



DONATELLA RICCI

8399 METRI SOPRA IL MONDO

di Carlo Landi



Aeronautica

5-2021

DAI CAMPI DI VOLO....

Dopo aver "visitato" alcune delle realtà più interessanti del Volo per Passione in tutta Italia, Aeronautica avvia una serie di articoli sui Campioni del Volo.

Quando parliamo di record aeronautici la nostra mente torna agli anni '20/'30, in cui l'Italia primeggiava in queste attività.

Ma anche oggi tanti Italiani, atleti ed appassionati, tengono alto il tricolore nel settore dell'aviazione con record mondiali e surclassando gli avversari nelle maggiori competizioni internazionali. A differenza degli anni '30 oggi queste figure sono molto meno conosciute e non godono di alcun supporto, mentre potrebbero costituire modelli per molti giovani.

Come sempre ci faremo aiutare dai primatisti e dagli atleti stessi per descrivere in modo sintetico cosa li ha motivati a perseguire l'eccellenza e come hanno raggiunto i loro primati.

Ci piace iniziare questa carrellata con Donatella Ricci, anzi con la dott.ssa Ricci, Program Manager, nel programma NH-90, nella sede Leonardo Elicotteri di Venezia.

Donatella nasce e cresce a Roma. Coltiva la sua passione e curiosità per il cielo alla Sapienza con una laurea in Astrofisica e un dottorato di ricerca sui Buchi Neri che le vale uno stage presso il NASA Goddard Space Flight Center, in California.

Mentre inizia il lavoro in un'azienda leader per i satelliti, Donatella scopre il volo con la mongolfiera. Una novità assoluta per lei e la sua famiglia,

ma che la porta nel giro di pochi anni da giudice di gara di mongolfiera a pilota di una sua mongolfiera, a partecipare a raduni e gare nazionali ed internazionali. Poco dopo scopre e si avvicina al volo da diporto (VDS) e la sua passione si sposta dallo studio del cielo al Volo vero e proprio.

Se c'è la Passione il lavoro non basta, Donatella diventa pilota di aereo, autogiro ed elicottero ed infine istruttore VDS su aereo e su autogiro, il tipo di velivolo con il quale l'8 novembre 2015 ha ottenuto ben nove primati mondiali omologati dalla Federazione Aeronautica Internazionale tra cui il prestigioso record mondiale assoluto di quota.

Come sempre privilegiamo le risposte dirette della nostra ospite.

Landi (L.) Donatella, i grandi campioni ci insegnano che i record non sono mai casuali. Nascono da lontano, animati da tanta passione e tanto impegno. Nel tuo caso il record del mondo assoluto e gli altri otto ottenuti lo stesso giorno, nascono forse da un insuccesso quello del 2001 quando...

Donatella Ricci (R.) *Si è proprio così. Da un insuccesso dovremmo imparare qualcosa che ci aiuta a non arrenderci. Nel 2001 ero tra le migliaia di candidati da tutta Italia per le selezioni per il corpo di astronauti Italiani da inserire nel team europeo dell'ESA (European Space Agency). Ho superato le numerose prove e valutazioni iniziali, sono stata inclusa tra le 5 donne e 10 uomini candidati dopo l'intero processo di selezione. Una sensazione davvero incredibile che però si è fermata sulla valu-*

tazione medica. Anziché abbattermi questo insuccesso mi ha motivato ancora di più. Ho cominciato a volare con i VDS e tra le mie tante iniziative di quegli anni c'è Flydonna, un evento aeronautico per celebrare l'impegno e i successi nel Volo delle donne. Tra le partecipanti ad una delle prime edizioni c'è stato il capitano pilota dell'Aeronautica Militare: Samantha Cristoforetti che nel 2009 è diventata la prima astronauta donna italiana e nel 2014 venne assegnata alla missione 'Futura' a bordo della Stazione Spaziale Internazionale, come astronauta ESA.

L: Lo Spazio, la professione di astronauta non sono stati il tuo primo approccio al mondo del Volo. Come hai cominciato?

R: Ho iniziato con un mezzo di volo che definirei classico e romantico. Il primo mezzo con cui gli uomini hanno provato l'ebbrezza di vedere il mondo dall'alto: la mongolfiera. Da giovane ho scoperto la bellezza del volo sportivo. Sono rimasta affascinata dalla sensazione di libertà, dal piacere di volare in un cesto galleggiante, trasportato dai venti. Ho scoperto il volo in mongolfiera e mi ha conquistato a tal punto da attraversare l'Italia per regolari allenamenti a Mondovì tra le vette delle Alpi. In quegli anni erano poche le donne pilota di mongolfiere, così, ottenuta la licenza di volo, ho continuato i miei allenamenti e sono stata la prima presidente donna della federazione italiana mongolfiere. Nel 2006, come co-pilota, membro della squadra nazionale italiana, ho partecipato al campionato del mondo per mongolfiere a Motegi, in Giappone. Poi ho incontrato il volo ultraleggero con il motore, prima l'aereo poi l'autogiro ed infine



l'elicottero. E da lì è iniziata davvero la mia grande passione! Negli anni ho poi studiato per fare l'istruttore di volo ed infine è nata l'idea del record e ho cominciato a studiare come conquistare il record del mondo. Tra l'altro come scuola usiamo da sempre una macchina italiana di grande affidabilità, il Magni M16, vista la grande professionalità della Magni che da 50 anni è leader mondiale ed esporta autogiro affidabili e con performance di altissimo livello.

L: Arriviamo a quel 8 novembre 2015. Un record del mondo non viene fuori a caso. Ci sembra che nella preparazione, nell'impostazione delle tante attività, i tuoi record abbiano ripercorso le stesse tappe di quelli delle storiche trasvolate di Italo Balbo, oppure del record di quota di Mario Pezzi.

Ne viene fuori una modalità di affrontare il Volo e dell'Aviazione che è nata proprio qui in Italia: il Gruppo. Anche nel tuo caso ci sembra ci sia stato un efficiente lavoro di gruppo.

R: È stato proprio così, il "Gruppo" è stato protagonista. Un elemento fondamentale per raggiungere il record è stato creare una squadra di persone, ad iniziare dal mio compagno e istruttore di volo, alla ditta Magni, costruttori dell'autogiro, fino al meccanico specializzato sul motore.

Tutti insieme pronti a supportarmi per tutti quei mesi!

Ho dovuto lavorare molto sulla preparazione fisica e psicologica, ma anche sulla ottimizzazione della macchina. Abbiamo cominciato a gennaio e fino ad agosto ci siamo dedicati a pianificare: dai documenti per il riconoscimento del record da parte della Federazione Aeronautica Internazionale, alle

Donatella Ricci, astrofisica di formazione, si è avvicinata al mondo del volo sportivo con le mongolfiere.

Sotto - L'abitacolo dell'autogiro Magni della Ricci.



DAI CAMPI DI VOLO...

L'autogiro Magni M.16 usato per il record di altezza è ad abitacolo aperto, con intuibili riflessi sul confort e la sicurezza del pilota.

modalità per gestire l'ossigeno visto che non lo avevo mai usato in volo, alle autorizzazioni aeronautiche per volare fino ad una quota dove volano tipicamente gli aerei di linea e non sono permessi voli in VFR (Visual Flight Rules, regole del volo a vista che hanno come limite ordinario FL 195 cioè circa 19500 ft/ 6500 mt. Ndr) e la mia preparazione psico-fisica.

Da agosto a novembre, ogni fine settimana facevo un volo cercando di salire un po' di più. Al rientro rivedevamo il volo con la squadra e organizzavamo modifiche/ottimizzazioni per il volo successivo.

L: Il Magni M-16 con cui hai stabilito i tuoi record è un autogiro a cabina aperta, quindi nella lunga salita hai dovuto proteggerti da due elementi che nei moderni velivoli sono sotto controllo: temperatura ambiente, che a quelle quote è ben al di sotto dei 40° sottozero, e la ridotta pressione dell'atmosfera che induce il fenomeno dell'ipossia che può portare alla morte del pilota. Come hai affrontato e superato questi due ostacoli?

R: Il problema del freddo è stato studiato ed affrontato grazie ai consigli di amici che scalano le montagne in inverno e sanno bene quali sono le regole principali per resistere al freddo intenso, come quello che avrei potuto incontrare io nella salita. Per salire a quelle quote con i nostri mezzi si impiegano decine di minuti, quindi l'esposizione al freddo è lunga. Considerate che per toccare i 6000 metri ho impiegato oltre 23 minuti ed in novembre la temperatura non è così elevata. Unica soluzione è stata quella usata anche dai primi Aviatori negli anni '20: strati di abiti protettivi a cui ho aggiunto calze e guanti riscaldati elettricamente per preservare le funzionalità della mani. La gestione dell'ossigeno s'è rivelata più complessa di quanto potevo immaginare anche perché non avevo avuto alcuna esperienza pregressa e mi basavo solo sulle tante letture che nei mesi di preparazione avevo

avuto. Durante la salita stavo molto attenta a controllare la mia capacità di reazione, costringendomi a scrivere a cadenza precisa, tutti i dati che sarebbero poi serviti a terra per analizzare quale ottimizzazione era meglio fare. Ciononostante, credo che solo la mia ottima preparazione fisica mi abbia aiutato a superare le forti difficoltà, come quando nel volo precedente a quello del record (il 7 novembre ndr) sono rimasta in quota circa 40 minuti in più del solito tempo (circa 52 minuti), dosando l'ossigeno e disponendo comunque di una bombola di riserva. Tra le Lesson Learned per tutti i piloti c'è che l'ipossia è un evento subdolo e la FAA raccomanda l'uso dell'ossigeno per voli di oltre 30' sopra i 12000 ft.

La Sicurezza dei nostri voli merita sempre il primo posto.

L: Tra le tante salite che hai fatto prima di raggiungere il record, ci sono episodi che ti piace ricordare?

R: Un ricordo divertente sono i commenti entusiastici del comandante di un velivolo di linea che ha ascoltato le mie chiamate radio il 7 novembre. Avevo cercato di raggiungere la quota prevista, ma ho dovuto rinunciare, e mi sono "fermata" al record femminile con più di 27 mila piedi.

Ho comunicato all'ente di controllo, Padova ACC, che iniziavo la discesa. L'equipaggio di un aereo di linea ha ascoltato ed è rimasto stupito: un autogiro, un VDS, velivolo aperto in volo a quella quota? Il comandante ha chiesto spiegazioni e il controllore ha raccontato del mio record.

Sono seguiti auguri, complimenti e felicitazioni. Sono cose che non dimenticherò facilmente e mi ripagano di fatiche e insuccessi.

È un messaggio che vorrei arrivasse a tutti: Mai arrendersi di fronte alle difficoltà della Vita. Se ci mettiamo impegno e perseveranza ognuno di noi può superare qualsiasi ostacolo. 🍀



Aeronautica

5-2021

DAI CAMPI DI VOLO....

