Il pilota Roger Tonry concorda in pieno: "Si atterra senza ridurre la potenza e osservando la *silhouette* dell'aeroplano. È meno difficile di quel che sembra. Durante il rullaggio è subito evidente che non si ha a che fare con un fondo pavimentato. L'impressione è quella

era più frequente vedere gare fra auto da corsa - le famose *Hot Rod* - piuttosto che aeroplani. Tutto cambiò con la Seconda guerra mondiale. La posizione e conformazione della base era ideale per controllare gli accessi lungo l'unica via (la California State Route 14) ed essa fu quindi prescelta per i voli di collaudo dei velivoli militari e di alte prestazioni; questi ultimi quasi sempre in collaborazione con la Naca (National Advisory Committee for Aeronautics), la quale, il 1° ottobre 1958, sarebbe divenuta la Nasa ed avrebbe ampliato sempre più il proprio locale centro di prove di volo, poi intitolato a Hugh L. Dryden. Alla fine del conflitto, accanto ai nuovi velivoli in sviluppo, qui si videro volare i principali aerei di alte prestazioni catturati dagli Alleati alle forze aeree dell'Asse: una pratica mantenuta anche negli anni successivi nei riguardi degli aerei dell'Urss e suoi alleati. La progressione dei primi voli compiuti nella base è impressionante. 1941: 2 dicembre, Curtiss CW 24B, dimostratore per il caccia canard XP 55 Ascender. 1942: 1 ottobre, Bell XP 59A Airacomet, primo jet americano.



1943: 9 gennaio, Lockheed C 69 Constellation; 15 gennaio, Vultee XP 54 "Swoose Goose"; 6 settembre, Northrop XP 56 "Black Bullet". 1944: 8 gennaio, Lockheed XP 80, prototipo dimostratore del primo caccia a reazione Usa; 6 giugno: Lockheed XP 58 Chain Lightning. 1945: 7 febbraio, Consolidated XP 81 Vultee; 12 settembre, Northrop XP 79 Flying Ram. 1946: 28 febbraio, Republic XP 84 Thunderjet; 17 maggio, Douglas XB 43, primo prototipo di bombardiere a reazione; 25 giugno, Northrop XB 35 Flying Wing; 12 settembre, North American XFJ 1 Fury, primo caccia a reazione dell'US Navy; 2 ottobre, Vought XF6U-1 Pirate; 1 novembre, Ryan XF2R-1 Dark Shark; 9 novembre, Lockheed XR6V-1 Constitution; 9 dicembre, Bell XS 1. 1947: 17 marzo, North American XB 45 Tornado; 2 aprile, Convair XB 46; 5 aprile, Hughes XF 11; 15 aprile, Douglas D 558-I Skystreak; 27 maggio, Douglas XB 42A; 1° ottobre, North American XP 86 Sabre; 21 ottobre, Northrop YB 49 Flying Wing.

Dai caccia tedeschi all' X 1 di Yeager
Sopra, Glamouros Glennis, il Bell X1 di Chuck Yeager protagonista del primo volo supersonico; sotto, un Heinkel He 162 Volksjäger a Edwards. Ai comandi, un giovane Bob Hoover.





Acrobata e stunt pilot

A lato, la sosia di Pancho Barnes arrivata a Edwards con uno Stinson. Pancho pilotava un veloce Travelair, "Mystery Ship".

di sbriciolare dei piatti sotto le ruote".

Al Siai Marchetti SF 260 di Tonry si sono aggiunti via via altri aerei; vecchi Cessna, alcuni *warbird* e qualche Cirrus nuovo di zecca. A seguire è giunto un secondo gruppo di 15 *warbird*, compreso un B 25, un PT 19 e un T 28. Il più strano e affascinante è stato uno degli ultimi, un Grumman HU-16B anfibia. Maestoso ma goffo su quello sfondo inaridito, era evidente che si trovava fuori dal suo elemento naturale. Tutti i piloti venivano indirizzati verso una tradizionale colazione a base di *pancake* (5 dollari a testa) per poi radunarsi sotto un gigantesco tendone. A seguire, una serie di *briefing* condotti in maniera molto professionale. Tra i temi trattati, i voli dei piloti sperimentatori ("un rischio calcolato"), i gloriosi giorni dell'X 15, le tecniche per evitare il rischio di *midair*, le collisioni in volo ("continue a infastidire i controllori Faa fino a quando non identificate il vostro traffico"), e l'attraversamento del Complex R-2508, una *restricted area* che pullula di attività militari (oltre a Edwards, Fort Irvin e China Lake; ndr). Per non dire del ruolo femminile nella storia di Edwards. La leggendaria Pancho Barnes - che gestiva un *ranch* con tanto di bar-punto d'incontro per i *test pilot* della base negli Anni '40 e '50 - ha fatto una breve e insolitamente

Warbird e high-tech

In alto, un B 25 al parcheggio. A lato, l'Albatross di Row 44 (www.row44.com); è una piattaforma volante per sperimentare la banda larga wi-fi sui liner. Sotto, controlli prevolo su un "260".



morigerata apparizione (nei suoi panni, una locale 99er, associazione di donne pilota).

Nel pomeriggio, dopo pranzo, sono spuntati i primi temporali. I controllori, a quel punto, hanno in fretta "invitato" e poi istruito i piloti a lasciare i parcheggi. Sempre con la sicurezza in mente, l'asciutto e austero bollettino stampa della base ha così riferito: "È stato quindi determinato che una partenza anticipata sarebbe stata nel miglior interesse di tutti i partecipanti". ■

Traduzione di Maurizio Gunelli

Ponte radio in quota

Per assicurare le comunicazioni i tecnici della Faa hanno persino spostato di una trentina di km un trasmettitore



Dalle gare al ranch

Sopra, Florence Lowe "Pancho" Barnes (1901-1975), titolare dell'Happy Bottom Riding Club; tra i clienti, Jimmy Doolittle e Chuck Yeager. A lato, Pancho con Amelia Earhart (1ª e 3ª da sinistra), da lei battuta in una gara di velocità aerea, la Women's Air Derby, da Santa Monica a Cleveland.

Quest'ultimo - bombardiere ala volante con 8 turbogetti (ridotti a 4 nei prototipi successivi) dalle forme avveniristiche e qualità di volo di difficile gestione - il 5 giugno 1948 fu oggetto del primo grave incidente occorso al centro sperimentale, con la morte del pilota Glen Edwards. A lui, com'è uso in America, è stata intitolata la base, e a (tanti) altri caduti sono intitolate le vie principali. Con l'X 1 iniziò l'era degli aerei sperimentali e della ricerca della velocità, le cui tappe principali sono: 14 ottobre 1947, primo volo supersonico del Bell X 1 pilotato da Charles Yeager (Mach 1,015); 20 novembre 1953, superamento di Mach 2 da parte del Douglas D 558-II Skyrocket pilotato da Scott Crossfield; 26 settembre 1956, superamento di Mach 3 da parte del Bell X 2 pilotato da Mel Apt (che perse il controllo e precipitò). Epitome del volo ultrasonico fu il North American X 15, che fra il settembre 1959 e l'ottobre 1968 compì 199 voli, raggiungendo Mach 6,72 (7.274 km/h) e la quota di 108 km. Avendo superato con l'X 15 la quota

Un "alternato" per lo Shuttle

Edwards ha visto l'atterraggio della prima missione del Columbia (aprile 1981). Oggi resta un back-up: la Florida e il Kennedy Space Center sono più convenienti in termini di costi.

di 80 km, cinque piloti dell'Usaf e tre della Nasa ottennero la qualifica di astronauti prima ancora che iniziasse il programma di voli umani nello spazio, e non a caso i primi voli planati dello Space Shuttle e vari atterraggi della navetta sono stati

eseguiti sulla lunghissima pista (quasi 12 km) del Lago Rogers. Accanto alle attività sperimentali, a Edwards ha sede l'Usaf Test Pilot School, collegata con l'Air University dell'Usaf, frequentata da allievi di molte altre forze aeree mondiali (fra le quali la nostra), che laurea piloti, navigatori e ingegneri sperimentatori. Edwards e Dryden sono aperte anche ai visitatori. Le visite (con prenotazione, almeno 3 settimane) sono programmate nel primo e terzo venerdì del mese. Per Edwards c'è un formulario elettronico (www.edwards.af.mil/main/contactus.asp); come Recipient scegliere "Request a Tour". Per Dryden si veda www.nasa.gov/centers/dryden/about/Dryden/tour.html ■

Andrea Artoni