

GLI ELICOTTERI IMBARCATI

**Quello tra elicottero e nave
è un connubio alquanto antico:
logico, quindi, che continui a rafforzarsi,
come avviene nell'US Navy**



I FRULLINI DELL'US NAVY

LA PIU' GRANDE MARINA DEL MONDO

FA AMPIO RICORSO ALL'ALA ROTANTE

Le radici navali dell'elicottero sono piuttosto antiche, e del tutto logiche, visto che le macchine ad ala rotante, non avendo bisogno di grandi ponti di volo, possono operare praticamente da qualsiasi tipo di unità. In questo senso compi esperimenti anche la Regia Marina italiana, mentre spettò alla Kriegsmarine tedesca, durante la seconda guerra mondiale, dare inizio all'impiego generalizzato

dell'elicottero in missioni militari. Quest'esigenza, invece, era meno sentita da parte dell'US Navy, che durante il secondo conflitto mondiale poté contare su di un numero incredibile di portaerei, ma ciò non toglie che alle creature di Igor Sikorsky prima e poi di Frank Piasecki, Charles Kaman e degli altri pionieri abbiano dedicato grande attenzione sia l'US Marine Corps.

Tuttavia, chi ha la fortuna di poter effettuare una visita a bordo di una portaerei, difficilmente avrà occhi per i "Sea King" o i "Seahawk" che vi sono a bordo, a causa dell'incontestabile maggiore "appeal" degli F-14 "Tomcat", degli F-18 "Hornet" o degli A-6 "Intruder". Gli addetti ai lavori, però, sanno che gli elicotteri imbarcati su di un'unità navale svolgono compiti importantissimi che, nell'ambito di un Carrier

Air Wing, cioè lo stormo imbarcato su di una portaerei dell'US Navy, diventano fondamentali.

Sono, infatti, gli elicotteri a rendere così efficaci e tempestive le operazioni SAR (Search and Rescue, soccorso), oltre che svolgere un'intensa attività logistica e affrontare missioni specifiche come la lotta ai sottomarini. Proprio quest'ultimo compito, passato in secondo piano con la fine della minaccia rappresentata dal-

la flotta di sottomarini nucleari dell'allora URSS, non ha comunque perso del tutto la sua importanza, visto che anche l'enorme potenza delle unità navali di superficie rimane vulnerabile nei riguardi dell'offesa subacquea. Solo l'elicottero è in grado di mantenersi in volo stazionario consentendo accurati rilevamenti sonar (possibilità che all'aeroplano è negata) ma, d'altro canto, non è questa l'unica prerogativa che lo

rende un complemento indispensabile per le operazioni navali.

Sino ad un paio di anni fa il tipo più diffuso sulle unità dell'US Navy era il Sikorsky SH-3H "Sea King" (re del mare), quasi identico al tipo omonimo in servizio nella Marina Militare italiana; ora però è ampiamente rimpiazzato dal Sikorsky SH-60F "Ocean Hawk" (falco dell'oceano). Varianti del "Sea King" sono impiegate in altri compiti: i VH-3D "Seadragon"



(drago del mare), dei Marines, come possiamo vedere spesso nei servizi televisivi, sono impiegati correntemente per il trasporto delle più alte cariche dello Stato e delle personalità ospiti, mentre gli HH-3F "Pelican" (anche in questo caso quasi identici agli omonimi elicotteri italiani impiegati per il servizio SAR) stanno svolgendo i loro ultimi giorni di attività presso l'US Coast Guard, anche se riteniamo che, al momento in cui apparirà questo servizio,

saranno stati già tutti sostituiti dai più moderni Aérospatiale HH-65A "Dolphin" e Sikorsky HH-60J "Jayhawk" (un falco acquatico). Tornando all'HH-3H, troviamo questo veterano impegnato in due profili di missione: ASW (Anti-Submarine Warfare), antisommergibili, e "plane guard" (guardia aerea); questo secondo ruolo consiste nel volare in formazione con la nave, a poppavia e su di un lato del sentiero di avvicinamento, per l'eventuale

recupero di equipaggi che si trovasse nella necessità di eiettarsi dal loro aereo. Per questo motivo i piloti da caccia hanno grande rispetto e stima per gli elicotteristi, in quanto sanno di poter contare su questi angeli custodi che non esitano a spingersi oltre al livello del "bingo fuel" (la spia della riserva) pur di portare a termine la propria missione di soccorso. Oltre tutto, i piloti dell'ala fissa sanno che i loro colleghi non possono far conto sul



GLI ELICOTTERI IMBARCATI

Nelle due pagine precedenti: un Sikorsky SH-60B "Seahawk" dell'HS-14 Squadron dell'US Navy. Nella pagina a fianco, sopra: questa "giungla" di rotori appartiene ad un reparto di Boeing CH-46E "Seaknight" dei Marines; sotto: un Sikorsky MH-53E "Seadragon" dell'HC-4 Squadron dell'US Navy sul ponte della Washington. Qui sotto: un Sikorsky HH-60J "Jayhawk" dell'US Coast Guard. In fondo alla pagina: ancora un CH-46E dell'HMM-162 dei Marines, con mimetica ad alto contrasto, sul ponte dell'America, durante le operazioni sulla ex-Iugoslavia.



seggolino eiettabile e sul paracadute, ma solo sull'autorotazione...

Dal punto di vista tecnico, l'HH-3 è un elicottero dalla tradizionale formula Sikorsky con rotore principale ed anticoppia a cinque pale, azionato da due turbine General Electric T58-GE-10 da 1.400 sHP; in servizio dal 1961, ha un equipaggio costituito da due piloti e due operatori dei sistemi di bordo.

Diverso nella linea ma non nella formula è il molto più moderno

Sikorsky S-70, con le versioni SH-60B "Seahawk" (falco di mare), SH-60F "Ocean Hawk", già citato, HH-60H "Rescue Hawk" (falco da soccorso), HH-60J "Jayhawk", anch'esso già visto, e VH-60N "Presidential Hawk" (falco presidenziale). Con due nuove turbine General Electric T700-GE-401 da 1.690 sHP e rotori quadripala, nella versione SH-60F mantiene i ruoli primari di caccia ai sottomarini e soccorso.

Generalmente uno "squadron" im-

barcato è formato da quattro SH-60F e due HH-60H, con i secondi specializzati in missioni Combat SAR (soccorso in combattimento). L'HH-60F è dotato del sonar AN/ASQ-13F e può essere armato di siluri Mk 46 e Mk 50. L'equipaggio tipico è costituito da un pilota, da un ufficiale addetto alle operazioni aeree tattiche (ATO) e da un operatore dei sensori.

Meno diffuso presso l'US Navy ma largamente disponibile per i





Marines, è il Boeing CH-46E "Seaknight" (cavaliere del mare). Nato assieme al CH-47 "Chinook" (di cui è una sorta di fratello minore), è azionato da due turbine General Electric T58-GE-16 da 1.870 shp che muovono due rotori tripala in tandem. Capace di trasportare tre uomini d'equipaggio più 25 soldati equipaggiati, è un tipico elicottero da trasporto medio, impiegato principalmente per operazioni di rifornimento (Vertrep, Vertical Replenishment) e di elisbarco. Normalmente fa parte di "squadrons" misti, imbarcati su unità portaelicotteri sulle quali è presente una dozzina di esemplari.

Ancor meno frequente è la possibilità di incontrare il più grosso elicottero occidentale, il Sikorsky H-53 "Super Stallion" o "Sea Dragon" (nome che condivide con gli elicotteri Sikorsky da trasporto VIP). Nella sua più recente versione CH-53E da trasporto è mosso da tre turbine General Electric T64-GE-416 da 4.380 shp che, a loro volta, azionano un rotore a sette pale di ben 24 m di diametro ed un'elica quadripala montata su di un pilone dalla caratteristica inclinazione di 20° verso sinistra. Il CH-53E compie missioni VOD (Vertical On-board Delivery) e di trasporto in generale, mentre gli MH-53E

"Sea Dragon" sono stati realizzati espressamente per l'attività di smiamento (AMCM, Airborne Mine Countermeasures). Questo dragamine volante è in grado di rendere inoffensive mine ad attivazione meccanica, magnetica o acustica ed esternamente è immediatamente riconoscibile per il maggior ingombro delle alette laterali, nelle quali è contenuta un'enorme quantità di combustibile.

Quando esigenze specifiche lo richiedano, è possibile incontrare sulle unità navali degli Stati Uniti anche gli elicotteri da attacco AH-1W "Super Cobra" dei Marines, che hanno praticamente sostituito del

GLI ELICOTTERI IMBARCATI

Nella pagina accanto, in alto: il più grosso elicottero attualmente in uso da parte delle Forze Armate degli Stati Uniti è il Sikorsky S-80 "Super Stallion"/"Seadragon", qui nella versione MH-53E per la caccia alle mine; in basso: un Bell HH-1N "Iroquois" dei Marines (è identico all'UH-1N). Qui sotto: l'elicottero da attacco standard dei Marines è il Bell AH-1W "Super Cobra"; infatti sono stati modificati a questo standard tutti i precedenti AH-1T. In fondo alla pagina: un Sikorsky SH-3H "Sea King" dell'US Navy, veterano delle operazioni nel Golfo Persico.



tutto gli AH-1J ed AH-1T "Seacobra" (cobra del mare), cioè la versione bimotore dell'AH-1G "Hueycobra" dell'US Army. Benché la loro formula non sia modernissima (hanno rotore bipala, anche se è prevista la trasformazione in quadripala) sono elicotteri da combattimento tra i più validi, caratterizzati dalla grande agilità conferita loro dalle due turbine General Electric T700-GE-401 da 1.690 shp e da un armamento vario e cospicuo.

Ma l'organico di US Navy e Marines conta anche altri tipi di macchine ad ala rotante come HH-1N, UH-1N e VH-1N, tutte versioni del Bell Model 212, per non parlare

dei longevi Kaman SH-2G "Seasprite" (folletto del mare) che svolgono un ruolo analogo a quello degli Agusta-Bell AB.212 nella Marina Militare italiana.

Vi sono, poi, i tipi minori. Ad esempio, pochi sanno che la Navy Test Pilot's School di Patuxent River, presso la quale si formano i collaudatori, ha a disposizione anche un piccolo numero di Hughes OH-6A "Cayuse" (nome di una tribù indiana), avuti in affitto dall'US Army. Sempre per l'addestramento sono impiegati i Bell TH-57A, TH-57B e TH-57C "Sea Ranger" ("ranger" del mare), cioè una versione militare del popolare Bell Model 206 "Je-

tRanger" ma la già citata NTPS ha anche un paio di OH-58A "Kiowa", praticamente identici, che sono la versione per l'US Army, anche in questo caso in prestito per la formazione dei collaudatori.

Non ancora in servizio, infine, ma atteso con interesse, è l'elicottero a rotori basculanti (cioè un convertiplano) Bell/Boeing MV-22A "Osprey" (falco pescatore). Se non si presenteranno inconvenienti, sarà il primo aeromobile di questa categoria ad entrare in servizio operativo, principalmente per essere impiegato da parte dei Marines nelle operazioni di sbarco.

Diego Bigolin

