



ARCHIVIO STORICO FEDERIGHI

Il somarello Jack



N.26 - 2024

La copertina del Somarello

La copertina di questo numero è dedicata al 51° Stormo “Ferruccio Serafini”, di sede ad Istrana, che questo aprile '24 ha salutato l'AMX ritirato dal servizio dopo aver fatto la storia dell'Aeronautica Militare negli ultimi 30 anni. Nella foto, una formazione con tre velivoli altrettanto gloriosi quanto l'AMX che hanno portato in carrozzella il numero 51 e, sulla deriva, l'inconfondibile stemma del gatto nero che scompagina tre sorcetti verdi. Un F-104 G, un F-86K ed un G-91 R sono ripresi in volo sopra un banco di nuvole in una iconica e famosa foto in bianco e nero. Immaginiamo un passaggio di testimone come se la formazione si fosse levata in volo in attesa di venir completata proprio da un “topone” che, da ora in avanti, entra a far parte della nostra storia aeronautica. (Foto Archivio Storico Federighi)



Il somarello Jack
Rivista periodica

N.26 - 2024

Finito di comporre il 10 giugno 2024

 www.archivistoricofederighi.it

 Archivio Storico Federighi

INDICE

PREFAZIONE Paolo Di Biagio	4
HANGAR G Mario Federighi	5
GESTIRE UN PATRIMONIO DOCUMENTARIO L'ARCHIVIO STORICO FEDERIGHI Luca Menconi	6
NOVITÀ PER L'ARCHIVIO STORICO FEDERIGHI	10
UN 339 PER LA MADONNA DI LORETO Edoardo Govoni	12
1953-2023, 70 ANNI DELLA PATROUILLE DE FRANCE Edoardo Govoni	14
AEREO DA ASSALTO RADIOGUIDATO AERONAUTICA LOMBARDA A.R. Federigo Federighi	19
IL BIGLIETTO AEREO QUESTO SCONOSCIUTO Paolo Di Biagio	24
MISSING IN ACTION Alessandro Santarelli	27
RECENSIONI - FINO ALL'INFERNO E RITORNO Andrea Morelli	32
MI PRESENTO - STEFANO "CIPPE" SCARDIGLI	37



PREFAZIONE

Paolo Di Biagio

Un saluto a tutti i Gabarda ed ai nostri amici appassionati di aviazione.

Iniziamo il percorso del nostro Somarello Jack 26 che inizia con una premessa del nostro e vostro Mario Federighi che spiega il progetto di digitalizzazione dell'Archivio Storico Federighi "mettendolo a disposizione del pubblico in modo professionale e scientificamente corretto, creando una capsula del tempo fruibile per tutti coloro che vogliono confrontarsi con la storia dell'Aeronautica", grazie alla valida collaborazione del Dott. Luca Menconi. Lo stesso Luca ci spiega poi in dettaglio come si gestisce un patrimonio documentario come l'ASF.

Altra iniziativa del nostro ASF è stata quella di creare una nuova collana denominata: I Dimenticati - Aerei italiani poco noti, che analizzerà macchine dimenticate dalla storiografia attuale, ma che per la loro parte hanno contribuito allo sviluppo dell'aviazione in Italia. Edoardo Govoni ci regala le immagini dell'anniversario della Patrouille de France ed il magnifico MB-339 con i colori della PAN, esposto vicino alla Basilica della Madonna di Loreto.

Federigo Federighi ci descrive un aereo, che potrebbe benissimo far parte della storiografia di-

menticata, radiocomandato che fu uno dei primi droni della storia dell'aeronautica. Il sottoscritto parlerà inoltre di una cosa che ormai sta passando nel dimenticatoio (ma per fortuna ci siamo noi a risvegliare le coscienze ed i ricordi, corredata da foto incredibili) e che i giovani praticamente non sanno cosa sia: il biglietto aereo.

Alessandro Santarelli nella rubrica MIA scrive su un incidente occorso ad un Bell Airacobra americano di stanza in Corsica che cadde nel mare di fronte l'isola d'Elba.

Andrea Morelli scrive la recensione del libro di Fabrizio Vincenti "Fino all'inferno e ritorno", che racconta la vita incredibile e l'assurda morte di un grande aviatore: Ettore Muti.

Abbiamo finalmente nella rubrica Mi Presento uno degli ultimi Gabarda ancora da far conoscere al grande pubblico. Si tratta di Stefano Scardigli, detto Cippe, ex-pilota di elicotteri che praticamente è stato in tutte le missioni delle forze armate italiane dal 1983 al 2015. Forza Cippe.

Come vedete anche in questo numero ci siamo impegnati molto per farvi passare dei momenti di piacevole lettura del nostro Somarello.

A presto e sciarpe al vento.



Biglietto Alitalia con frontespizio dedicato a Raffaello, Ritratto di Giovane con Pomo, Galleria degli Uffizi, Firenze. Design FMR.

HANGAR G RACCONTA

Mario Federighi

Fin dal primo giorno in cui decisi, assieme alla mia famiglia, di trasformare la nostra collezione in qualcosa di diverso, sapevamo che il vero patrimonio era rappresentato dal nostro archivio, quello fotografico, documentale e librario, che nel tempo e con tanta passione aveva raggiunto un livello di contenuti tali da rappresentare qualcosa di importante. Con la creazione di ASF questo archivio diventa il vero punto di aggregazione della nostra associazione ed un luogo dove molti appassionati hanno già avuto modo di interagire.

Ma mancava ancora il passaggio più importante: quello di metterlo a disposizione del pubblico in modo professionale e scientificamente corretto. Il Progetto di ASF, o per meglio dire la mission, prevede di creare una capsula del tempo fruibile per tutti coloro che vogliono confrontarsi con la storia dell'aeronautica.

L'occasione per passare a questa fase dello sviluppo di ASF è arrivata grazie ad una mail che ho ricevuto alcuni mesi orsono nella quale un archivist professionista proponeva una collaborazione con l'archivio. Detto fatto, un breve colloquio, una stretta di mano dopo una breve contrattazione economica ed il Dott. Luca Menconi entra nello staff assieme ai Gabarda con l'obiettivo di organizzare, catalogare, digitalizzare e rendere fruibile l'archivio. Un lavoro immane dove solo la passione di Luca per il lavoro che svolge, anche per altri archivi, rende possibile immaginare un futuro per l'archivio di ASF.

Oggi con questo articolo sono orgoglioso di presentare i primi risultati: Luca con la collaborazione di alcuni di noi può permettermi di annunciare come abbiamo avviato la catalogazione della Biblioteca dell'Archivio Storico Federighi.

All'indirizzo OPAC - Polo SBN Biblioteca Universitaria di Pisa,

scorrendo nel campo biblioteche, figura la biblioteca di ASF. Gli aggiornamenti avvengono il lunedì di ogni settimana, sia in questo catalogo, sia in quello nazionale Home - OPAC SBN. Per il momento, sono ricercabili solo i primi due record nel Polo pisano (il primo link).

Da un esame superficiale dell'elenco di consistenza emerge come la biblioteca sia costituita da un'altissima percentuale di ex novo, abbastanza clamorosa. In altre parole, i testi della nostra biblioteca che stiamo inserendo dimostrano che noi di ASF siamo i primi a catalogarli in Italia (e probabilmente all'estero). La ragione è da ricondurre alla loro natura molto specialistica, all'esclusione dalle raccolte delle biblioteche nazionali e comunali in genere e all'oggettiva complessità del materiale. Questo valorizza significativamente il posseduto di ASF, ma prospetta anche quanto il nostro sia un lavoro particolarmente delicato.

Un vecchio proverbio ricorda come "una rondine non faccia primavera", ma siccome siamo solo agli inizi possiamo domandarci cosa diventerà il nostro archivio quando saremo pronti ad immettere nel sistema anche le fotografie e il materiale documentale.



Alessandro alle prese con la catalogazione dei libri.



GESTIRE UN PATRIMONIO DOCUMENTARIO L'ARCHIVIO STORICO FEDERIGHI

Luca Menconi

Occupandomi da anni di archivi e biblioteche, ho avuto occasione di confrontarmi con realtà fra loro profondamente diversificate, animate dai più disparati protagonisti. Nella varietà delle situazioni, a rimanere costante è sempre stato, invece, il senso di avere a propria disposizione una forza inespressa, non totalmente sfruttata e che veniva domandato a me, in ragione della mia professione, di mettere pienamente in funzione. Come si sente spesso dire, infatti, “la potenza è nulla senza controllo”. Può sembrare strano, a prima vista, associare una frase così roboante e ormai un pò... scontata a un mondo apparentemente statico e organizzato come quello culturale, inteso in senso ampio. Eppure, se c'è una realtà dove il valore resta nascosto e inficiato da una condizione di disordine, cioè da un'assenza di controllo, è proprio quello culturale, più specificatamente il patrimonio documentario. Con questa espressione apparentemente oscura e complessa si intende indicare semplicemente tutto l'insieme di scritture, oggetti o “cose” in grado di veicolare un contenuto intellettuale o artistico e passibile di essere considerata come un bene culturale. Vale a dire, secondo il Codice dei beni culturali, “tutte quelle cose mobili e immobili aventi un interesse artistico, storico, archeologico, archivistico, bibliografico, etnoantropologico, nonché un interesse quali testimonianze aventi valore di civiltà”.

Proprio come una potenza aristotelica, avere a disposizione una massa di “energia” o “valore”, non messa in atto, rappresenta, in ultima analisi, un vero e proprio spreco. Per questo, sono state definite prassi e principi nel corso dei secoli in grado di “controllare” il patrimonio documentario e attribuire ad esso le caratteristiche di ordine, reperibilità, funzionalità e visibilità, fondamentali per assicurarne pienamente il valore. Con il passare del tempo, in forme sempre più stringenti nell'epoca contemporanea, discipline diverse, ma affini, come l'archivistica e la biblioteconomia, hanno definito standard e procedure universalmente riconosciute e altrettanto praticate da rispettare e seguire, definibili come le più efficaci, condivise e universal-

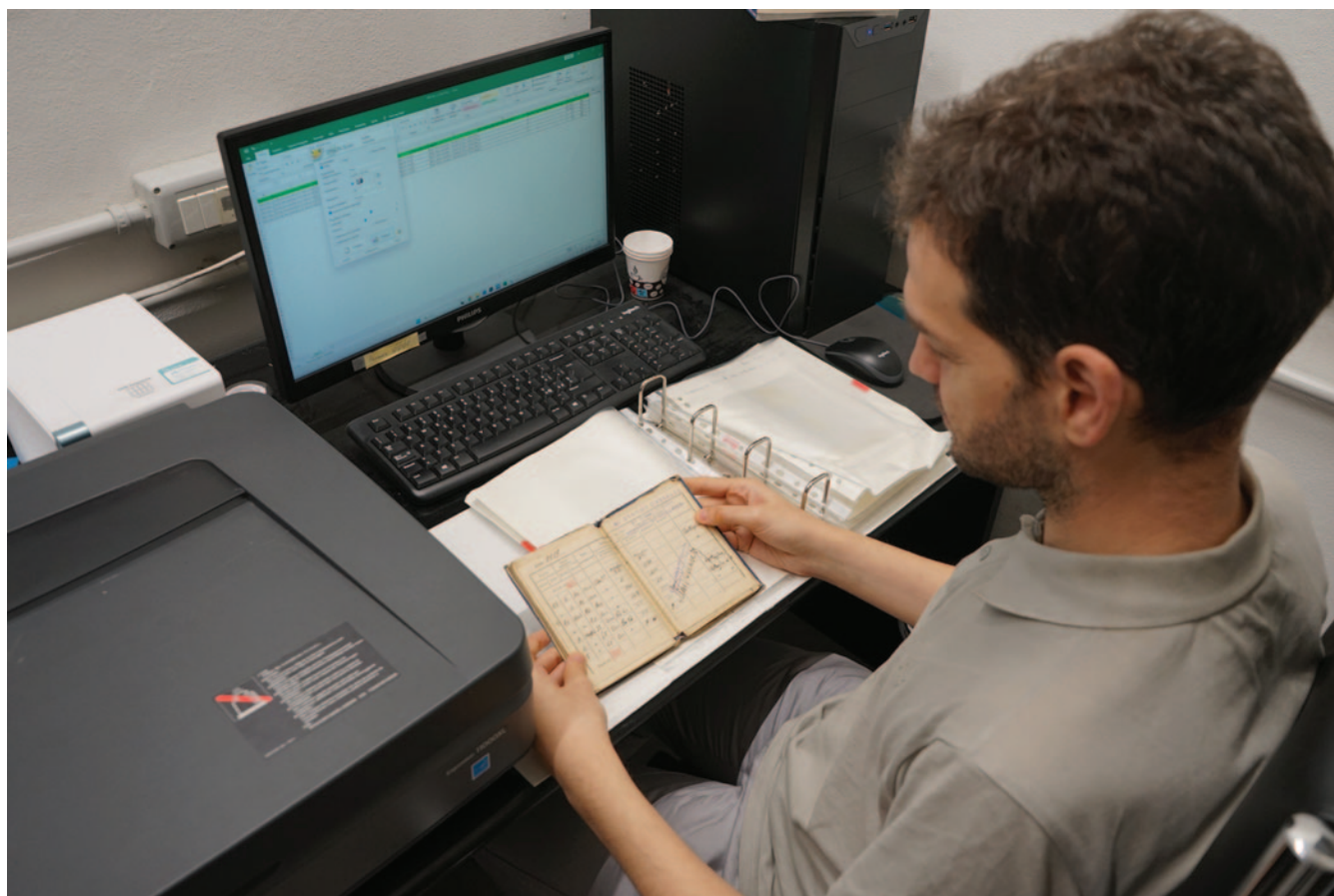
mente al momento note. È bene, pertanto, nella trattazione di un qualsiasi patrimonio documentario, piccolo o grande, di una natura o di un'altra, rifuggire da soluzioni improvvisate, semplici o non professionali, le quali, se sembrano apparentemente garantire un risultato immediato, sul lungo periodo, rivelano tutte le proprie lacune e mancanze, creando spesso situazioni irrimediabili o troppo costose, in termini di tempo e risorse, da risanare. Un esempio significativo di una vera e propria “potenza” ancora tutta da controllare è fornita dall'Archivio storico Federighi di Pisa, un faro isolato, per molti versi, nel panorama culturale italiano. A partire dagli anni 1970, la passione della famiglia Federighi, espressione dell'imprenditoria agraria e farmaceutica di Pisa, per l'aeronautica, sia civile, sia militare, sia nazionale, sia internazionale, ha portato a raccogliere un significativo patrimonio documentario sull'argomento. Arricchitosi nel corso degli anni anche grazie alle donazioni di appassionati e collezionisti, questo patrimonio, articolato in una raccolta bibliografica (circa 3'000 risorse monografiche e oltre 40 periodici), in una imponente fototeca (circa 200'000 fra fotografie e diapositive) e in una raccolta di beni culturali del settore (fra cui un aereo “Gabardini” della Prima guerra mondiale), era finalizzato fin dagli esordi a divenire liberamente e pubblicamente fruibile. Nato come un gruppo di amici, accomunati dalla medesima passione, l'ASF prende origine dai “Gabarda” (dal nome dell'aereo “Gabardini”), uomini e donne impegnatisi volontariamente nel loro tempo libero nella tutela e valorizzazione del patrimonio sia materiale, sia immateriale raccolto, portando ciascuno con sé le proprie specifiche competenze.

Come si immagina, solo considerando i dati numerici sopra riportati, il lavoro di sistemazione dell'Archivio storico Federighi sarà lungo e complesso. Un suggerimento su come agire viene dai romani, i quali dicevano divide et impera. Questo principio può essere utilmente adottato nei confronti del patrimonio documentario, scindendolo al suo interno per natura del materiale, pur preservando

e riconoscendo la sua organicità complessiva. Pertanto, biblioteca, fototeca e beni culturali sono stati idealmente separati fra loro e divenuti oggetto di un'attività di organizzazione secondo direttrici autonome.

Per quanto riguarda la biblioteca, la diversificazione interna è molto marcata. I “libri”, come si direbbe semplicisticamente, costituiscono solo una parte del posseduto, in quanto le cosiddette monografie sono, invece, fra loro profondamente diverse. Ai libri veri e propri si affiancano opuscoli e scritturelli, definiti miscellanee, spesso sfuggenti nelle loro definizioni editoriali, e imponenti scritti di natura non edita, la cosiddetta letteratura grigia, fra i quali spiccano, per quantità e rilievo, i manuali tecnici di volo. Queste risorse sono un arricchimento indubbio al patrimonio bibliografico nazionale, in quanto, nella maggior parte dei casi del tutto o quasi del tutto mai catalogati. A complicare ulteriormente il quadro della biblioteca è la significativa raccolta di periodici, oltre 40, come si è detto, specificatamente di

nicchia e, per questo, raramente catalogati. La strada per valorizzare questo patrimonio eterogeneo è stata di dargli immediata visibilità e fruibilità, inserendosi nel Servizio bibliotecario nazionale (SBN), vale a dire il catalogo statale delle biblioteche, pubbliche e private, gestito dall'Istituto centrale per il catalogo unico (ICCU). Attraverso la scelta del Polo pisano PIS (MIC) e l'utilizzazione del software SbnWeb, la catalogazione è stata avviata e procede a ritmo sostenuto, grazie all'apporto generoso e rigoroso del professore dei “Gabarda”, Alessandro Santarelli, il quale ha fatto della sistemazione di questa biblioteca una sfida personale e collettiva insieme. Le difficoltà non mancano certamente e il lavoro riserverà sempre imprevisti, ma la soluzione del “problema” biblioteca può dirsi bene impostata e si tratterà di attendere l'accumularsi progressivo dei risultati. La criticità maggiore è legata alla letteratura grigia, perchè è caratterizzata concettualmente e praticamente da una condizione di “indefinitezza”, che rende ogni caso diverso dall'altro. Come



Luca Menconi registra un libretto di volo.

matico di un'apposita maschera e la successiva metadattazione di ogni risorsa per indicizzarla e renderla così taggabile o ricercabile. Come si vede subito, il trattamento della fototeca, articolato nelle tre fasi di catalogazione, digitalizzazione e metadattazione, si presenta complesso e prevedibilmente di tempi assai lunghi, con risultati da immettere su due piattaforme distinte e da proteggere con l'apposizione di un watermark. In ogni caso, rifacendosi pedissequamente agli standard di riferimento, la situazione è almeno concettualmente sotto controllo e darà sicuri risultati, sempre più significativi con il proseguire del lavoro.

Del tutto da affrontare ancora è, invece, la trattazione dell'ultima parte del patrimonio documentario dell'Archivio storico Federighi, rappresentato dai beni culturali. È senza dubbio l'aspetto più evidente e impattante del patrimonio in questione, sia per le dimensioni, sia per la peculiare curiosità di avere a disposizione aerei interi di carattere storico, motori, eliche, uniformi, caschi e quanto altro attenga alla cultura del volo. Si tratta di materiale per il quale l'ovvia destinazione è la musealizzazione, un'operazione che renderebbe l'Archivio storico Federighi forse l'unica struttura privata in Italia a esporre al pubblico un repertorio di questo genere. Anche in questo caso, tuttavia, un'operazione preliminare da compiere, oltre al riordino e identificazione dei vari pezzi, è una loro inventariazione e catalogazione. Come nel caso della fototeca, il passaggio di riferimento obbligato è rappresentato dal Catalogo dei beni culturali dell'ICCD, nel quale questi prodotti tecnologici, superato ormai il loro valore di uso e acquisitone uno di natura culturale, sarebbero da trattare con la scheda PST, riservata al patrimonio scientifico e tecnologico. Non di minore importanza sarà poi l'allestimento finale del futuro museo, che è naturalmente ancora impossibile da definire allo stato attuale delle cose.

Concludendo, l'Archivio storico Federighi si è prefisso un obiettivo ambizioso da conseguire con un lavoro lungo, tenace e complesso: mettere a disposizione della collettività il proprio considerevole patrimonio. Organizzare, o meglio “controllare”, il patrimonio documentario accumulato come esito di una passione pluridecennale è, infatti, un'operazione che richiederà anni di sforzi e un continuo impegno. È un'iniziativa ancora più meritevole, qualora si consideri come essa venga a essere finanziata in chiave assolutamente privata, con intenti culturali e filantropici del più alto genere. Senza considerare come, poi, l'Archivio avesse già cominciato ad attirare l'interesse di appassionati, collezionisti e studiosi, ancora prima delle iniziative di sistemazione appena avviate. Oltre a essere incoraggiante l'idea di avere subito fatto breccia in un ambiente di nicchia, apparentemente ristretto, ma, in realtà, molto vitale e variegato, come quello degli appassionati di aeronautica, il patrimonio è stato arricchito da frequenti e continui atti di donazione, che ne hanno integrato le risorse e rafforzato il significato. Prevedibilmente, questo accrescimento, che avviene quasi con cadenza mensile, si intensificherà con il proseguire del lavoro di sistemazione, complice sia la maggiore visibilità dello stesso, attraverso l'uso di tutti i canali istituzionali possibili per renderlo fruibile, sia la conclamazione effettiva e ultima della “serietà d'intenti” dietro il progetto. Il riconoscimento istituzionale e pubblico sono, infatti, la precondizione necessaria per consentire a qualsiasi ente culturale di esprimere appieno la propria attività. Con questi, l'afflusso di utenti, donazioni e, in prospettiva, visitatori si incrementerà di sicuro. Proprio ottenere questo riconoscimento, attraverso l'ordine e la fruizione, è lo scopo primario e più immediato di una realtà nata come passione di lungo periodo e divenuta nel tempo progettualità di ampio respiro.

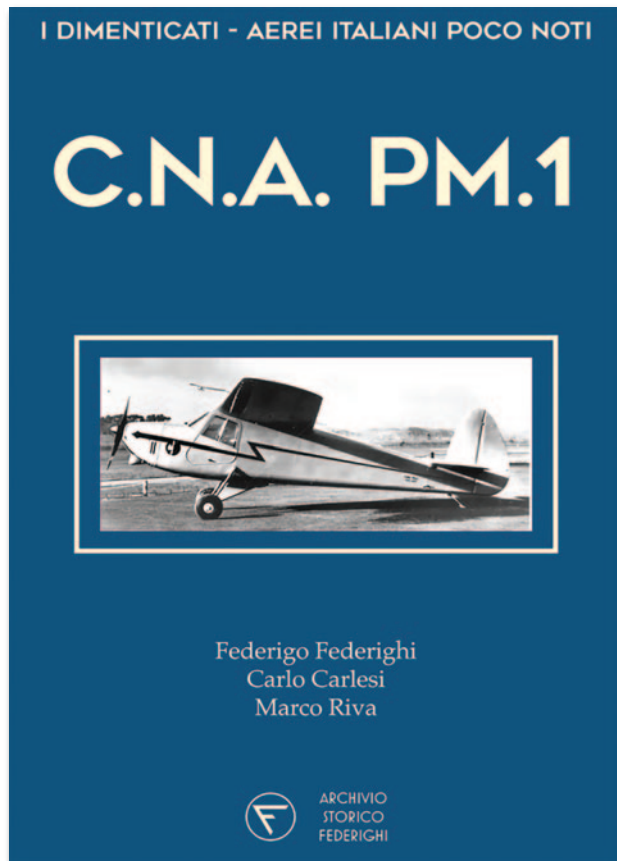


NOVITÀ PER L'ARCHIVIO STORICO FEDERIGHI

Continua l'opera di riordino e catalogazione della mole di libri, documenti, fotografie dell'ASF e, durante queste ore passate tra le scartoffie, è nata spontaneamente una nuova idea. Molto materiale riguarda anche macchine volanti di cui si sa pochissimo, non sono entrate in produzione o, al massimo realizzate in una dozzina di esemplari, macchine dimenticate dalla storiografia attuale ma che per la loro parte hanno contribuito allo sviluppo dell'aviazione in Italia. L'idea era quella di affiancare alle nostre pubblicazioni una nuova che parlasse proprio di questi mezzi, nasce così una nuova collana.

I DIMENTICATI AEREI ITALIANI POCO NOTI

Certamente non potevamo contare solamente sulle



La copertina della prima nuova pubblicazione curata da ASF.

nostre forze e, con l'aiuto di altri amici, Carlo Carlesi, Ernesto Serpetta, Federighi Federigo, Marco Riva, tanto per citare i primi coinvolti, siamo arrivati alla prima pubblicazione, una interessante monografia del C.N.A. PM.1 ricca di foto, disegni, profili a colori, riproduzione di documenti originali e una storia che meritava di essere raccontata. Siamo decisi a non fermarci qui, è quasi pronta, siamo alle rifiniture a caccia di errori di stampa, una bella storia sull'idrovolante P.R.B.1 e derivati C.A.B. 1 e C.A.B.1bis, sono anche in preparazione, in vari stadi di lavoro o di ricerca

di materiale un Piaggio P.23M, un Breda 27, un Piaggio P.23R, un Rondine e Rondone ecc. Con l'impostazione che stiamo dando al lavoro, monografie con tante foto e disegni, e con la programmazione a lunga scadenza, siamo certi che



Un particolare del posto di guida del C.N.A. PM.1.

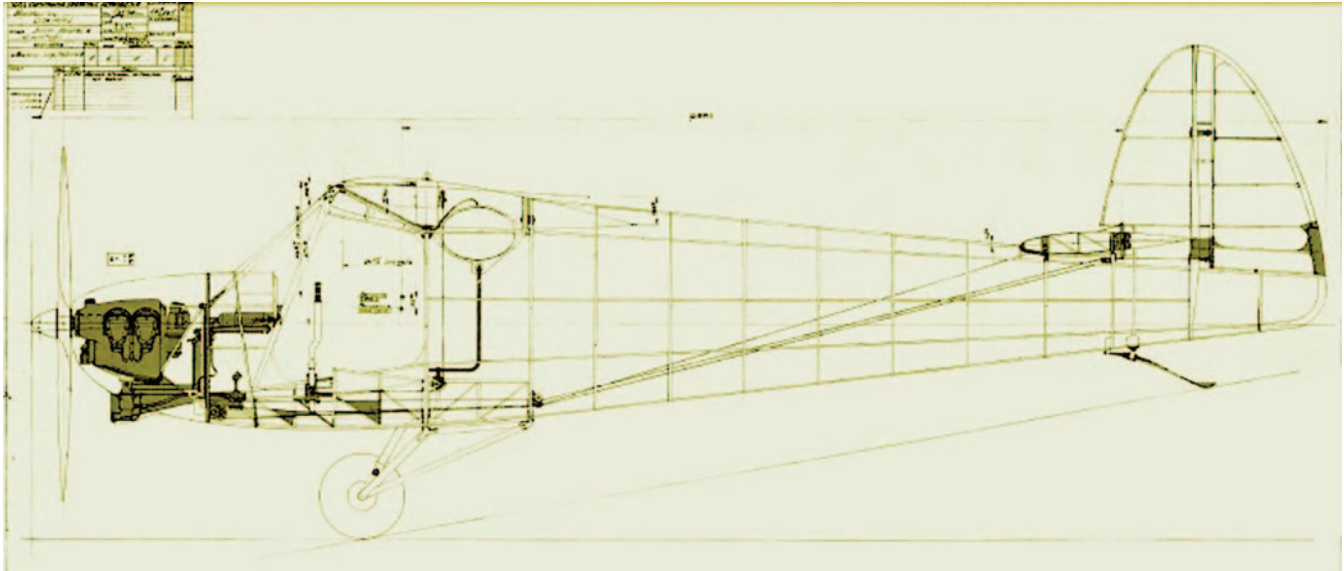


Il PM.1, terminate le prove di certificazione, sfoggia la matricola militare e quella civile.

altri amici vorranno partecipare, ASF sarà felice di accogliere chiunque voglia contribuire, anche con un piccolo mattoncino, alla costruzione della storia aeronautica italiana sempre più completa

senza troppe dimenticanze.

Per chi fosse interessato alla prima pubblicazione può farne richiesta, con una offerta minima di 25 euro a P.Radman@farmigea.it.



Sopra: riproduzione del disegno originale della sezione longitudinale del PM.1 di serie.
Sotto: profilo a colori realizzato con estrema precisione dall'amico Marco Riva.



UN 339 PER LA MADONNA DI LORETO

Edoardo Govoni



L'AerMacchi MB-339 nei colori delle Frece Tricolori esposto a Loreto.

È il 1920 quando Papa Benedetto XV proclama la Madonna di Loreto “Aeronautarum Patrona”. Non poteva essere scelta come patrona una Madonna e un luogo più adatto, Loreto (Ancona, Marche), se non quello dove, secondo la leggenda, sarebbe stata trasportata prodigiosamente la dimora della Vergine Maria dagli Angeli nella notte tra il 9 ed il 10 dicembre del 1294.

Fin dal 23 marzo del 1928, dalla nascita della nostra Aeronautica Militare, la Madonna di Loreto ricopre un ruolo importantissimo per la Forza Azzurra. Una delle sale più importanti di palazzo Aeronautica è dedicata proprio alla Madonna di Loreto: ospita questo dipinto a lei dedicato, opera di Carlo Maratta. Il quadro ha la particolarità di essere incernierato su uno dei lati lunghi alla parete in modo da poter essere accostato al muro ed evitare così che la Vergine dovesse assistere alle discussioni sulle operazioni di guerra.

Tornando alla basilica lauretana, la stessa ospita vari monumenti votivi dedicati dagli aviatori alla



La Basilica e la piazza antistante al Santuario di Loreto (Ancona).

Madonna. Tra questi spicca sicuramente un AerMacchi MB-339A con i colori della Pattuglia Acrobatica Nazionale dono della stessa Aeronautica. Sono oltre 25 gli aerei conservati in Italia e nel mondo, con la livrea della nostra pattuglia acrobatica nazionale. Di questi sono, sei i gli MB-339: oltre a questo di Loreto, l'Aeronautica ne espone uno



Il quadro della Madonna di Loreto conservato a Palazzo Aeronautica a Roma.

nel MUSAM di Vigna di Valle, due si trovano nell'aeroporto di Rivolto, proprio accanto alla casa del 313° Gruppo Volo, uno è stato donato all'estero e si trova negli Stati Uniti, a New York, nel museo ricavato sulla portaerei USS Intrepid, ed infine uno è di proprietà di un privato, che lo conserva all'aperto in una cascina del modenese. Quest'ultimo però è l'unico che non ha mai fatto servizio con la PAN, ma si tratta di un 339A ricolorato.

Quello che vediamo nelle foto sotto, contrassegnato dal numero 10 sulla coda, ha matricola militare MM54439: si tratta di uno dei velivoli di pre-serie del primo lotto. Dopo le prove valutative e di accettazione, venne preso in carico dal Reparto Sperimentale Volo di Pratica di Mare. Ritornato in Aermacchi a Venegono, sarà il primo velivolo a vestire la livrea della PAN.



Collage di immagini dell'Aermacchi MB-339 MM54439 presente a Loreto.



1953-2023, 70 ANNI DELLA PATROUILLE DE FRANCE

Edoardo Govoni



Volo rovescio per Athos 7 con siberiana di Athos 8.

La storia

Nel 1947, con la seconda guerra mondiale alle spalle, l'allora Ministère de l'Air (Ministero dell'Aria) decise di creare una Squadiglia di Presentazione dell'Armée de l'Air, una formazione di dodici biplani Stampe e Vertongen SV-4, guidata dal capitano Perrier. Sciolto il Ministero dell'Aria sulla fine dello stesso 1947, le esibizioni continuarono, vedendo la formazione di diverse squadriglie all'interno dei vari stormi dell'Aeronautica Francese.

Nel 1952, il comandante pilota della 3^a Escadre, Pierre Delachenal, formò una squadriglia con quattro Republic F-84G Thunderjet. Durante una esibizione di questa squadriglia a Maison-Blanche (oggi Dar El Beïda, dopo l'indipendenza Algerina del 1962) il commentatore della manifestazione, il giornalista (e pilota) Jacques Noetinger, presentò

l'arrivo della formazione nel cielo dell'aeroporto usando le parole «*Mesdames, messieurs, la Patrouille de France vous salue!*».

Il nome piacque e lo Stato Maggiore dell'Aeronautica approvò questa denominazione il 14 settembre 1953. La Patrouille non ha avuto comunque una forma definitiva: nei dieci anni successivi cambierà squadriglia per quattro volte:

dal 1953 al 1954, facendo parte della 3^a Escadre con sede alla Base Aerea 112 di Reim-Champagne;

dal 1954 al 1955, passerà alla 2^a Escadre con sede alla base aerea 102 di Dijon-Longvic;

dal 1956 al 1955, presso la 12^a Escadre con sede alla base aerea 103 di Cambrai-Épinoy.

Il 1956 vede la Patrouille divisa in due formazioni distinte: la prima sempre basata a Cambrai-Epinon che opera ancora presso la 12^a Escadre nella base

aera 103 e si esibisce all'estero, volando con i Dassault Mystère IV.



Un Dassault Mystère IV conservato presso il Museo dell'Aria e dello Spazio di Parigi Le Bourget.

Mentre una seconda formazione inserita nella 4^a Escadre con sede alla base aerea 136 Bremgarten, operando sui Dassault M.D.450B "Ouragan" (l'aereo che aveva preso il posto dei Republic F-84G Thunderjet dal 1954).



Un Dassault MD 450B Ouragan conservato presso il Museo dell'Aria e dello Spazio di Parigi Le Bourget.

Nel 1957 vengono aggiunti i fumi bianchi alle esibizioni, che nel 1958 assumono l'attuale caratteristica tricolore, nel blu, bianco e rosso.

Nel 1957, di nuovo unica formazione con i Mystère IV, fa ritorno alla base di Dijon-Longovic, in seno alla 2^a Escadre.

Rimane qui fino al 1961, quando torna alla 4^a Escadre, operante ora alla Base Aerea 133 di Nancy-Ochey.

A Gennaio 1964, il governo Francese, a seguito di restrizioni di bilancio, chiude la Patrouille de France.

Non passa un mese, quando a febbraio il Ministère des Armées (il Ministero della Difesa francese), decide di elevare la Patrouille de l'École de l'Air a rappresentare la Francia. Da quel momento in poi finiscono i cambi base, la Patrouille si stabilisce in via definitiva a Salon-de-Provence. Cambia anche l'aereo, la Patrouille ora vola con sei Fouga CM-170 Magister.



Fouga CM-170 Magister conservato presso il Museo dell'Aria e dello Spazio di Parigi Le Bourget.

Il 16 settembre 1980 a Salon-de-Provence, i Fouga CM-170 Magister, ora in formazione da nove aerei, si esibiscono per l'ultima volta.

Dal 1981 la Patrouille cambia volto, ora è il turno degli Avions Marcel Dassault-Breguet Aviation (AMD-BA) - Dornier Alpha Jet E. Nella prima esibizione sono sette aerei, verranno portati a otto dal 1982, formazione che continua ancora oggi.

L'aereo è una celebrazione al tricolore francese: di lato, sopra, sotto, si vedono sempre il blu, bianco e rosso.

Dal 1981 non avviene nessun cambiamento a questo schema di colori fino al 2017, quando per



La Patrouille de France si esibisce con il nuovo disegno di coda, il 3 giugno 2018 a Bellaria Igea Marina.

ricordare l'entrata in guerra degli Stati Uniti al fianco della Francia, la Patrouille effettuando una tournée nel Nord America, cambia il disegno del timone di coda per celebrare questo evento. La condizione è temporanea, ma da un'idea del comandante, il tenente colonnello Gauthier Dewas, l'anno successivo, il 2018, la Patrouille cambia definitivamente il disegno del timone di coda.

Dal 2018 arriviamo allo scorso 20 ed il 21 maggio, quando nella loro casa, a Salon-de-Provence con una manifestazione festeggiano i 70 anni della Patrouille de France: nuovo cambio di disegno sul timone di coda, compaiono gli otto aerei in esibizione e la scritta "70 ans".

I festeggiamenti non si sono conclusi con il 20 ed



L'Esibizione della PAF sui cieli di Jesolo.

il 21 maggio, ma hanno visto la Patrouille in varie manifestazioni in patria, non mancando di spingersi anche oltre i confini, e così li abbiamo potuti apprezzare sui cieli di Jesolo, per il tradizionale air show.

I Piloti

La pattuglia si rinnova ogni anno con l'ingresso di tre nuovi piloti. Scelti tra i piloti di caccia Armée de l'Air et de l'Espace che abbiano la qualifica di "chef de patrouille" (capo pattuglia) con almeno all'attivo 1.500 ore di volo su aerei a reazione. Sono i piloti in forza alla PAF a scegliere i futuri piloti della pattuglia.

Dieci aeroplani, dieci piloti, nominativo "Athos" dal nome del moschettiere uscito dalla penna di Alexandre Dumas padre.

Le leader - Il capo formazione - Athos 1

Resta in carica per un solo anno, è l'unico pilota che non può essere sostituito. Capo della pattuglia, determina con la sua squadra le figure e le formazioni che la pattuglia utilizzerà.

Les intérieurs - Gli interni - Athos 2 e Athos 3

Piloti al primo anno di pattuglia, operano il più vicino possibile al leader durante i voli in formazione.

Le charognard - Lo spazzino - Athos 4

Il futuro leader, il pilota che l'anno successivo prenderà il comando. Il soprannome deriva dalla



Dieci Alpha Jet rischierati sulla base del 51° Stormo a Istrana, per Jesolo Air Show.

sua posizione: posto alle spalle del leader, ne ingoia letteralmente i fumi.

Les extérieurs - Gli esterni - Athos 5 e Athos 6
Sono tra i piloti più vecchi della formazione. Operano nella posizione più lontana dal capo formazione. Ad Athos 5 è affidato anche il compito della pianificazione operativa delle esibizioni.

Les solos - I solisti - Athos 7 e Athos 8
Effettuano buona parte del programma da soli, in una serie di incroci ed evoluzioni durante le manovre del resto della pattuglia.

Le remplaçant - Il sostituto - Athos 9
In assoluto il pilota più longevo della pattuglia, quasi sempre ex solista, ricopre il ruolo di sostituto: deve essere in grado di prendere il posto di qualsiasi compagno di squadra in breve tempo (tranne del leader)

Le directeur des vols - Il direttore di volo - Athos 0
Responsabile della sicurezza e commentatore da terra delle esibizioni in volo.



L'AMD-BA Dornier Alpha Jet.

L'aereo

L'Avions Marcel Dassault-Breguet Aviation (AMD-BA) - Dornier Alpha Jet E, come abbiamo visto, equipaggia la Patrouille dal 1980. L'aereo venne sviluppato tra Germania e Francia: i primi in cerca di un aereo caccia da attacco al suolo (futuro Alpha Jet versione A) per sostituire il Fiat G91, mentre per i secondi un addestratore (versione E) con cui sostituire il i Fouga CM-170 Magister. Tra i progetti presentati dalle due aziende venne scelto questo: siamo nel 1970; il primo prototipo volerà a partire dal 1973. Si dovrà aspettare il 1977 per la consegna dei primi aerei alla Francia, e del 1978 alla Germania.

Caratterizzato dall'aspetto compatto e dall'adozione di un'ala a freccia, soluzione tecnica che garantisce elevate prestazioni, verrà acquistato oltre che da Francia e Germania dalle forze aeree di altri dieci paesi. In tutto la Francia si dota di 175 Alpha Jet E: di questi ad aprile 2020 ne risultavano ancora in servizio 96, compresi quelli in uso alla Patrouille de France.



Casa CN235 64° Stormo Trasporti di Évreux.

Il supporto

Nelle sue missioni la pattuglia è accompagnata da un aereo da trasporto, si tratta quasi sempre di un Airbus Military (CASA) CN-235. L'equipaggio dell'aereo, proveniente da uno dei due stormi di trasporto, Orléans o Évreux, fornisce supporto logistico, trasportando una decina di tonnellate di attrezzature, nonché il personale necessario alla missione.

La Patrouille e i 90 anni di Air France

Il 2023 oltre ai 70 anni della Patrouille de France, segna anche il 90° anniversario di Air France. Alla fine di settembre 2023, l'occasione della consegna del 22° Airbus A350-900 della compagnia, denominato "Les Sables-d'Olonne", è stata utilizzata per la creazione di uno spettacolare video e di fotografie.

L'A350 ha effettuato il suo volo in traghetto dal sito di assemblaggio del produttore a Tolosa all'hub globale di Air France presso l'aeroporto di Parigi-Charles de Gaulle, con i piloti della Patrouille de France che hanno volato a fianco dell'aereo esibendosi in alcune manovre.

L'operazione è stata filmata ad un'altitudine di oltre 2.500 metri sopra la Camargue. Preparata



meticolosamente dagli equipaggi, questa missione speciale denominata “Athos A350” ha coinvolto undici velivoli, nove Alpha Jet, un Airbus A350 e un TBM 700 Daher.

Diretto da Eric Magnan (Airborne Films), uno specialista in riprese aeree, per la realizzazione della missione: *«È stato necessario un mese di preparazione e di scrupolosa collaborazione per pianificare nei minimi dettagli questo volo di 45 minuti, garantendo il massimo livello di sicurezza. Questo lavoro preparatorio, sviluppato congiuntamente dall'equipe della Patrouille de France, dall'equipaggio dell'Air France e dal pilota dell'aereo dotato di telecamera, è stato realizzato secondo gli standard più elevati»* Eric Prévot, responsabile eventi e leader della missione ATHOS A350

L'Airbus A350-900, denominato “Les Sables d'Olonne” è il 22° Airbus A350-900 ad unirsi alla flotta dell'Air France. Con un ordine effettuato per 99 aerei nelle diverse versioni (passeggeri e merci), il gruppo Air France-KLM conta di diventare nei prossimi anni l'operatore leader a livello mondiale di questo aereo di ultima generazione, progettato e assemblato dai team Airbus a Tolosa. Riducendo del 25% il consumo di carburante e le emissioni di CO₂, l'Airbus A350-900 è il gioiello della flotta a lungo raggio di Air France. Anche la sua impronta acustica è ridotta del 40%.

Si ringrazia il comandante del 51° Stormo, il Colonnello Pilota Emanuele Chiadroni e la Sezione Comunicazione Istituzionale dello stesso stormo, per la gentile ospitalità. Il Comune di Jesolo ed il Club Frece Tricolori Jesolo, che da 25 anni regalano agli appassionati il migliore air show del panorama italiano, grazie al quale abbiamo potuto realizzare le foto a corredo. Si ringrazia l'ufficio stampa di Air France-Klm Italia, nella persona del dott. Carlo Liotta, che ha fornito tutta la documentazione per parlare del 90° della compagnia di bandiera francese.



La Patrouille al completo esegue una delle figure del suo programma 2024.

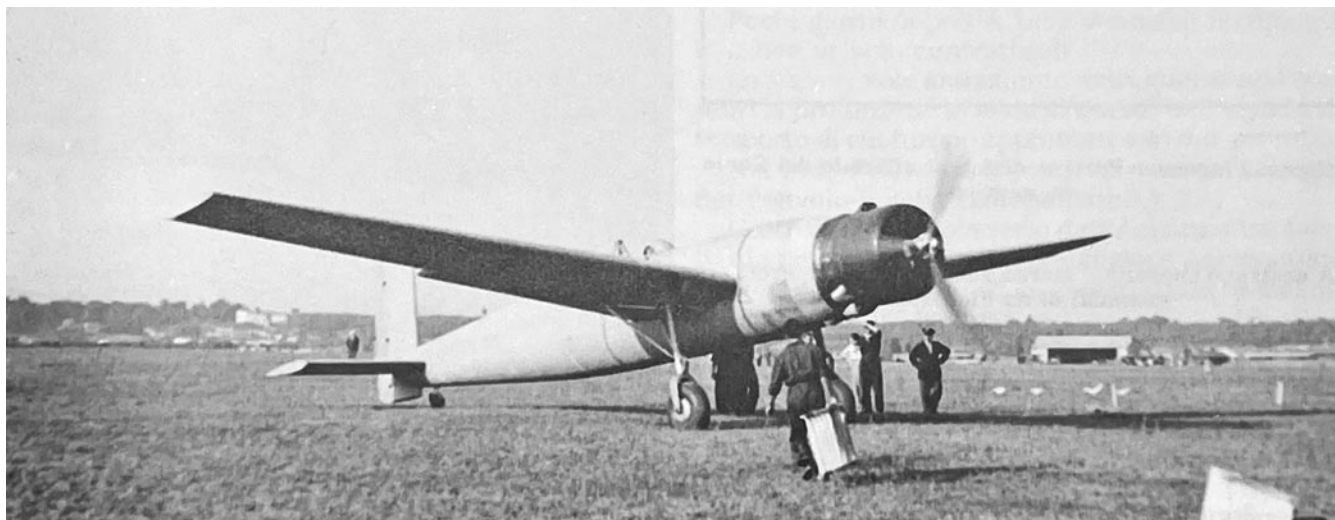


À. ERIC MAGNAN - AIRFRANCE

Celebrazioni dei 70 anni della PAF e i 90 di Air France con la missione Athos 350.

AEREO DA ASSALTO RADIOGUIDATO AERONAUTICA LOMBARDA A.R.

Federigo Federighi



La MM 75576 ancora priva di mimetizzazione mostra già il cofano motore dipinto di rosso per migliorarne la identificabilità.

La scarsa efficacia del bombardamento in quota contro le navi nemiche, spinse la Regia Aeronautica a sviluppare l'utilizzo del siluro ma la mancanza di potenti monomotori, obbligò ad utilizzare macchine grandi come l'S 79, ingombranti, costose e con equipaggio di almeno 4 persone.

Questo approccio dimostrò ben presto i propri limiti e la sproporzione tra costi e ricavi, apparve evidente che sarebbe stato opportuno disporre di un mezzo a perdere, che potesse trasportare un elevato carico bellico, radioguidato e quindi privo di equipaggio.

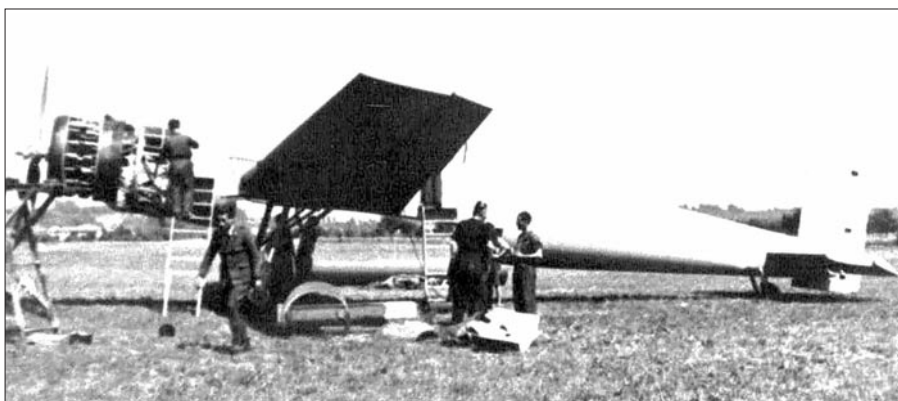
I primi esperimenti vennero fatti utilizzando di nuovo un S 79, scegliendolo tra le macchine a fine vita e gli esperimenti di radioguida proseguirono utilizzando la tecnica di guida a comandi riuniti, brevettata a suo tempo da Mario De Bernardi. Voli dimostrativi dettero risultati incoraggianti, il velivolo venne dipinto completamente di giallo per meglio identificarlo nella radioguida privilegiandone l'impiego antinave.

Il progetto "Canarino" (così

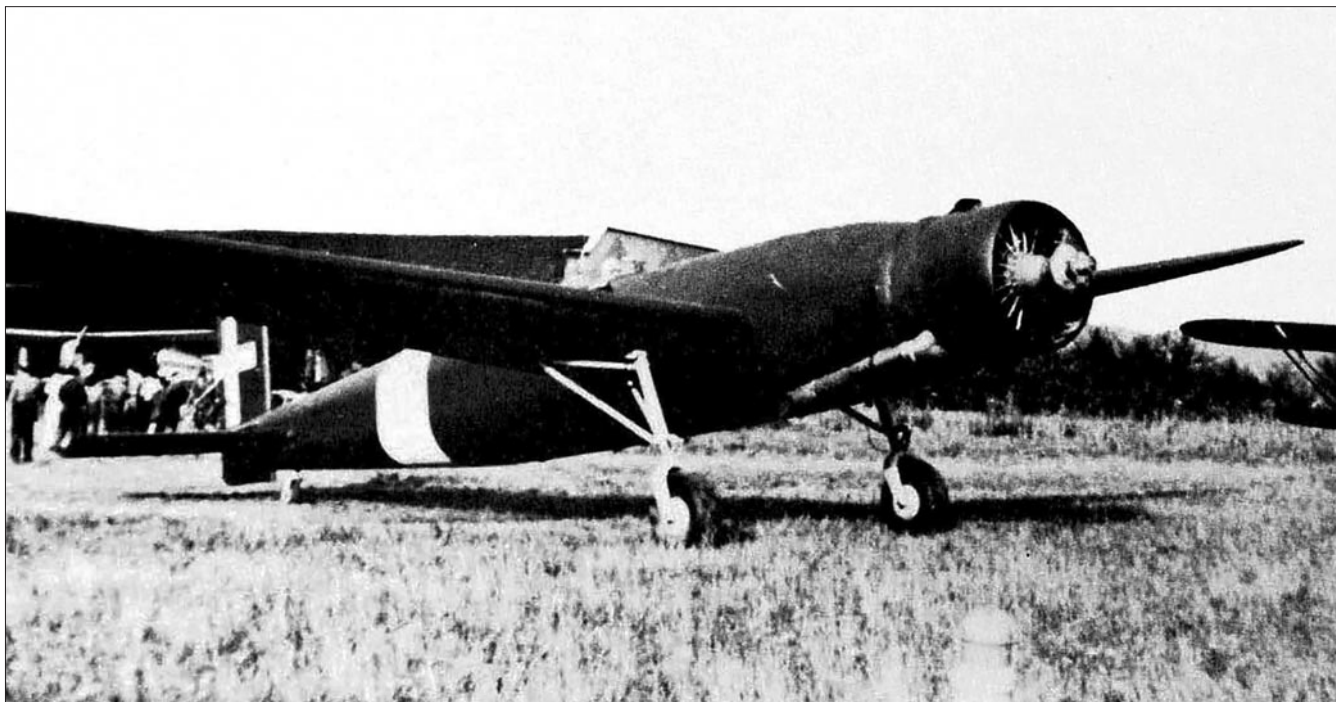
era stato battezzato l'S 79 giallo) fallì purtroppo alla prima prova pratica (Battaglia di mezzo agosto) per un banale guasto alla radio trasmittente posizionata su un Cant Z 1007 velivolo guida.

La fattibilità del progetto era stata comunque dimostrata ed allora nacque l'idea di creare un mezzo ad hoc, poco costoso e facilmente riproducibile. Alla fine del 1942 venne incaricato l'ing. Stefanutti di progettare il mezzo e fu stipulato un contratto con l'Aeronautica Lombarda di Cantù per la realizzazione di un prototipo e di 5 velivoli di preserie.

Il progetto di Stefanutti con la collaborazione di Ermenegildo Preti e Stelio Frati, unito alle competenze



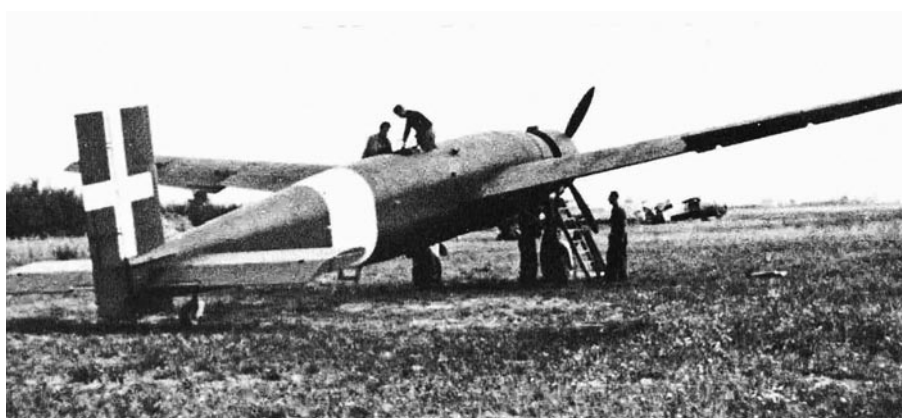
Il primo esemplare di A.R. in fase di completamento e messa a punto.



A Guidonia con livrea verde oliva, fascia bianca e croce caudale monta anche un lungo tubo di scarico motore.

aliantistiche dell'Aeronautica Lombarda, non portò ad una macchina esteticamente bella ma nacque un mezzo con requisiti essenziali per il compito che avrebbe dovuto svolgere. La costruzione era totalmente lignea e prevedeva l'uso di essenze nazionali poco costose, la fusoliera con struttura ad ordinate e correnti, aveva forma prima cilindrica, poi ovoidale degradante in coda, rivestita in compensato, con una capace stiva totalmente apribile in grado di contenere due ordigni da 1000 Kg. I piani di coda verticale e orizzontale erano rivestiti in tela, le ali avevano un forte diedro per migliorare la stabilità, erano di semplice costruzione, monolongherone ed erano rastremate in pianta, rivestite in compensato. mentre gli alettoni in tela.

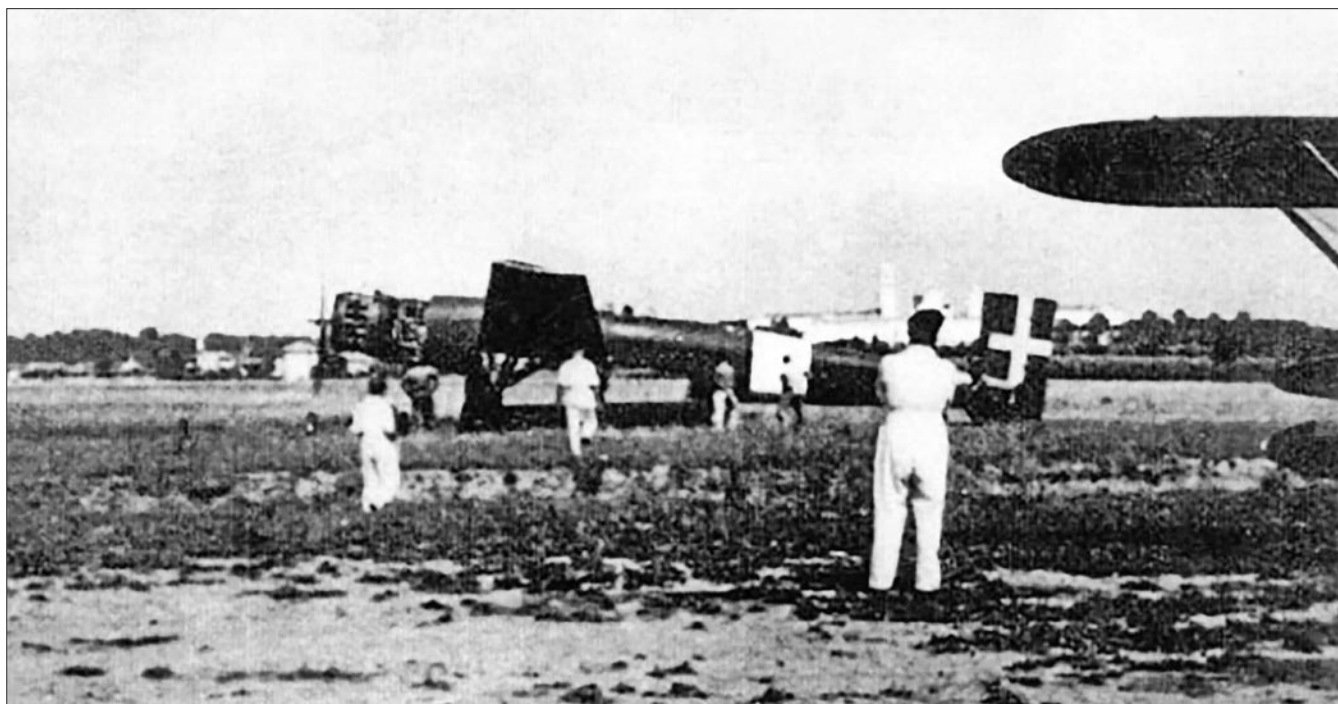
Il motore Fiat A 80 RC 41 da



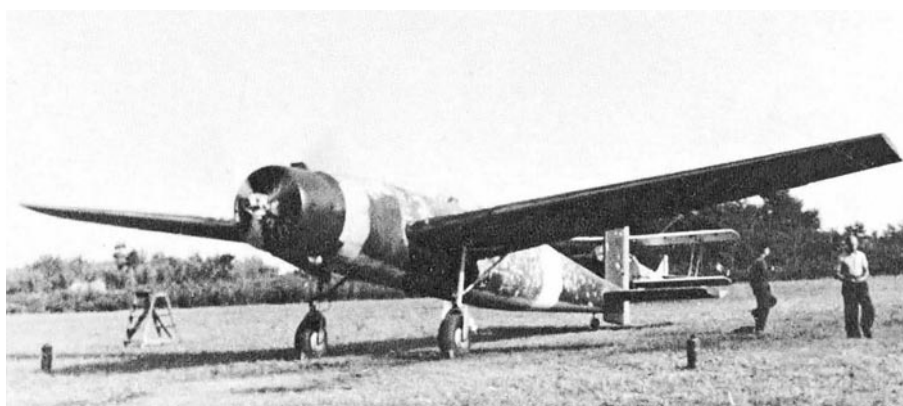
Proseguono i i lavori tra continui ritardi nella consegna degli apparati di guida.



Ben visibile la relativa fragilità del carrello sganciabile dopo il decollo.



A Guidonia la messa a punto del velivolo e del relativo sistema di guida andò per le lunghe.



La macchina è stata completamente mimetizzata e il cofano motore dipinto con un rosso vivace.



A Guidonia fervono i preparativi in vista del previsto primo impiego bellico antinave dell' A.R.

1000 H.P., il castello e l'elica erano quelle del Fiat Br 20, e potevano essere utilizzati i motori ormai da dismettere sia destrorsi che sinistrorsi. Il carrello era sganciabile una volta in volo. Si trattava di macchine monoposto dove il pilota, dopo aver effettuato il decollo e controllato il buon funzionamento degli apparati, sganciava il carrello e abbandonava il mezzo da una botola ventrale, aprendo poi il paracadute. Solo il prototipo venne reso biposto creando lo spazio per un tecnico, che provvide ad ottimizzare e tarare gli apparecchi di radioguida, che sarebbero stati utilizzati sulle macchine di serie. Per migliorare il trasporto del mezzo la fusoliera era divisa in due parti all'altezza della fine della stiva ventrale, era facilmente riassemblabile ad incastro così come le due semiali.



Sul velivolo venne installato un autopilota tipo De Bernardi-Cerini che semplificava i comandi, sfruttando il principio dei comandi riuniti, cioè agiva solo sulla quota e l'asse direzionale era abbinato a quello laterale, il tutto agevolato dal forte diedro del mezzo come già fatto notare.

Il velivolo guida disponeva di una piccola cloche verticale che, azionata, trasmetteva impulsi tramite una serie di contatti che andava col movimento a chiudere; il ricevitore radio era del tipo RA-18 modificato e il velivolo guida disponeva di un trasmettitore tipo 320/Ter pure modificato. Il 13 Giugno 1943 il prototipo MM 75576 venne provato sul campo di Venegono, con il pilota collaudatore Nello Valzania. Il comportamento del velivolo fu rispondente alle specifiche e la macchina venne smontata e trasferita a Guidonia per la definitiva messa a punto.

Come per tanti altri progetti, la messa a punto fu tribolata, la consegna dei congegni di radioguida e la relativa ottimizzazione andarono per le lunghe; in corso di opera venne deciso che l'aereo guida non sarebbe stato più in S 79 ma un caccia



La foto mette bene in evidenza la policroma mimetizzazione campale del velivolo.

Macchi 202, con tutte le difficoltà per installare anche una mini cloche in un abitacolo già limitato e con un carico di lavoro per il pilota secondo me eccessivo.

La procedura di attacco prevedeva un avvicinamento da quote che variavano tra 2000 e 4000 metri, la distanza massima tra i due velivoli era rigorosamente ristretta in un cerchio di 4000 metri, il velivolo guida doveva avere un collimatore aperto che permettesse una buona visuale per controllare contemporaneamente il velivolo attaccante e il bersaglio (a questo scopo, per migliorarne la identificabilità il cofano motore dell'A.R. venne dipinto di un rosso vistoso). Controllo rigoroso della traiettoria di attacco, rettilinea con una inclinazione di 10° con una velocità di attacco tra i 300 e i 400 Km/h. Il povero pilota del Macchi aveva due cloche da manovrare, due occhi per vedere il bersaglio e il velivolo radioguidato, il tutto durante una discesa verso il mare a 400 Km/h pensando pure alla rotta di scampo!

Le lentezze a cui si accennava portarono ad avere in Agosto 1944 solo due velivoli pronti, il prototipo e il primo di serie immatricolato MM75577 e, finalmente, venne programmata una azione reale contro le navi alleate, che erano state avvistate poco al largo di Salerno, il giorno 8 Settembre, di primo mattino, Superaereo autorizzò la missione, vennero caricate le bombe e preparati i velivoli quando inaspettatamente, giunse la notizia dell'armistizio e la missione fu annullata.

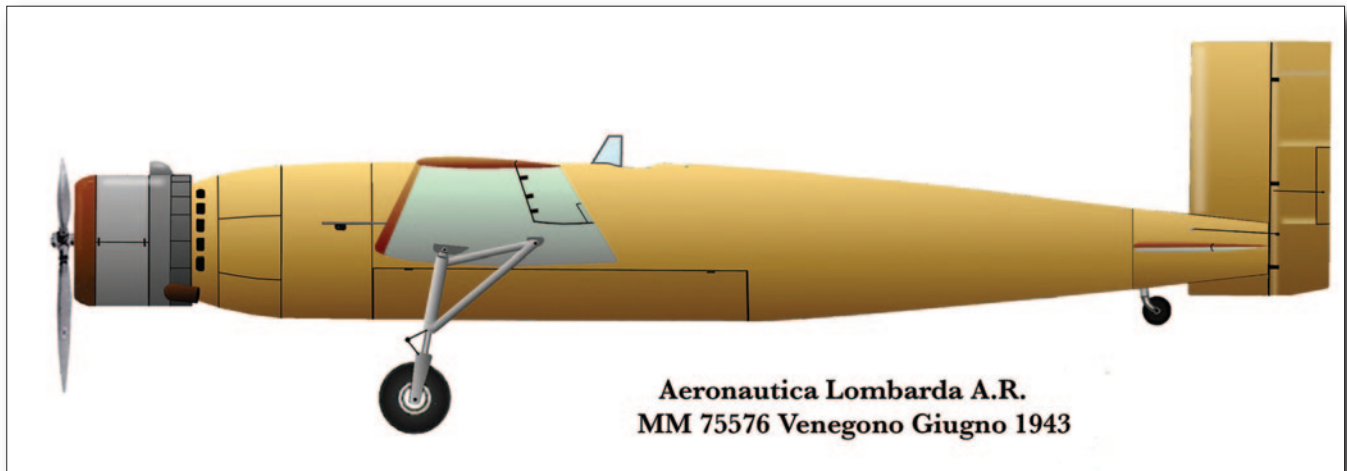
Il materiale venne accantonato ma nel caos post armistiziale ne sono state perse le tracce. Nel dopoguerra è girato un disegno che mostra il Macchi 202 montato sopra l'A.R. tipo Mistel tedesco,



Unica immagine reperita dell'A.R. fotografato in volo.

penso che si tratti di un falso, non esiste alcun riscontro fotografico, l'A.R. non era stato progettato per sopportare oltre al notevole carico bellico anche il peso di un 202, nel disegno non si evidenzia alcun irrobustimento del fragile carrello, tutte queste considerazioni mi portano ad escluderne un tale utilizzo.

Concludendo penso che quello dell'aereo da assalto radioguidato sia stato uno studio interessante, ma la vera soluzione per gli attacchi alle navi la trovarono i tedeschi con la Ruhrstahl SD 1400 meglio nota come Fritz X, che purtroppo affondò la corazzata Roma con la perdita di ben 1352 membri dell'equipaggio.





IL BIGLIETTO AEREO QUESTO SCONOSCIUTO

Paolo Di Biagio

Chi di voi non ha mai prenotato con Ryanair un volo “low cost”? Sembra che più di 20 milioni di italiani la utilizzano ogni anno. Quando terminiamo la prenotazione, la stampiamo e senza badare più di tanto alle informazioni scritte, ci presentiamo direttamente alla sala d’imbarco se abbiamo il solo bagaglio a mano. I millenials e la nuova generazione Z sono abituati a fare questa procedura principalmente dallo smartphone. Ma una volta non era così.

Il trasporto aereo nacque nel 1903 quando i fratelli Wright spiccarono il primo volo della storia, ma è solo dopo la seconda guerra mondiale che questo si sviluppò in maniera incredibile e globale. La fine delle ostilità aveva lasciato senza “lavoro” migliaia di aerei con i loro piloti. Alcuni di questi aiutati anche da inversionisti, cominciarono a comprarli formando le prime compagnie aeree. Molti non sanno che il nome DHL, conosciuto più come corriere terrestre, ma in possesso di una

notevole flotta di aerei cargo ,ora di proprietà delle poste tedesche (ottenne l’esclusiva europea del trasporto dei vaccini Pfizer durante la pandemia), viene dalle iniziali dei tre soci fondatori ex piloti della US Air Force.

Con l’aumento del traffico venne la regolamentazione per i passeggeri con l’emissione del famoso biglietto aereo, che era un documento stampato da una compagnia aerea o da una agenzia di viaggi che autorizzava il passeggero a prendere posto su un aereo. Con questo titolo di viaggio si otteneva la carta d’imbarco al check-in aeroportuale. Ora è tutto elettronico e infatti si chiama e-ticket. Ma torniamo al passato. Il biglietto conteneva le seguenti informazioni: 1) Nome del passeggero, 2) Compagnia emittitrice, 3) Numero del biglietto che includeva all’inizio i tre numeri identificativi della compagnia aerea (055 per la “cara” e vecchia Alitalia), 4) Le città dell’itinerario, 5) Numero del volo, 6) Franchigia bagaglio, 7) Tariffa, 8)

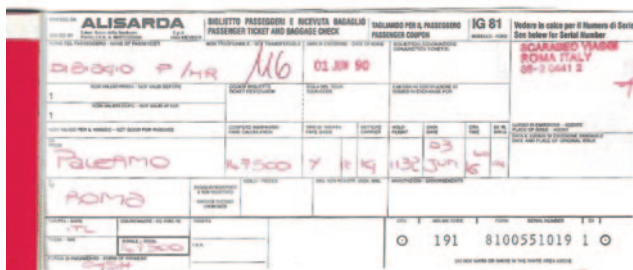




Tasse, 9) Codice della tariffa utilizzata, 10) Data di validità, 11) Forma di pagamento, 12) Rateo del cambio valuta, 13) Costruzione tariffaria. Vedete come era chiaro, tutto sotto la luce del sole. Ora ci dobbiamo fidare di quello che esce fuori dalla stampata del nostro computer.

Alcune note tecniche per i non addetti ai lavori. La IATA (Internationa Air Transport Association), stabili che tutte le compagnie aeree affiliate e non avessero un codice biletterale che più o meno le identificasse (AZ per Alitalia, AF per Air France, IB per Iberia, LH per Lufthansa, etc). Inoltre stabili che le città collegate o gli aeroporti posti nelle vicinanze delle stesse avessero un codice di tre lettere (esempio CIA = Ciampino, FCO = Fiumicino, MAD = Madrid, etc).

Adesso solo il passeggero può utilizzare il ticket. Prima del terrorismo aeroportuale e delle truffe da parte di delinquenti per procurarsi un alibi, non esistevano controlli persona - biglietto aereo e a volte si poteva salire a bordo con il biglietto intestato ad un'altra persona. Quando viene fatta una prenotazione il sistema ieri e oggi crea un codice di prenotazione detto PNR che può contenere



i dati di una persona o di un gruppo di persone che viaggiano insieme.

Per quasi tutta la durata dell'aviazione commerciale, i biglietti di trasporto erano stampati su carta. Ugualmente li si poteva scrivere a mano. Ogni volo comprendeva un foglio che veniva poi completato da una copertina (e qui il bello). I formati erano vari, ma la bellezza era incomparabile. Avere per esempio uno dei biglietti dell'Alitalia con le stampe di Franco Maria Ricci è un piacere

degli occhi. I grafici di tutto il mondo competevano per fare un biglietto, o meglio una copertina, originale. Ma purtroppo, come nella vita, le cose belle sono destinate a finire. La IATA il 1° giugno 2008 dichiarò la morte del biglietto aereo, che venne sostituito dal noto e-ktk.

Per questo motivo essendo stato nella mia vita precedente un frequent flyer, inserisco alcuni biglietti aerei in mio possesso e poi giudicherete voi stessi.



MISSING IN ACTION

Alessandro Santarelli

Il contesto storico

Il 10 giugno 1944 il fronte si trovava nella zona tra Civitavecchia ed Orbetello. Per il 17 giugno era stata programmata l'operazione "Brassard", ovvero lo sbarco sull'isola d'Elba, affidata alle truppe francesi. Si trattava di un contentino per i francesi che da tempo chiedevano di avere un ruolo attivo nella conquista della penisola italiana. Lo sbarco e la conquista dell'isola fu assegnato dai transalpini alle proprie truppe coloniali. Purtroppo i "goumier" macchiarono la propria vittoria, come già era successo in altre zone d'Italia, con atti di violenza contro i civili, soprattutto donne, bambini e vecchi. Durante la preparazione delle operazioni di sbarco, quantunque si trattasse di un obiettivo di scarso

valore bellico, era importante essere a conoscenza delle difese dell'isola preparate dai tedeschi, tra queste, particolare significato veniva attribuito alla conoscenza della dislocazione delle armi pesanti e contraeree. Da qui la necessità di effettuare ricognizioni aeree come quella in cui furono impegnati i due piloti del 347th Fighter Squadron.

Dichiarazione del 1st Lt., Air Corps, Nicholas S. Dormey

Il 10 giugno 1944, alle ore 11.15, il 1st Lt. J.K. Levy e il 2nd Lt. L. Clifton decollarono per una missione di ricognizione atta ad individuare le postazioni dei cannoni nella rada di Portoferraio (Elba). Essi stavano volando come sezione "Birthday Blue". Si avvicinarono all'Elba ad una

MISSING IN ACTION n° 6169

Pilota: 1st Lt. James K. Levy (Serial Number 0-793640)

Unità: 347th Fighter Squadron – 350th Fighter Group – 12th Air force

Base: Aghione (Corsica)

Velivolo: Bell P-39Q-20, AAF Serial Number 44-2454

Motore: Allison V-1710-85, AAF Serial Number A-034733

Armi installate: 2 mitragliatrici Browning MG cal. 50 (707070, 741986), 1 cannone M4 cal. 37 mm (7060), Tube #73886

Data: 10 giugno 1944

Tipo di missione: Ricognizione sull'Isola d'Elba

Rotta: per 20°

Condizioni meteo: CAVU (Cielo sereno e visibilità illimitata).

Ultima posizione nota del velivolo disperso: Visto precipitare su Portoferraio alle 11.45

Cause dell'evento: Sconosciute

Testimoni dell'accaduto: 2nd. Lt. Leecroy Clifton (Serial Number 0-810630), ha visto il velivolo precipitare

Sorte dell'equipaggio: disperso

Data del rapporto: 12 giugno 1944

Compilatore del rapporto: Captain, Air Corps, Operations Officer Wilbur L. Hart.



quota di 9.000 piedi, quindi iniziarono a picchiare avvicinandosi al piano del Golfo Stella. Continuarono a volare attraverso l'isola in direzione Portoferraio, il Lt. Levy mantenendosi sul lato Ovest della rada e il Lt. Clifton su quello Est. Appena passata la linea di costa il Lt. Clifton vide il velivolo del Lt. Levy colpire l'acqua e scivolare in avanti per circa 150 yard, per poi affondare repentinamente. Il Lt. Clifton osservò un modesto fuoco antiaereo proveniente dal lato Est della rada. Quindi egli sorvolò l'isola in direzione Nord e rientrò alla base.

**Dichiarazione del 2nd Lt., Air Corps,
Leecroy Clifton (0-810630)**

Il 10 giugno 1944, decollai alle 11.45, per una missione di ricognizione sull'Elba. Volavo come numero 2 nella sezione "Blue", di cui il Lt. Levy era il leader. La formazione era composta da due velivoli. Il nostro compito era, se possibile, individuare la

posizione dei cannoni antiaerei nemici e determinare la loro efficacia dai colpi sparati dalla Flak. Giunti a 9.000 piedi di quota in un punto a sud dell'Elba ci mettemmo in picchiata livellando all'altezza della piana del Golfo Stella. Continuammo a volare attraverso l'isola in direzione di Portoferraio. Il Lt. Levy passò lungo il lato Ovest della rada, mentre io volavo lungo il lato Est. Il suo aereo colpì l'acqua molto vicino alla costa e scivolò lungo la superficie per circa 150 yard affondando immediatamente dopo. L'incidente è avvenuto alle ore 11.45.

In quel momento avevo trovato un fuoco moderato della Flak, probabilmente da 20 mm, con alcuni colpi da 40 mm abbastanza precisi, anche se nessun colpo raggiunse il mio aereo. Dopo aver sorvolato la parte Nord dell'isola, feci rientro alla base atterrando alle 12.10.

Poiché il Lt. Levy aveva una velocità di oltre 300 MPH ritengo che ci siano poche possibilità che sia sopravvissuto all'impatto. Egli stava scendendo



Bella foto di repertorio di un P-39 mentre viene rifornito di munizioni.



Airacobra del 350th Fighter Group.



P-39 del 350th Fighter Group ad Aghione.

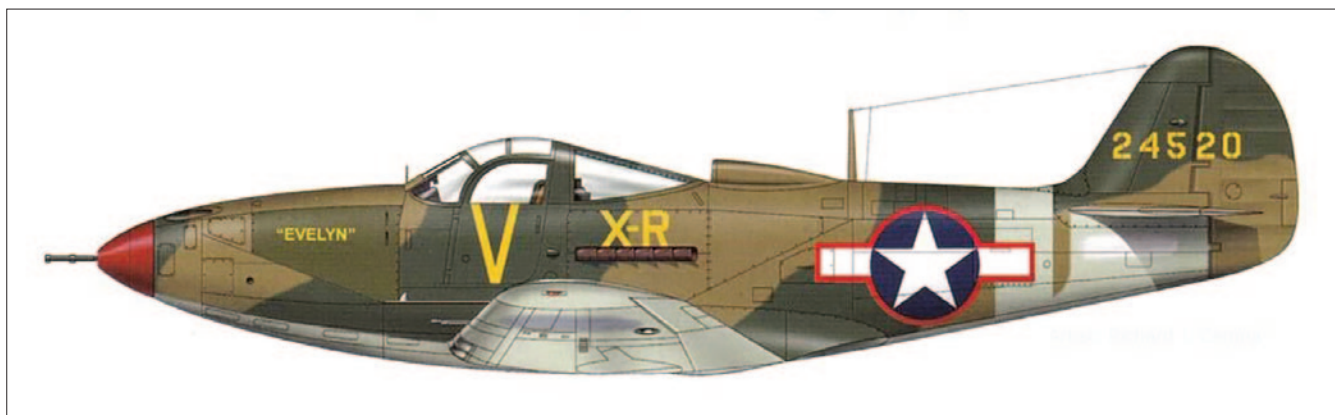
lungo la montagna quando raggiunta la costa, forse ingannato dal riflesso, ha investito la superficie del mare. Questo perché non c'era fuoco contraereo sul lato Ovest della rada. Non riuscì ad avvistare cannoni o postazioni militari, il che forse era dovuto alla mia velocità. Comunque tutta la Flak incontrata era situata sul lato Est della rada.

Rapporto del 347th Sq. su Pilota Scomparso in Missione

11 giugno 1944

A: Comandante in Capo del 350th Fighter Group.
Comandante in Capo del 347th Fighter Squadron.

Alle ore 11.00 circa, il "War Room Controller"

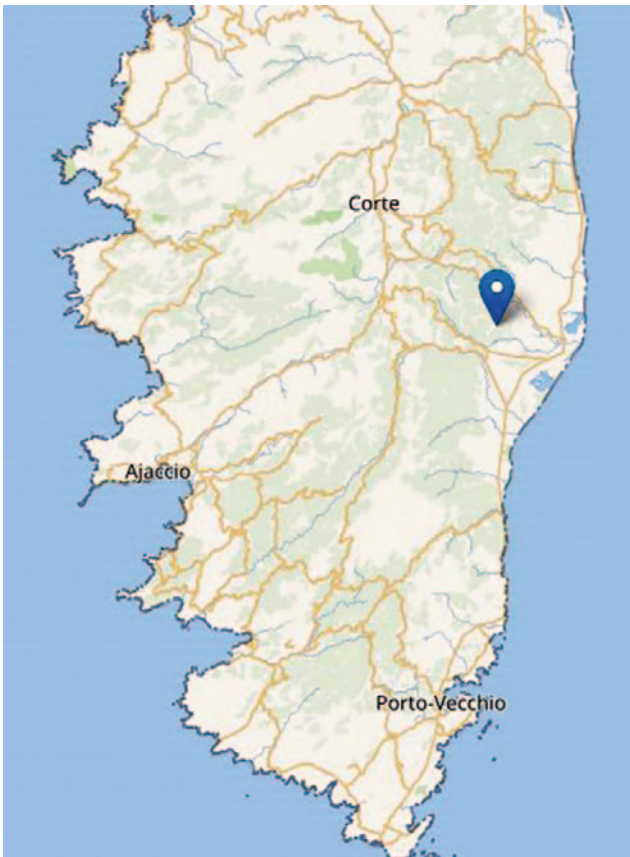


Profilo di un P-39 del 350th, opera di Richard Caruna. In alto: il velivolo rappresentato nel profilo fatta nell'estate del 1943 mentre era di base in Nord Africa.



Stemma del 347th F.S.

richiese una ricognizione sull'Elba con attenzione particolare su Portoferraio. Mezzi navali che avevano tentato di attaccare questa zona avevano ricevuto una consistente quantità di fuoco nemico da terra, la marina pertanto era interessata a sapere se questi cannoni erano stati spostati in



Carta della Corsica con indicata la posizione dell'aeroporto di Aghione.

previsione di ulteriori attacchi pianificati per il futuro. Questa richiesta venne trasmessa al Captain Raup, che inviò la sezione "Birthday Blue" in missione alle ore 11.30. Alle 12.45 circa il n° 2 della "Birthday Blue" rientrò avvisando che il suo leader Lt. J. K. Levy era precipitato nella baia di Portoferraio mentre volava a circa 300 mph. In quel momento non c'era contatto R/T tra Blaktop (probabile nome in codice della torre di controllo, ndr) e la sezione.

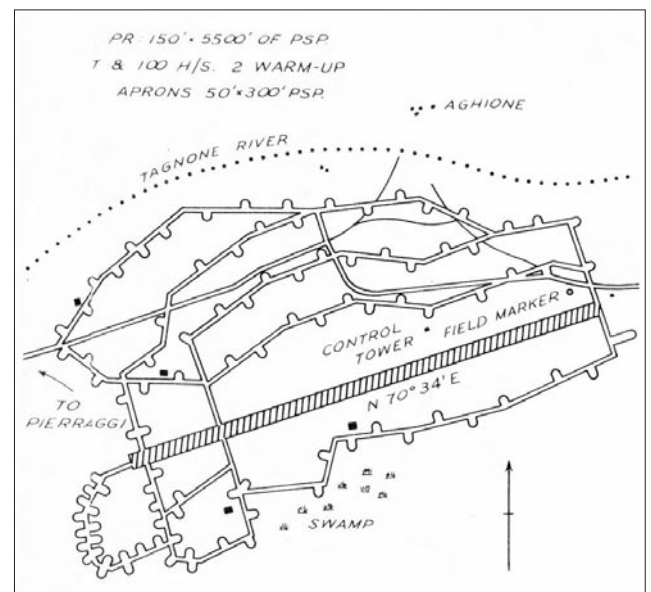
H. G. MAC DONALD
Captain, Air Corps,
Senior Controller

Il Pilota

Poche sono le notizie che abbiamo su James K. Levy. Sappiamo che era nato nel Connecticut, che era di religione ebraica e che al momento del fatto aveva 23 anni. Ricevette come decorazione la "Air Medal with five oakleaf clusters and purple heart".

Il velivolo

Il Bell P-39Q-20 Airacobra montava un motore Allison V-1710-86. Questo motore aveva 28 litri di cilindrata, un rapporto di compressione di 6,65 ed era sovralimentato da un compressore centrifugo monostadio. I suoi 1.440 cavalli massimi venivano erogati ad un'elica tripala metallica Curtiss (a volte Aeroproducts), a giri costanti e di 3,07 metri



Mappa dell'aeroporto di Aghione nel settembre 1944.

di diametro, cui il motore era collegato da un albero cavo lungo circa 2,50 metri, che faceva capo alla scatola del riduttore installata nel muso. Con una potenza al decollo di 1.217 cv, che alla quota di 1.440 m. diventava di 1.440 cv, il propulsore garantiva una velocità massima di 619 km/h ad una quota di 3.500 metri e una quota di tangenza pratica di 11.740 m. Nel rapporto sulla missione c'è una piccola incongruenza: viene indicata la versione P-39Q-20, ma stante la matricola 44-2454 dovrebbe trattarsi della versione P-39Q-15 costruita in 1000 esemplari.

La base

L'aeroporto di Aghione fu un aeroporto militare, che si trovava a circa 27 km a sud-est di Corte in Corsica.

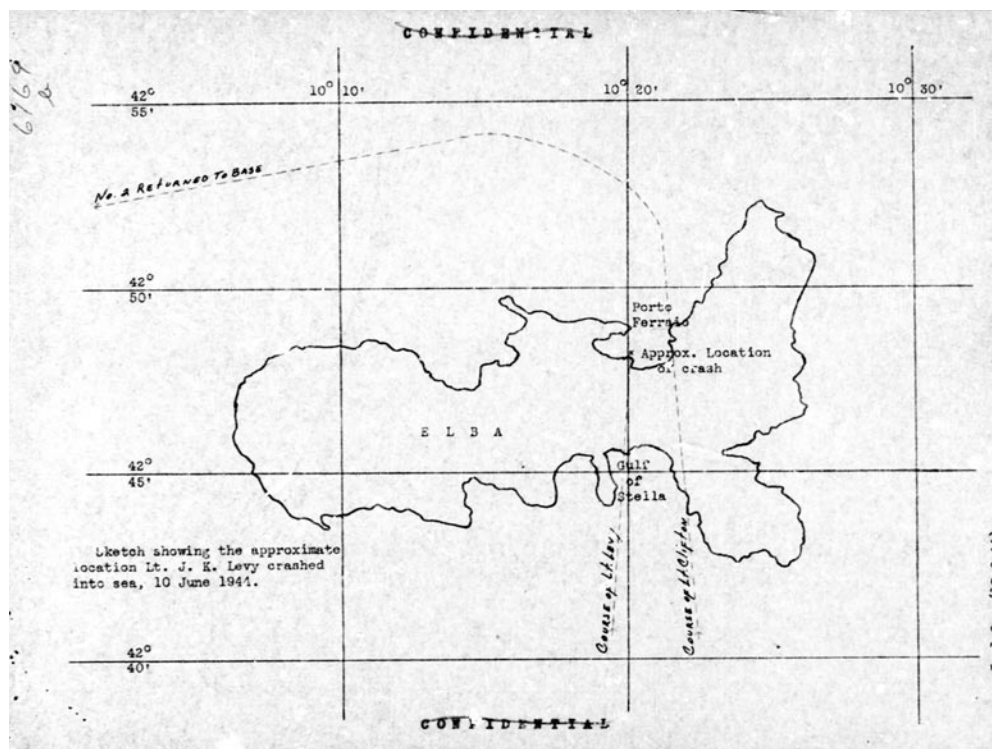
Si trattava di un campo temporaneo costruito dal 12nd Comando Ingegneri utilizzando le famose grelle (pannelli d'acciaio perforati (griglie) e componibili che, introdotti dagli americani durante la



Su una foto aerea del 2008 è stata riportata la planimetriaq dell'aeroporto di Aghione non più esistente.

seconda guerra mondiale, stesi sul terreno e uniti ad altri servivano per il rapido approntamento di aeroporti o di strade). Il personale militare e le strutture di appoggio erano ospitati in tende. Ven-

nero anche realizzati: una strada di accesso collegata alla rete viaria esistente; un deposito per rifornimenti, munizioni, fusti di benzina, insieme ad acqua potabile ed una rete elettrica minima per le comunicazioni e l'illuminazione della stazione. L'aeroporto fu utilizzato dal 350th Fighter Group nell'estate del 1944. Dopo l'operazione Dragoon l'aerodromo fu chiuso e smantellato. Oggi ci sono tracce dell'aerodromo rimaste sul paesaggio visibili dalla fotografia aerea, ma non rimangono edifici o altri punti di riferimento.



Cartina originale allegata alla relazione relativa al missing in action. Sono segnati sia il punto presunto dove è precipitato Levy, sia la rotta seguita dai due P-39.

RECENSIONI

FINO ALL'INFERNO E RITORNO - LA STRAORDINARIA MISSIONE DI ETTORE MUTI E DEL 41° GRUPPO IN BAHREIN

Andrea Morelli

Di Fabrizio Vincenti

Edito da Eclettica Edizioni, pagg. 192

L'autore

Fabrizio Vincenti è nato e vive a Lucca. Laureato in Economia e Commercio, è giornalista pubblicista. Collabora con La Nazione e Il Primato Nazionale, oltre ad essere direttore della testata online www.gazzettalucchese.it. Fabrizio ha al suo attivo numerose pubblicazioni tra le quali, per Eclettica, "Giuseppe Solaro, il fascista che sfidò la Fiat e Wall Street", "Qui Ezra Pound", "Welcome Signor Mussolini" e "A sognare la Repubblica, Mussolini e Bombaci a Salò"; ha curato la seconda edizione di "La vecchia guardia" di Ernesto Daquanno e gli scritti economici di Giuseppe Solaro.

Veste editoriale

Il libro, in bianco e nero, è circa 21 x 15 x 1,5 cm, con copertina in cartoncino flessibile. Il libro è

strutturato in capitoli che narrano in senso cronologico la biografia del gerarca fascista e pilota militare Ettore Muti.

Prefazione (del 1° Lgt Marco Di Cocco Aliverini, Addetto presso l'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare)

Tutta colpa degli inglesi
Il Cid Aereo

Una neutralità impossibile
"Firmato Nerone"

Pazza idea

"Sganciare! Bombe sul Bahrein"

Con la sua divisa, fino alla fine

Vincenti narra le vicende di Muti al tempo presente, con periodi brevi e incalzanti che catapultano il lettore a fianco del protagonista, integrando

anche testi dell'epoca. Ne risulta un libro ben bilanciato, che si fa leggere con facilità. Il materiale fotografico è raggruppato alla fine di ciascun capitolo e adatto, come quantità, al taglio del volume. La qualità è buona e le didascalie chiare. In sintesi, un libro piacevole da leggere.

Contenuti

Basta leggere verso la fine di pagina 13 per farsi un'idea del carattere di Muti: nel 1917-18 combatte da minorenni la prima guerra mondiale negli Arditi e viene riportato a casa (più volte) dai Carabinieri. L'azione avanti a tutto. Però, se questo episodio ci suggerisce l'idea di un incosciente sprezzante della morte e del pericolo, leggendo il libro emergono altri aspetti sicuramente legati alla maturazione dell'uomo. Pianificazione delle missioni aeree, senso di responsabilità nei confronti dei suoi equipaggi (che Muti sceglie personalmente) e più in generale delle sue scelte, capacità di "leg-

gere" le persone e i loro talenti (basti pensare a Moci, suo compagno di avventure, e a Federigi, eccellente pilota), analisi critica dei momenti storico-politici (non esiterà a criticare Mussolini per lo sfacelo dell'Italia a partire dal 1942), coraggio e attaccamento alla divisa. Ettore Muti, (il cognome all'anagrafe era Muty, cambiato in Muti nel 1919) nato a Ravenna il 22 maggio del 1902, morirà il 24 agosto del 1943 nella pineta di Fregene, ucciso da un colpo di pistola alla nuca. Ma andiamo con ordine.

Gli inizi della carriera militare, l'incidente con



gli inglesi, la Regia Aeronautica

Da studente Muti ottiene con fatica un diploma di avviamento professionale e nel 1917, non ancora sedicenne, raggiunge il fronte dove combatte con gli Arditi, prima di essere rispedito a casa nel 1918. Nel 1919 Muti combatte di nuovo negli Arditi a Fiume, dove viene notato da Gabriele D'Annunzio. Il Vate, oltre a ribattezzarlo "Gim dagli occhi Verdi", lo promuove a suo uomo di fiducia. A Fiume Muti si segnala per alcuni colpi di mano temerari, volti a rifornire la città, esclusa dagli accordi di pace e stremata dall'assedio imposto dal governo Nitti. Poco dopo conosce a Milano Benito Mussolini e, fulminato dalla personalità dell'uomo, aderisce al partito fascista. Tornato a Ravenna Muti si dà allo squadristo. Nel 1925 si sposa con Fernanda Mazzotti (dalla quale avrà una figlia, Diana) e viene ferito allo stomaco da un anarchico. Muti sopravvive e viene nominato capo della Milizia Portuaria di Trieste. Durante un viaggio a Roma in treno, nel 1934, Muti prende a pugni due addetti militari dell'ambasciata Britannica, rei di sbeffeggiare i militari italiani. Si scatena un

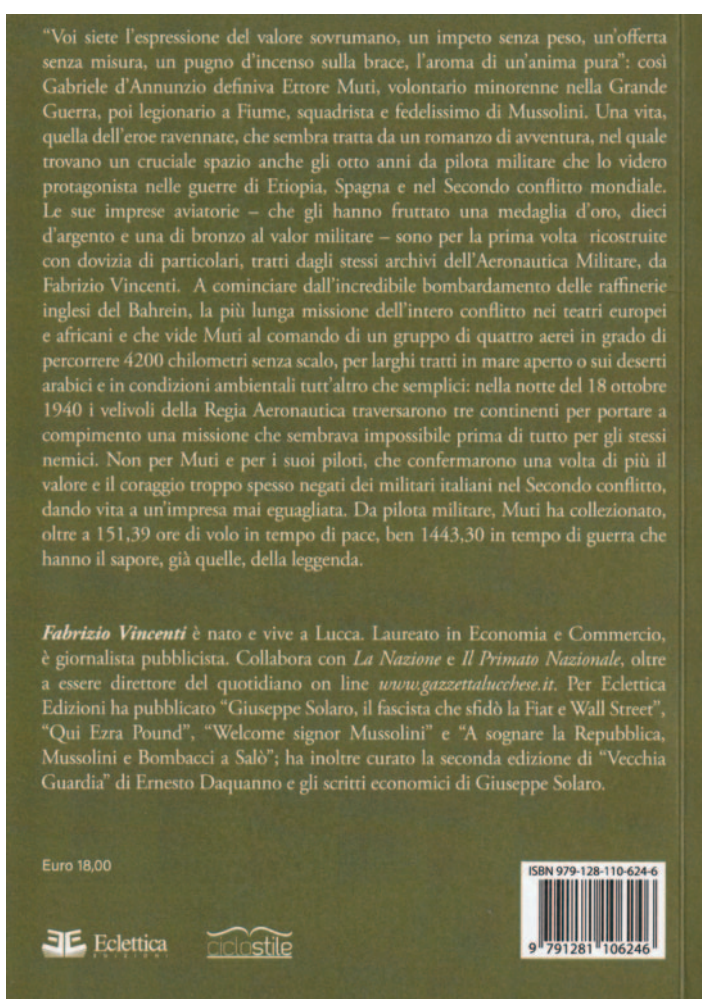
polverone figlio anche del peggioramento dei rapporti diplomatici tra i due paesi. Di fronte a Mussolini Muti afferma di essersi dichiarato "capitano pilota" per poter schiaffeggiare i due inglesi "da pari grado" e di voler diventare pilota militare a tutti i costi. Sarà però l'amicizia con il duca Amedeo d'Aosta, al comando dell'aeroporto di Gorizia, a dargli la spinta necessaria: nel luglio 1935 Muti presenta domanda d'ammissione al-

l'Accademia della Regia Aeronautica e ottiene poco dopo il brevetto di pilota civile, che gli dà accesso al ruolo di pilota militare.

L'Africa, Il periodo spagnolo e l'entrata dell'Italia in guerra

Il battesimo del fuoco di Muti avviene in Africa nel 1936, durante la Guerra d'Etiopia. L'Italia reagisce all'incidente di Ual Ual (nel quale un contingente Italiano era stato attaccato da truppe etiopi) facendo penetrare in territorio etiope oltre

centomila uomini supportati dall'aviazione: Tale decisione fu presa autonomamente da Mussolini nonostante la contrarietà dei vertici militari, che temevano rappresaglie inglesi. Muti chiede di passare ai bombardieri Caproni 133 e si scatena facendo parlare di sé per il coraggio, che rasenta la temerarietà (atterra spesso dietro le linee nemiche), la capacità di riportare sempre a casa mezzi ed equipaggi e per gli eccessi e le baldorie. Muti è un uomo che va per la sua strada senza ripensamenti, incurante dell'avversione che Galeazzo Ciano sta covando contro di lui ma forte dei riconoscimenti dei vertici



della Regia Aeronautica.

A ottobre 1936 Muti vola in Spagna sui trimotori Savoia Marchetti S.81, inquadrato in una forza aerea di appoggio ai franchisti. Il copione dell'Africa si ripete: Muti porta a termine azioni di bombardamento contro i repubblicani ritornando sempre alla base su velivoli spesso danneggiati, sfidando la morte e irridendo il nemico, ma sempre in modo calcolato e senza sacrificare i suoi equipaggi.



Nel corso della campagna Spagnola Muti avrà l'opportunità di pilotare anche gli S.79. A febbraio 1937 a Palma di Maiorca, Muti incontra il pilota ligure Paolo Moci, con il quale inizierà un sodalizio interrotto solo dalla morte di Muti stesso. Nel frattempo Gim dagli occhi Verdi è stato promosso maggiore e premiato con onorificenze sia dal governo Italiano che da quello spagnolo. Muti rimarrà in Spagna fino all'epilogo della guerra, nel 1939, meritandosi l'appellativo di "Cid aerero". Giusto il tempo di rientrare in Italia che Ettore viene spedito in Albania da Ciano, alla guida di un contingente di terra, la cui missione è quella di rovesciare il governo Albanese: il compito è portato a termine con successo. Muti, la cui vista è rimasta indebolita dalle esalazioni di carburante degli aerei, sembra destinato a una carriera da burocrate, che culmina con la nomina a Segretario del Partito Nazionale Fascista. La nomina, caldeggiata da Ciano, viene fatta da Mussolini con l'intento di dare una scossa a una burocrazia inadeguata a fronteggiare uno scenario geo-politico in costante peggioramento. Muti svolge l'incarico alla sua maniera: spostamenti in anonimato e in borghese, ispezioni a sorpresa delle sedi di partito ma pianificate con l'aiuto dei Carabanineri, sempre in compagnia di uomini fidati, quali l'asso del volo toscano Fortunato Federigi. Muti lascia il segno: il numero di iscritti al partito e alle associazioni satelliti aumenterà. Ad Aprile 1940 Muti è tra i pochi a ricevere il "promemoria segretissimo" del Duce: l'Italia entrerà in Guerra, si tratta solo di decidere quando e come.

Vincenti si prende una pausa dal racconto per analizzare le cause che spinsero l'Italia in Guerra. Vincenti poggia il suo ragionamento sulle tesi del giornalista Franco Bandini. Quest'ultimo già nel 1963 sosteneva che per l'Italia mantenere la neutralità era impossibile e che furono le ostilità inglesi (soprattutto l'intenzione di fermare i piroscafi italiani che trasportavano in patria carbone tedesco) a spingere l'Italia ad allearsi con Germania e Giappone. Secondo Bandini l'Inghilterra mirava a mettere sulle spalle della Germania l'alleato-zavorra italiano. Per l'Italia allearsi con la Germania avrebbe significato un'alta probabilità di vittoria specie in caso di una guerra lampo. Secondo

Bandini l'industria aeronautica italiana era tra le più efficienti al mondo per numero di velivoli prodotti. Il passare del tempo avrebbe giocato a favore degli alleati, viste le limitate risorse petrolifere dell'Asse (vedasi la recensione di "The Oil Campaign").

Dopo aver letto "Al Sud del Tropico del cancro" e soprattutto "La Regia Aeronautica nel Dodecaneso" non concordo con questa interpretazione di fatti storici, per i seguenti motivi:

- Nei possedimenti coloniali libici l'Italia ebbe alcuni incidenti con la Francia (in uno di questi fu ucciso un ufficiale), mai con l'Inghilterra;
- L'Italia firmò il Patto d'acciaio il 22 maggio del 1939, a tre mesi e mezzo dall'invasione della Polonia da parte della Germania. In pratica i giochi erano fatti e l'Italia si era già schierata;
- L'Italia avrebbe avuto dalla Germania come contropartita il dominio sul Mediterraneo;
- L'Italia era tecnologicamente arretrata (basti pensare che il primo caccia competitivo fu prodotto nel 1943, per non parlare delle tecniche di bombardamento) e la sua capacità produttiva prebellica non era predittiva di un'economia di guerra;
- L'Italia impostò fin dall'inizio una strategia difensiva per incapacità dei suoi vertici militari, Duce compreso;
- Mussolini decideva in autonomia. Basti pensare alle trattative Mussolini-Laval del 1935, al depotenziamento dello scenario libico a favore dell'invasione etiopica, alla dichiarazione di guerra alla Grecia.

Personalmente ritengo che la promessa di dominio sul Mediterraneo e l'espansione dei domini coloniali, tutto ottenuto in tempi rapidi, abbiano giocato sullo smisurato ego di Mussolini un ascendente assai più forte delle presunte manovre inglesi.

Il Dodecaneso, il bombardamento del Bahrein e la fine

Scosso dalla morte di Italo Balbo (28 giugno 1940), demoralizzato dalle poche missioni di bombardamento sugli S.79 (Corsica e Francia) e dalla sua mancata partecipazione al bombardamento su Gibilterra, Muti accoglie con favore il trasferimento a Rodi con il 41° Gruppo. Il Dodecaneso è il



luogo ideale da cui lanciare attacchi alle installazioni petrolifere inglesi del Medio Oriente e alla base navale di Alessandria. Muti viene distaccato all'aeroporto di Gadurrà, nella parte est dell'isola e viene accolto dal governatore Cesare De Vecchi, al quale è legato da una vecchia amicizia. Muti prende parte alle missioni di bombardamento dei convogli navali inglesi ma il suo acume tattico lo fa guardare alle raffinerie inglesi in Palestina e in Libano. Prima con gli S.79 e poi con un CantZ.1007bis Muti porta a compimento una serie di incursioni che danneggiano raffinerie e infrastrutture logistiche. In Italia l'eco di queste missioni è vastissimo. Muti rientra in Italia e viene insignito di una nuova medaglia d'argento. I panni di Segretario del Partito Nazionale Fascista diventano per lui insopportabili da portare. Il ritorno a Rodi come comandante del 41° Gruppo è cosa fatta e a settembre del 1940 Muti ricomincia a volare insieme ai suoi equipaggi sui nuovi S.82. Iniziano però a scarseggiare le risorse e i comandanti sono chiamati a centellinare le missioni.

È in questo contesto che Muti progetta una missione in apparenza suicida: bombardare le raffinerie di petrolio del protettorato britannico del Bahrein. L'idea di Muti deflagra come una bomba presso lo Stato Maggiore: ne viene informato lo stesso Mussolini che autorizza la missione.

La progettazione sul campo incontra molte difficoltà, a cominciare dal decollo dalla pista di Gadurrà, ritenuto possibile solo in direzione mare: gli S.82 devono partire stracarichi di carburante e corrono il rischio di non riuscire a virare per evitare le colline che sorgono alle spalle dell'aeroporto. Dal 14 ottobre, mentre Moci è impegnato nella progettazione della missione, il vento inizia a soffiare dal mare. La missione è appesa a un filo ma Moci riesce a far decollare un S.82 con carichi crescenti di acqua (l'acqua contenuta in bidoni simulava il carico di carburante) "mappando" le manovre da compiere ai comandi degli S.82. Alle 17.10 del 18 ottobre i quattro S.82 pilotati da Muti, Federigi, Meyer e Zannetti partono alla volta del Libano. L'aereo di Muti, dotato di un radiofaro, è riconoscibile dalla M mussoliniana sul timone di coda e due rombi luminosi sulle ali. La squadriglia di S.82 vola sopra Cipro, Beirut e Damasco, ultimo riferimento geografico utile prima di un nulla

ostile e desertico. Gli S.82 riescono a rimanere uniti e giungono in vista, dopo la mezzanotte, del porto di Ras Al Zawr, sul golfo persico. La foschia costringe Muti ad abbassarsi a millecinquecento metri di quota e Federigi resta per la terza volta isolato. Muti punta direttamente sulla capitale del Bahrein, Manama. La raffineria è illuminata a giorno e i tre S.82 sganciano il loro carico di bombe centrando il bersaglio. Federigi sgancia invece in Arabia, suscitando nei giorni a seguire le proteste saudite. Gli S.82, compreso quello di Federigi, si dirigono verso Massaua, capitale Eritrea, che in quell momento è sotto attacco inglese. Muti deve ripiegare sulla pista di Zula, circa 60 km a Sud, dove atterra alle 8.25 del mattino. La missione è stata un successo doppio, colpendo sia le risorse che il morale della Gran Bretagna. Nessun luogo sembra al riparo dal braccio armato italiano. L'impresa di Muti suscita un grandissimo clamore in Italia. Al di là della retorica e della propaganda, il volo dei quattro S.82 ha un che di straordinario: per colpire le raffinerie di petrolio di Manama gli S.82 intrapresero un volo di 4.200 km della durata di 15 ore a 270 km/h, che costituì per l'epoca un record per una missione di bombardamento. La progettazione minuziosa e la spaiante conduzione degli aerei la dicono lunga sulle capacità di Muti e dei suoi equipaggi.

La parabola discendente inizia da qui. Il primo errore è la rinuncia alla carica di Segretario, scelta che Muti opera per dedicarsi in toto alla carriera militare. La decisione suscita i malumori dei vertici del Partito, amplificati dalle voci dal fronte che ritraggono un Muti incline a cedere i comandi al suo co-pilota e poco motivato. Muti viene preso di mira da numerosi delatori. La vista di "Gim dagli occhi Verdi" peggiora rapidamente, costringendolo a un incarico a terra. Dopo molti anni, le strade di Moci e di un Muti sempre più introverso e amareggiato dalla piega che ha preso la guerra, si separano. Nell'estate del 1943 Muti non risparmia critiche all'operato di Mussolini, ma non partecipa alla drammatica seduta del Gran Consiglio che sfiducia Mussolini e lo consegna nelle mani del Re. Dopo lo scioglimento del fascismo, nel caos che regna in Italia, Badoglio prende di mira Muti, ritenendolo a capo di una congiura atta a rimettere



Mussolini al comando dell'Italia. Badoglio ascolta le voci provenienti dal servizio informazione militare, che accusano Muti di essere in combutta con i tedeschi. A ciò si aggiunge il fatto che Muti è al corrente del ruolo di Badoglio nell'armistizio. La trappola scatta il 24 agosto 1943: è sera quando un gruppo di Carabinieri traggono in arresto Muti nella sua villa di Fregene. Muti indossa la sua uniforme di tenente colonnello, esce e, raggiunta la pineta, viene colpito da un unico colpo di pistola alla nuca. Sarà Moci a prendere il berretto di Muti e a notare i due fori di proiettile, uno di entrata e uno di uscita.

Per concludere, l'opera di Vincenti descrive in

modo accurato la vita di uno dei più grandi e più decorati piloti italiani, tanto guascone nella vita privata quanto serio, determinato e attento a portare a casa risultati, mezzi ed equipaggi. Muti fu un grande talent-scout e un acuto osservatore della situazione geo-politica italiana, il che rafforza la sua indipendenza di pensiero.

È proprio la maturazione dell'uomo l'aspetto che emerge in maniera forte dal testo. Due domande mi sorgono spontanee. Se Muti non fosse stato un fascista della prima ora, il suo talento sarebbe emerso ugualmente? Se Muti fosse sopravvissuto all'armistizio, da che parte si sarebbe schierato? Regia Aeronautica o ANR?

MI PRESENTO: STEFANO "CIPPE" SCARDIGLI

1) Come è nata la tua passione per l'aviazione e la sua storia?

Avevo quattro anni ed ero in vacanza a Vada, con il figlio del padrone di casa giocavamo con un vecchio modellino di C-119 e così mi cominció a maturare la passione per il volo. Anche se la mia idea di ciò che volevo fare da grande era quella di fare il ferroviere e poter guidare i treni, presto cominció a cambiare. Sopra casa mia, tutti i giorni, volavano proprio i Fairchild C-119 della 46ª A.B. e dal giardino vedevo voli a bassa quota in formazione, i lanci dei paracadutisti e tante attività di volo. Fu così che la passione per le rotaie venne sostituita dalla voglia di volare.

2) In quale modo ed eventualmente con quale titolo è stata coltivata questa passione negli anni?

Proprio per stare nell'ambito aeronautico, ho frequentato l'ITIS di Pisa specializzandomi in costruzioni aeronautiche, ma con la voglia di fare il pilota. La strada che poi ho percorso è stata quella di partecipare da subito ai concorsi per Ufficiale Pilota di complemento. Non riuscendo ad entrare in Accademia mi iscrissi ad ingegneria indirizzo aeronautico per poter rimandare il servizio di leva ma rimanere nell'ambito della mia passione e, allo stesso tempo, continuai a provare ad entrare in Aeronautica; volevo diventare pilota di aerei al servizio del mio paese.

Una mattina entrando nel mio comune, Castel Fiorentino, per fare i fogli per l'ennesimo rinvio dal servizio militare di leva mi cadde l'occhio su una locandina che riportava gli estremi per partecipare al bando per il 47º Corso Allievi Sottufficiali dell'Esercito dove, tra le varie spe-

cializzazioni, c'era quella per piloti aerei leggeri/elicotteri. Scadenza il giorno seguente! Feci il rinvio per non partire militare ma allo stesso tempo mi iscrissi al concorso.

Venni così chiamato a Viterbo, ma pur in viaggio sul treno non ero pienamente convinto della mia scelta e del mio futuro; se fosse andato bene tutto sarei diventato pilota di elicotteri e non di aerei. Arrivato ad Orte, pensando all'Esercito, decisi di tornare a casa e scesi dal treno. Fu in quel momento che passò sopra la mia testa un AB47J e dissi, dentro di me che: "anche questi volano!!!" Ripresi il treno.

Da allora sono diventato pilota elicotterista dell'A.L.E. con i seguenti passaggi: brevetto a Frosinone con AB47G2, a Viterbo abilitato al pilotaggio degli AB205.

Quindi tanti corsi e specializzazioni, dal primo corso Sperimentale Volo Tattico durante il Corso di formazione, al corso per piloti addetti alla manutenzione (2000), l'anno successivo il corso per visori NVG, corso per Pilota Collaudatore di Produzione (2008), il corso per la Sicurezza Volo nel 2009 e questo era il primo in AVES.

Oggi se qualcuno mi chiede la mia passione per il volo come si traduce rispondo: ho pilotato per anni gli AB205, questo è l'ELICOTTERO!!! Tutto il resto è solo imitazione...

Una vita che mi ha portato dal 1983 al 2015, 32 anni, a volare con l'AB205 e successivamente ad

ottenere le abilitazioni per il pilotaggio dell'AB412.

I miei ricordi di volo più significativi con il 205 sono stati: l'esercitazione "Ancore Express" al Circolo Polare Artico; nel 1991-92 sono stato in Libano, UNIFIL; due missioni 1999 e 2000 in Albania; nel 2001 in





missione in Kosovo, KFOR. Con l'AB412 ho fatto due missioni in Iraq (2004-2005), Antica Babilonia, nel 2007 ho fatto la Bosnia e nel 2011 ero in Afghanistan.

Inoltre, per non farmi mancare niente, ho fatto svariate missioni (dal 1984 al 1990) in Sardegna per l'antincendio e tanti voli a Bolzano con il soccorso operando con il 4° Altair.

Nel marzo 2015 ho fatto l'ultimo volo su Pisa del distaccamento permanente Antares, chiudendo così la presenza dell'AVES nella città della torre. Oggi, coltivo la passione del volo attraverso la mia presenza in ASF, ma quando posso volo su un biplano di mia proprietà: uno Sherwood Ranger.

3) In quali ambiti è stato possibile coltivare la passione per la storia dell'aviazione?

Sono prima appassionato di storia da sempre. Chi dimentica il proprio passato è destinato a riceverlo: la storia è fondamentale per comprendere il futuro.

4) Quali emozioni ha suscitato e suscita tale interesse?

Restaurando il Gabardini ho potuto concretamente "accarezzare" la storia, ridare vita ad un qualcosa di abbandonato, anche se non vola!

Oggi, anche grazie al mio contributo, il nostro velivolo è ritornato ad essere protagonista e testimone della storia del volo ed io sono orgoglioso di aver fatto parte del team di restauro e, oggi, contribuire ai prossimi progetti che i fratelli Federighi hanno in mente di portare avanti.

Ho partecipato al recupero del BF.110 e spero che in ASF si trovino i fondi e lo spazio per avviarne il restauro.

5) In quale misura la condivisione diretta con altri appassionati ha inciso ed incide sulla crescita dell'attenzione nei confronti dell'argomento?

Ho conosciuto i

ragazzi di ASF al raduno sul campo di volo di Cescina nel 2019 e da allora la condivisione della mia passione con tanti altri appassionati mi permette di accrescere, coltivare e vivere la storia dell'aeronautica dandogli senso. L'occasione di far parte del team di restauro del Gabardini è stata per me fonte di crescita in ciò che voglio continuare a fare. Ho volato da militare, volo da civile, collaboro con il mantenimento e la valorizzazione della storia del volo.

6) In che ruolo ti vedi all'interno dell'associazione?

"Grillo Parlante", senza nulla togliere ad Ermete Grillo. Io sono e resto Luogo Sotto Tenente per il mio carattere goliardico, un po' anarchico e definito incomodabile da qualche comandante con cui ho volato. In associazione porto quello che sono, cappotto a mezze maniche e mutande a collo alto!

7) In cosa possiamo migliorare?

Da "grillo parlante", dico che la perfezione non si raggiunge mai: tutto è migliorabile con l'impegno di tutti. Da parte mia gli amici Gabarda sanno che su di me possono contare.

Curiosità: il mio nick name è Cippe. Nasce da una di quelle barzellette "stupide" che in caserma spesso si raccontano: che verso fa un passerotto grasso su un ramo di un albero? Cippe!!! Durante un corso ero sovrappensiero quando un passerotto si ferma sul davanzale della finestra dell'aula ed io interrompo il Sergente Maggiore Istruttore che

stava spiegando chiamando i commilitoni all'arrivo di Cippe e, ad alta voce, inizio a dire: c'è Cippe, c'è Cippe!! Risata generale, cazziatone da parte dell'istruttore, che non gradì d'essere interrotto e soprannome assicurato.





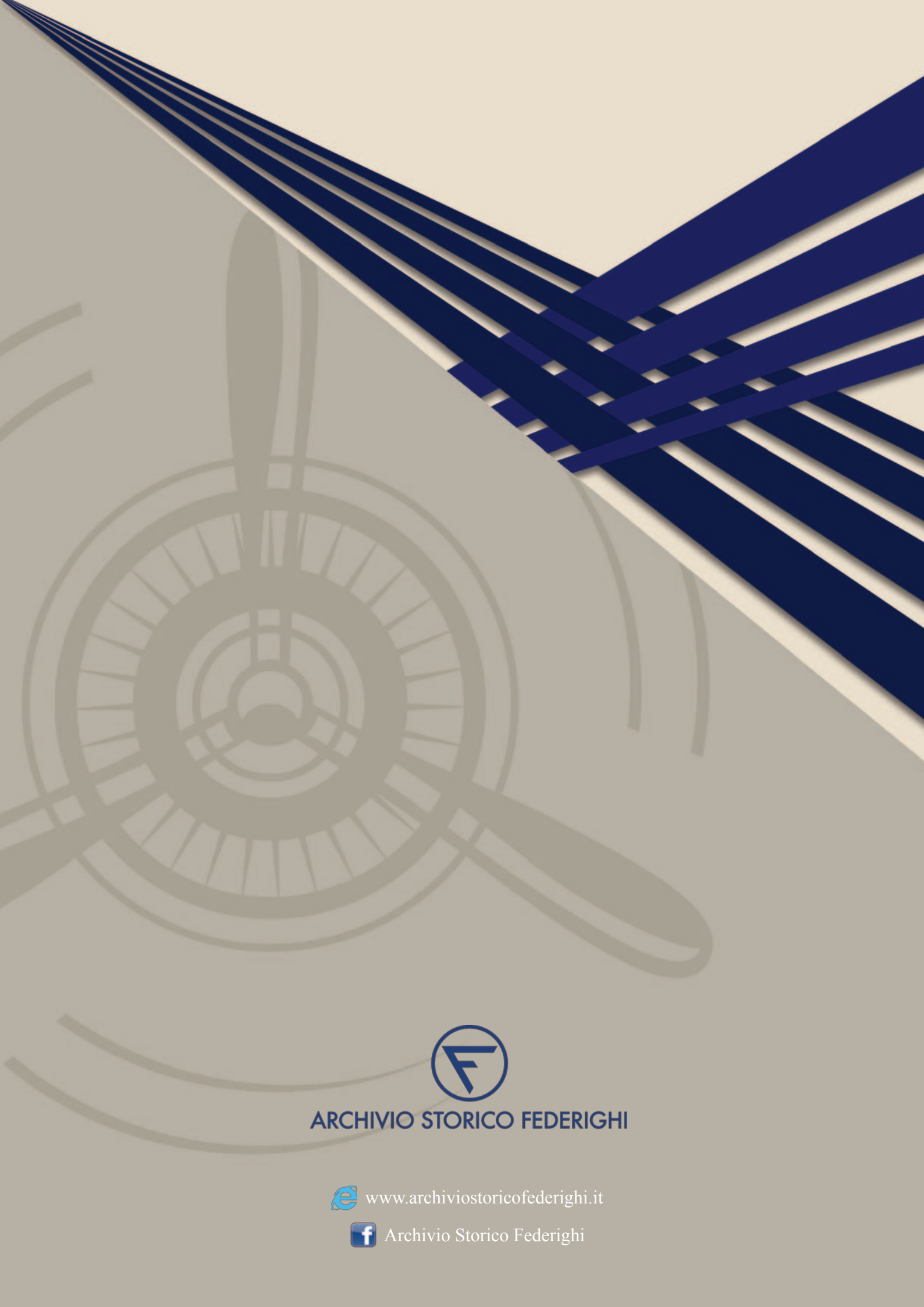
Dr. Gent
medical cosmetics



Per scoprire il punto vendita
più vicino a casa tua
vai su dr-gent.it

#loveyourself

Prodotti per il trattamento di occhi sensibili,
palpebre e ciglia infiammate
e pelli secche e irritate



ARCHIVIO STORICO FEDERIGHI

 www.archivistoricofederighi.it

 Archivio Storico Federighi