



ARCHIVIO STORICO FEDERIGHI

Il somarello Jack



N.27 - 2024

La copertina del Somarello

Grazie allo scatto di Riccardo Lombardi questa volta la copertina del Somarello Jack è dedicata al Fiat G.91 I-AMIX che, grazie all'associazione Volafenice di Renzo Catellani, è tornato a volare dopo oltre 30 anni dalla radiazione del G-91. Tanto è stato scritto su questa operazione e pertanto non è questo il luogo adatto a raccontarne la storia in quanto basta un buon P.C. e due parole chiave e ogni curiosità può essere soddisfatta. Ma noi Gabarda con questa copertina vogliamo celebrare quello che si può ancora fare anche nel nostro bel paese. Dal recupero e valorizzazione di un pezzo di aereo, al restauro del Gabardini al sogno di riportare in volo un aereo iconico, sono tutte attività che con un po' di tenacia ed un pizzico di fattore C si possono portare a termine.



Il somarello Jack
Rivista periodica

N.27 - 2024

Finito di comporre nel settembre 2024

 www.archivistoricofederighi.it

 Archivio Storico Federighi

INDICE

PREFAZIONE Paolo Di Biagio	4
HANGAR G RACCONTA Mario Federighi	5
IL MATTONE Mario Federighi	7
ARALDICA - 37° Gruppo Autonomo "Cicogne" Federico Federighi	9
HH-212 PHASE OUT Edoardo Govoni	12
CEPRANO: RICORDI DI UNA TRAGEDIA A. Cagnacci, R. Cassandri, F. Arcese	17
L'AEREO CON I PIEDI Mario Federighi	23
BRASILE-CILE 1-0 Paolo Di Biagio	25
MISSING IN ACTION Alessandro Santarelli	29
UN PIAGGIO P.166 PER SARZANA Edoardo Govoni	35
RECENSIONE - Macchi Fighters Andrea Morelli	38



PREFAZIONE

Paolo Di Biagio

Cari Gabarda, come state? Odate ancora di grigliate all'ultimo osso ed il prosciutto e melone vi sta uscendo dalle orecchie? Quale miglior rimedio che affidarsi alla lettura del nostro ultimo somarello.

La rubrica Hangar G Racconta, curata da Mario Federighi, descrive l'emozione (che proseguirà nei numeri successivi), data dal trasferimento temporaneo del Gabardini nella sua terra natale, l'aeroporto di Cameri.

Il grande Ghigo, per gli altri Federigo Federighi, continua nella rubrica Araldica ad illustrarci i loghi di alcuni reparti storici. Qui si parla del 37° Gruppo Autonomo Cicogne, basato inizialmente sull'aeroporto di Aviano. Questo gruppo fu equipaggiato con un aereo per me molto bello esteticamente, il Fiat BR.20, ma che ebbe una vita operativa plagiata da molti incidenti ed avarie che ne procurarono il fermo dei voli e lo scioglimento temporaneo dello Stormo con questo aeromobile. L'articolo successivo scritto da Mario Federighi parla di un "mattoncino" particolare. Ma non dirò altro, spetta a voi lettori scoprirlo.

Edoardo Govoni è stato invitato a Grazzanise (CE) ad assistere alla cerimonia di dismissione di uno degli iconici elicotteri militari utilizzato dalla nostra Aeronautica Militare, l'HH-212 ex AB212. Questo elicottero va in meritata pensione dopo 40 anni di servizio e di ben 180.000 ore di volo. Continueremo comunque a vederlo volare sopra i nostri cieli, in quanto due esemplari sono stati trasferiti sull'aeroporto San Damiano di Piacenza, luogo che ospiterà la "collezione volante" dell'Aeronautica Militare.

Il Somarello 27 ospita per la prima volta la firma di Rocco Cassandri, un "cepranese" che fu duramente colpito negli affetti durante i bombardamenti USA su Ceprano. Questo brevissimo racconto rappresenta uno delle migliaia di episodi della Seconda Guerra Mondiale e che le guerre attuali continuano ad alimentare con un solo risultato, quello di arricchire come sempre l'ego di insulsi dittatori e la lobby delle armi. Un caro saluto a Rocco Cassandri.

Il mio articolo all'inizio sembra la cronaca di una difficile partita di pallone, ma porterà purtroppo ad un evento tragico ma anche ad una sorta di piccolo miracolo in terra.

Un "divertente, però con il coltello tra i denti" è l'articolo scritto da Mario Federighi con relative foto scattate sulla pista dell'aeroporto di Fairford durante l'annuale Air Tattoo. Si tratta comunque della migliore manifestazione aerea di sempre, ma che in alcuni aspetti e comportamenti, specie nordamericani, manca di rispetto nei confronti dei veri spettatori-fotografi.

Edoardo Govoni ci illustra lo stupendo P.166 posto sulla rotonda di Sarzana, tra la Via Aurelia e la variante Cisa.

Le sempre complete e interessanti indagini di Alessandro Santarelli ci portano alla scomparsa in Corsica di un B-25 il 5 novembre 1944.

Andrea Morelli fa la recensione di un bel libro sui caccia Macchi, scritto dal noto fotografo aeronautico e nostro collaboratore Luigino Caliaro.

Allora che ve ne pare? Buona digestione e per chi ancora può, costumi al vento e a presto.

HANGAR G RACCONTA

Mario Federighi

Alcuni mesi orsono Paola, che per chi non la conoscesse è la mia assistente in Farmigea (sono venti anni esatti che lavoriamo assieme, supportandomi anche nelle tante attività extra lavorative come l'impegno con ASF), prende un appuntamento con il Sig. Sacchetti che chiedeva di poter venire a "curiosare" nell'archivio in Hangar G avendone sentito parlare ma non conoscendolo.

Siccome la politica di ASF è quella delle porte aperte, non presto attenzione a chi fosse questo visitatore e una volta saputo che avremmo avuto visite lascio a Paola l'organizzazione della giornata in Hangar G, della accoglienza alberghiera e di quella che, di norma, è l'ospitalità che diamo ai "visitatori" che costantemente arrivano a Pisa.

La mattina dell'arrivo del Sacchetti comunico la mia assenza in azienda, luogo dell'appuntamento, ed attendo il suo arrivo per il solito caffè, le presentazioni di rito e il successivo trasferimento in Hangar. Quando arriva il visitatore mi trovo di fronte un sorridente personaggio che in mano ha una serie di libri, scritti da lui, che voleva donare all'archivio di ASF.

...Ma tu sei proprio quel Sacchetti? La domanda mi esce dalle labbra in modo meccanico e con un

certo imbarazzo. Avevo appena realizzato che Renzo è per noi Gabarda uno dei nostri, uno che conosce Cameri, la Gabarda, la storia dell'Aeronautica nazionale, un fotografo, un autore...

Mi rendo conto che il mio è "amore a prima vista" preceduto da una sequela di scuse per averlo lasciato nelle mani, anche se sempre professionali, di Paola e non averlo chiamato personalmente prima per ringraziarlo della preferenza accordataci.

Sono consapevole che ho un caratteraccio, sono fatto così male che non riesco a "lavorarci" e spesso presto poca attenzione al mio modo di essere e, di fatto, mi sfuggono continuamente i nomi delle persone finendo per fare figure di cacca inaudite, anche con Renzo è andata così.

Non basterebbe lo spazio di questo articolo per raccontare tutto quello che è successo dopo il primo incontro e pertanto mi concentro sull'epilogo. Premetto che in ASF non stiamo mai fermi, ogni giorno parte un viaggio, ogni settimana un progetto e questo viene percepito e compreso da Renzo che, passata l'emozione provata durante la prima visita in Hangar G, mi propone un'idea che chiaramente raccogliamo - tutti noi Gabarda - come

se fosse un sogno che potrebbe diventare reale: perché non organizziamo a Cameri qualcosa che riporti il vostro Gabardini a casa? Magari lo portiamo in Base e lo esponiamo di fronte al monumento della Gabardini insieme agli altri velivoli che sono lì in esposizione? Magari organizziamo un set fotografico con un Eurofighter? Perché no con un F-35?

Credo di aver balbettato qualche frase senza capo né coda mentre Federighi, notoriamente



I Gabarda a Cameri.



sordo, chiede: quando si comincia? Questa volta aveva sentito benissimo. Si agganciano a Federigo Linchetto, Cippe, Giovannino, Isacco, Riccardo ecc... che, non riuscendo a celare un sorriso di piacere, danno il loro benestare a questa nuova avventura utilizzando intercalari celebri toscani del tipo “boia dè!” al “che ganzo”, “facciamo un polverone”, “un si frigge mia con l’acqua noi Gabarda” fino al “maremma maiala che progetto” che non manca mai.

Renzo torna a Novara con il mandato di portare avanti il progetto e vedere cosa si potrà fare.

1° episodio: febbraio. Sveglia alle 4.00 della mattina, arrivo a Novara alle 9.00 con mezz’ora di anticipo rispetto all’appuntamento con Renzo e conseguente ingresso nella base di Cameri: puntuali alle 10.00 dove ci aspettava Francesco D’Urbano per accompagnarci nella visita alla Base.

Il primo appuntamento programmato è stata la visita all’aera espositiva del museo di Cameri e la mostra all’aperto dove ci ha fatto da guida l’amico Walter Berardi, fantastico uomo Walter. Impossibile trattenere Federigo che appena sceso dall’auto si è fiondato a vedere il Monumento dedicato ai 1.470 Piloti brevettati a Cameri dal 1913 al 1922. Quali di loro avranno volato e si saranno brevettati con la nostra Gabarda? Impossibile rispondere però sicuramente molti di loro avranno avuto modo di volare sul velivolo che noi abbiamo restaurato e conservato.

Abbiamo avuto modo di visitare l’area espositiva seguendone il percorso tematico ammirando i tanti cimeli, equipaggiamenti, modellini e materiale tecnico amorevolmente conservati ed esposti in modo veramente perfetto. Per chi volesse approfondire i contenuti del museo suggerisco di leggere il numero 2 del 2023 di Rivista Aeronautica dove è presente un articolo dedicato proprio al Museo di Cameri.

Poi ci siamo spostati nell’aera dove un tempo stavano le Tigri del 21°, dove in un Hangar è custodita la replica di AM del Gabardini, il vero obiettivo della visita. Infatti, il progetto realizzato da AM, ASF e alcuni istituti tecnici locali coordinato da Renzo non si limita al solo ritorno, temporaneo, del Gabardini a Cameri ma si innesca in una serie di progetti e rievocazioni che vedranno la Gabarda protagonista.

Il principale progetto si basa sul recupero e revisione della Gabarda, la replica, attraverso lo studio del velivolo originale e la collaborazione con noi che oggi siamo, a torto o ragione, i maggiori esperti relativamente a questo iconico velivolo.

2° episodio: il carrello. Forti delle problematiche vissute nei precedenti spostamenti del Gabardini, Campo 100 dove abbiamo utilizzato un mezzo di AM e le celebrazioni di Lucca dove abbiamo utilizzato un mezzo di fortuna, abbiamo deciso di investire una discreta cifra e realizzare un carrello di trasporto dedicato al Gabardini. Individuata la ditta e firmato il contratto, a maggio ci è stato consegnato il carrello. Un altro risultato di ASF che grazie a questo mezzo sarà in grado di muovere il Gabardini agevolmente per portarlo laddove la sua presenza arricchirà la storia aeronautica del nostro paese. Personalmente, ma conosco i miei polli, la prima cosa che ho pensato è stata quella di portarlo a qualche manifestazione internazionale. Temo che questo sogno sia condiviso dai Gabarda, i miei polli.

3° episodio: il Gabardini torna a Cameri. Appena arrivato il carrello in Hangar G, il Gabarda è pronto ad affrontare un nuovo viaggio. Partiamo direzione Novara ed arriviamo in base in mattinata. Splendida giornata di maggio. Scarichiamo il Gabardini davanti al loro “hangaretto” storico, all’ombra del bellissimo gate guadian della Base ed in compagnia della replica. I Gabarda in meno di due ore rimontano il velivolo, il Gabardini viaggia nel carrello smontato, ed ecco che si realizza un sogno. Nel prato di Cameri, dopo un secolo, un Gabardini posa i suoi carrelli su quella terra, la terra dove è nato.

Lascio alle foto dell’articolo successivo il resto del racconto, lascio al Somarello Jack raccontare questa avventura nei prossimi numeri.

Prima di chiudere ripenso ad una frase di Federigo che, stanco morto si era seduto di fronte al suo velivolo appena rimontato. Erano rimasti soli loro due. Ghigo ci confessa che ad un certo punto il Gabarda ha cominciato a scodinzolare come un cane che è tornato a casa. Uno stato d’animo oppure una magia che si è realizzata? Non posso non pensare che il nostro Gabardini sia realmente felice di essere tornato a casa.

IL MATTONE

Mario Federighi

Fin da piccolo ho sempre amato la storia ed ho sempre cercato di portarmi a casa qualcosa che ricordasse il luogo dove un evento si è svolto.

Sul monte Cauriol raccolsi un vecchio bossolo austriaco, dal Carso mi sono portato a casa alcune schegge, dalla Normandia la sabbia, da Ipres una borraccia inglese, dal Monte Grappa un sasso ec... I luoghi sono fortunatamente tanti e spesso tragici ed i ricordi occupano una vetrina dell'ufficio.

Questa volta a Cameri, dopo il pranzo e l'incontro con il Comandante della Base ed il suo staff per battezzare il progetto "ritorno del Gabardini a Cameri" ci spostiamo, in macchina, dalla zona operativa e, finalmente, arriviamo nell'area ove sorgeva la Gabardini. Sto calpestando l'area dove la ditta Gabardini formava i suoi allievi, dove decollavano le Gabarda. Purtroppo, la villa



I resti della palazzina scuola fatta brillare dai tedeschi. In alto: il mattone di Cameri.



Gabardini e ciò che resta degli Hangar, li posso solo osservare attraverso la rete perimetrale, in quanto oggi sono inglobati in un'azienda posta a ridosso del perimetro della base. Renzo Sacchetti sta organizzando una seconda visita a quei luoghi. Ma poi ci inoltriamo in un boschetto all'interno della Base perché è lì che avrei potuto osservare alcuni resti delle altre palazzine Gabardini che, la guerra è guerra, sono state fatte saltare dai tedeschi in ritirata. La palazzina scuola è stata fatta implodere ed oggi è un ammasso di macerie che solo con la fantasia posso immaginarmi come fosse organizzato il campo di volo e le infrastrutture presenti. Ma tanto basta. Mio fratello ed io abbiamo avuto modo di vivere qualcosa di magico: eravamo proprio dove tutto è nato, dove la Gabarda volava e dove i giovani allievi prendevano il loro brevetto. Può sembra una pazzia, ma quando ti innamori non vedi altro, diventi parte



La brughiera dove gli allievi si confrontavano con il Gabardini.

di quello che vivi e cominci a sognare. Il Gabardini decollava proprio da questo luogo, rigorosamente con il motore verso le Alpi... Renzo mi indica il luogo dove allora sorgeva la pista, un altro momento magico.

Una giornata di sole quella della visita ed il monte Rosa, innevato, è una presenza tangibile. Puoi così comprendere perché Landini decise di

sorvolarlo, lui volava decollando da Cameri quando il sole ed il cielo azzurro erano le condizioni ideali per un volo, ed il Rosa sembra di poterlo toccare. Poterlo sorvolare per primo, un record, non poteva sfuggire, non essere compiuto proprio da Landini.

È il momento di togliere il disturbo da quel luogo ed è allora che scatta il pensiero: mi devo portare a casa qualcosa di tangibile. Un colpo al terreno ed esce un mattone. Veloce occhiata, raccolto e messo in tasca. Sono sul tetto franato della palazzina scuola della Gabardini.



Sul Gabardini è stato poggiato un caschetto in cuoio originale del periodo in cui volava a Cameri.

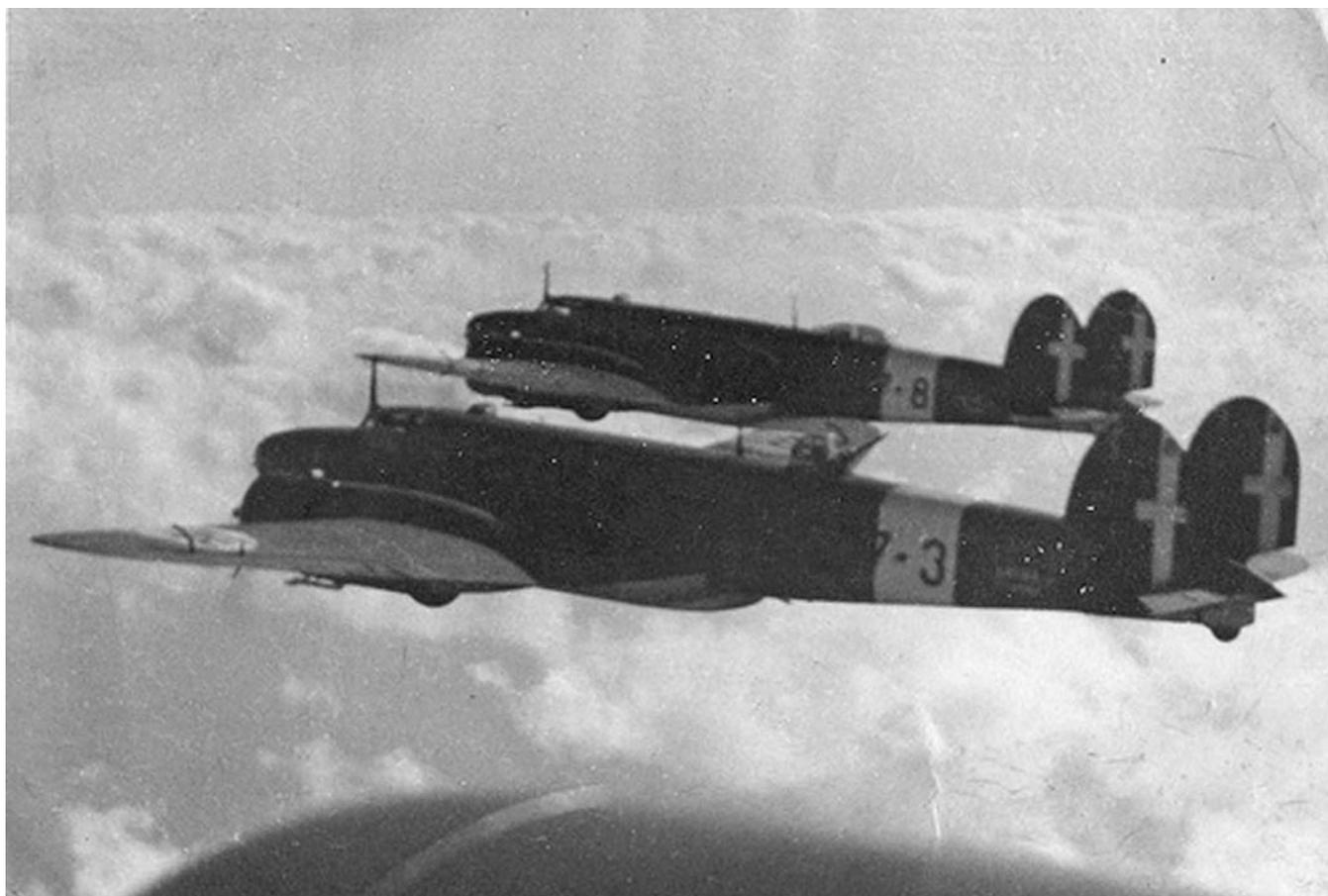
ARALDICA

37° Gruppo Autonomo "Cicogne"

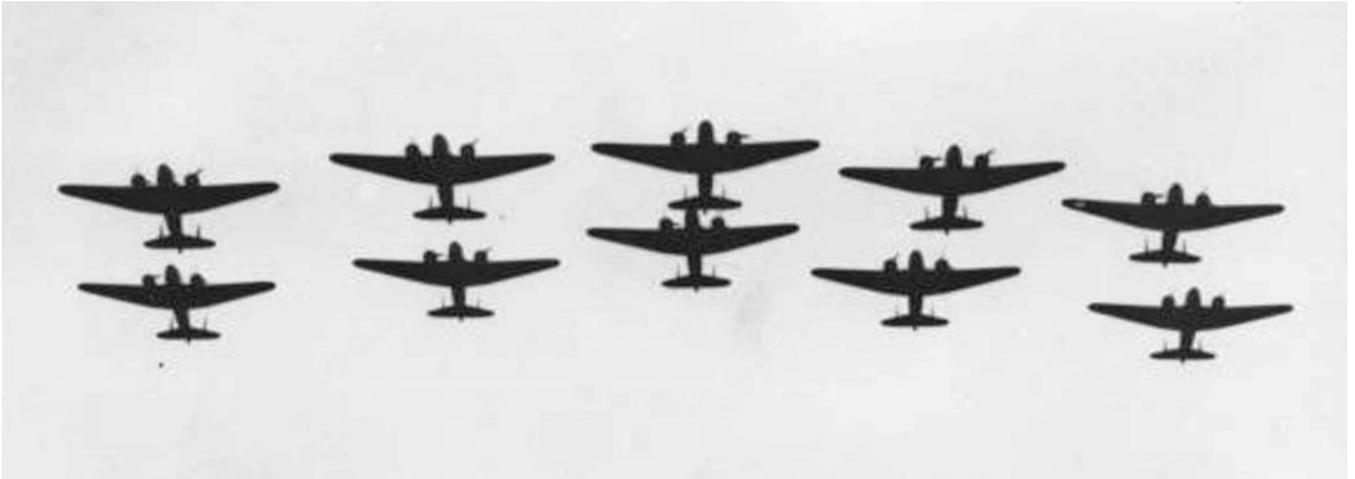
Federigo Federighi

Il 37° Gruppo su due squadriglie, la 47^a e la 48^a, appartenente al 18° Stormo Bombardamento Terrestre, venne dotato di Fiat BR.20 sulla base di Aviano, le cui consegne andarono a rilento per tutto l'anno 1939. All'inizio delle ostilità contro la Francia il Gruppo stava ricevendo i primi esemplari della versione migliorata BR.20M.

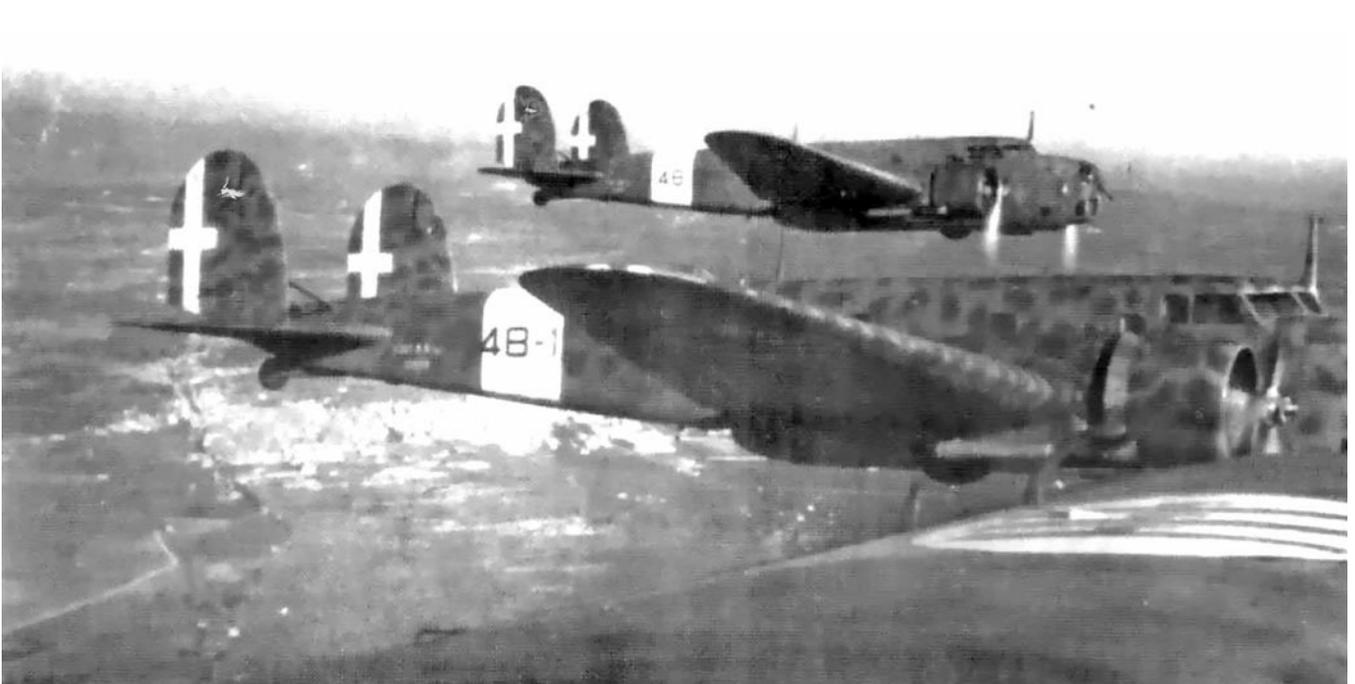
Nel giugno del 1940 effettuò alcune missioni di scorta convogli partendo da basi siciliane ma, il 6 dicembre del medesimo anno, venne trasferito a Grottaglie (Taranto) per operare sul fronte greco, con bombardamenti diurni sino alla fine di marzo; dopo tale data iniziò l'addestramento reale come 37° Gruppo Autonomo Bombardamento Notturno, specialità sino allora riservata ai vecchi SM.81. Le missioni non furono molte e il maltempo im-pedì una buona parte delle



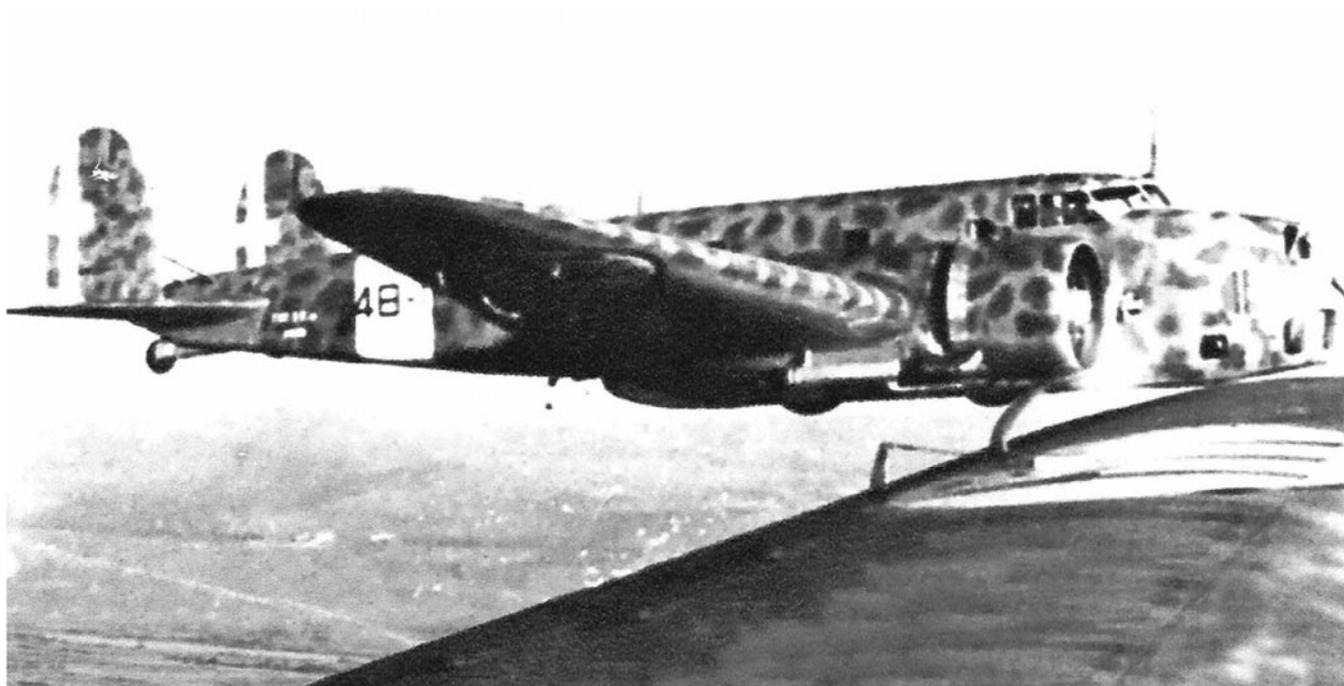
Formazione di Fiat BR.20M in azione sul fronte balcanico nel 1941.



*Sopra: il 37° Gruppo del 18° Stormo in volo quasi al completo sul cielo di Aviano.
Sotto: tre velivoli della 47ª Squadriglia in volo verso il fronte greco.*



Tre Fiat BR20 della 48ª Squadriglia sul cielo pugliese.



BR 20 partito da Grottaglie in volo verso la Grecia.

programmate operazioni.

Alla fine di aprile il reparto riconfluì nel 18° Stormo schierandosi ad Aviano e completando, finalmente, il passaggio su BR.20M, iniziò un breve ciclo di operazioni nell'area jugoslava.

L'eccessivo numero di incidenti e di avarie e la scarsa efficienza degli equipaggiamenti provocarono un fermo dei voli e lo scioglimento temporaneo dello Stormo.

Il reparto venne parzialmente riarmato con SM.82 ma passò ben presto alla specialità trasporti.

Lo Stemma del 37° Gruppo lo troviamo sulla parte fissa del timone verticale dei BR.20 per il periodo che questo rimase autonomo, infatti la denominazione che si trovava sugli scudetti che ornavano le tute di volo e che raffiguravano la cicogna con bombe sotto le ali era la seguente: 37° Gruppo Cicogne Autonomo.



Scudetto in stoffa da portare sulla tuta di volo 37° Gruppo "Cicogne" Autonomo.



Particolare dello stemma di reparto dipinto nella parte alta della superficie fissa dei timoni di direzione.



HH-212 PHASE OUT

Edoardo Govoni



HH-212A - 9-60 - MM81160 nella livrea celebrativa per il Phase Out.

Giovedì 22 febbraio, presso l'aeroporto militare di Grazzanise (CE), sede del 9° Stormo “Francesco Baracca”, si è tenuta la cerimonia di "Phase-Out" dell'elicottero HH-212A, che dopo oltre 40 anni di attività impiegati in numerose missioni dentro e fuori dai confini nazionali, termina la sua vita operativa in Aeronautica Militare.

Non si tratta di un Addio vero e proprio, ma soltanto di un cambio di vita. Quattro giorni dopo la cerimonia infatti i due elicotteri, protagonisti dell'evento, hanno preso il volo in direzione dell'aeroporto di Piacenza San Damiano, luogo che ospiterà la “collezione volante” di Aeronautica Militare.

La cerimonia è stata presieduta dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Generale di Squadra Aerea Luca Goretti ed ha visto la partecipazione del Comandante della Squadra Aerea Generale di

S.A. Alberto Biavati, del Comandante della 1^a Brigata Aerea Operazioni Speciali Generale di Brigata Riccardo Rinaldi e del padrone di casa, il Comandante del 9° Stormo Colonnello Salvatore Florio e delle autorità civili, militari e religiose locali, oltre al personale dello Stormo, agli equipaggi di volo e dal personale specialista che, nel corso degli anni, hanno operato su questo iconico elicottero militare.

Come ha ricordato nel suo intervento il Generale Goretti, nel corso di questi quattro decenni, l'elicottero è stato protagonista, insieme agli equipaggi dell'Aeronautica Militare, di numerose missioni operative oltre i confini nazionali (Afghanistan) oltre che in campo nazionale, con la partecipazione a missioni di ricerca e soccorso in molti eventi che hanno colpito la popolazione civile, come le alluvioni del Piemonte, quella di Sarno e quella in



Il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, il Generale di Squadra Aerea Luca Goretti



Il Comandante del 9° Stormo, Colonnello Salvatore Florio

Friuli od anche quelle relative al terremoto che ha colpito l'Isola di Ischia.

«Noi oggi salutiamo orgogliosamente una macchina che ha fatto la storia dell'Aeronautica, ma soprattutto il personale che ha reso eccezionale questo elicottero», e riferendosi poi a tutti gli equipaggi ed il personale che hanno operato su questo aeromobile ha evidenziato: *«Quando c'è un'alluvione, un'emergenza, quando c'è da recuperare qualcuno, anche con il brutto tempo, voi ci siete sempre in maniera incondizionata, anche mettendo a rischio la vostra vita, perché state andando a salvare la vita di qualcun altro».*

«E questo - ha poi continuato - come Forza Armata lo facciamo perché convinti che, quando c'è da salvare un nostro collega o concittadino, lo sentiamo intimamente come un nostro compito e non perché obbligati dalla legge». Il Capo di SMA ha poi concluso dicendo: *«Cambiano le macchine, cambiano le persone, ma lo spirito rimane: quello spirito vincente che contraddistingue l'Aeronautica ed è stato dimostrato nel corso del Centenario. Passione, forza, gioco di squadra. Siatene fieri».*

Ha preso quindi la parola il Comandante del 9° Stormo, Colonnello Salvatore Florio: nel suo discorso ha ricordato gli anni di vita operativa del HH-212A: *«[...] anni in cui l'assetto dell'AM ha garantito un'eccellente affidabilità e consentito agli equipaggi che si sono succeduti nelle diverse generazioni di operare in ogni circostanza con*

tempestività, efficacia e massima sicurezza». Nel corso del suo intervento ha voluto dedicare *«un pensiero a colleghi ed amici che, in pace ed in guerra, hanno sacrificato la propria esistenza nell'esercizio della nostra professione, in servizio, nel rispetto del giuramento prestato».*

«I risultati ottenuti sono stati raggiunti perché poggiati su solide fondamenta e sulla meticolosità, all'unisono, dei gesti quotidiani dei suoi equipaggi». Ha infine concluso il Colonnello Florio: *«Questo è forse il miglior augurio che possiamo fare a coloro che continueranno, senza soluzione di continuità, questo difficile e silenzioso lavoro. Solo tenendo sempre presente quanto è stato fatto per arrivare fino a qui, ma rimanendo sempre concentrati sui prossimi obiettivi, potremmo raggiungere i traguardi futuri e superare le sfide che la nostra Forza Armata ci chiederà di affrontare».*

L'HH-212A è un elicottero medio con rotore a due pale mosso da due turbine Pratt & Whitney PT6T da 1.342 Kw. È derivato sostanzialmente dal modello 205 da cui si differenzia per la fusoliera allungata. L'Aeronautica Militare acquistò i primi tre esemplari nel 1979 per il poligono di Decimomannu (Cagliari), dove furono inquadrati nella 670^a Squadriglia del Reparto Standardizzazione e Sperimentazione Tiro Aereo. Nel 1984 furono ordinati 32 esemplari, destinati alle nuove sezioni soccorso delle squadriglie collegamenti 603^a (Villafranca), 604^a (Grosseto), 609^a (Grazzanise), 632^a (Brindisi), 651^a (Istrana), 653^a (Linate),



Motore Pratt & Whitney Canada PT6T-3.

660ª (Amendola).

Nella livrea celebrativa spiccavano gli stemmi dei reparti che hanno avuto in forza l'HH-212 e due missioni:

- 670° Squadriglia "Sezione Soccorso A.W.T.I." - Decimomannu
- 672° Squadriglia - Salto di Quirra
- 604° Squadriglia "Soccorso Aereo" - Grosseto
- 603° Squadriglia - Verona Villafranca
- 80° Centro CSAR - Decimomannu
- 81° Centro Centro Addestramento Equipaggi - Cervia Pisignano
- 615° Squadriglia Collegamenti - Pratica di Mare



Nella livrea celebrativa spiccavano gli stemmi dei reparti che hanno avuto in forza l'HH-212 e due missioni.

- 609° Squadriglia SAR - Grazzanise
- Squadriglia Collegamenti - Linate
- Missione Malta - MICCD (Missione Italiana di Collaborazione nel Campo della Difesa)
- Missione ISAF
- 653° Squadriglia Collegamenti - Cameri
- 651° Squadriglia - Istrana
- 632° Squadriglia - Amendola

A seguito del programma ICO (Implementazione della Capacità Operativa), nel 2006 l'assetto ha operato in Afghanistan con il 21° Gruppo "Tiger" del 9° Stormo con compiti di ricognizione, trasporto di personale, trasporto sanitario, evacuazione sanitaria d'urgenza e controllo del territorio, totalizzando complessivamente in Afghanistan oltre 2.000 ore di volo in oltre 1.800 missioni.

La cerimonia di "Phase-out" dello storico elicottero HH-212A, oltre ad avere una connotazione commemorativa, rappresenta anche un simbolico passaggio di consegne tra l'HH-212A e il nuovo HH-101A, che continuerà a fornire il supporto alle operazioni speciali. Nuove macchine, con nuove tecnologie, per un'Aeronautica Militare sempre pronta ad operare negli scenari operativi moderni a difesa del Paese, degli interessi nazionali e a protezione della collettività. Se questo passaggio avviene per il supporto alle operazioni speciali, c'è da dire che lo stesso HH-212A da qualche anno ha lasciato il testimone per le missioni SAR all'HH-139.

L'HH-212A è entrato in servizio all'inizio degli anni '80, ha concluso la sua vita operativa dopo aver volato per oltre 180.000 ore, come ricordato nella livrea celebrativa, e aver contribuito al salvataggio di centinaia di persone in pericolo di vita.

L'HH-212A nei dati:

- Peso base: 3.200 kg.
- Peso max al decollo: 5.080 kg
- Bimotore: un turboalbero accoppiato Pratt & Whitney Canada PT6T-3 o -3B
- Capienza: 11 militari (comunque variabile in funzione dell'equipaggio, della quota di sbarco) o 6 barelle + 3 di equipaggio.
- Velocità massima: 204 km/h.
- Autonomia: 2h 20' (400 km)
- Massimo carico interno: 907 kg.
- Massimo carico al gancio baricentrico: 2.268 kg.



HH-212A in allestimento SAR.

Qualche dato dell'HH-139 per confronto:

- Peso base: 3.622 kg.
- Peso max al decollo: 7.000 kg.
- Bimotore: 2 turbine Pratt & Whitney PT6C-67C
- Velocità massima: 310 km/h
- Autonomia: 3h 54' (568 km)
- Massimo carico al gancio baricentrico: 2.200 kg.

Qualche informazione sull'HH-101 "Caesar":

- Capacità di difesa aerea ed intercettazione degli Slow Movers, ovvero quei velivoli che per la loro velocità ridotta risulterebbe poco economico, se non difficoltoso, farli intercettare dai più prestanti Eurofighter F-2000A Typhoon.
- Missioni "ambulanza" in configurazione MEDEVAC (Medical Evacuation) con la capacità di imbarcare sino a 12 barelle



HH-139 del 15° Stormo effettua una simulazione di Salvataggio.



L'HH-212° in Allestimento per Ricognizione e Trasporto Personale, oggi è stato sostituito dall'HH-101A "Caesar".

- Recupero personale
- Trasporto Tattico ad alto rischio ed a bassissima quota.

Caratteristiche Tecniche:

- Lunghezza: 22,81 m
- Altezza: 6,65 m
- Diametro rotore principale: 18,59 m
- Propulsione: 3 turbo-alberi General Electric GE CT7-8E (2.500 cavalli x 3), certificati anche per uso civile
- Peso massimo al decollo: 15.600 kg
- Velocità di crociera (in configurazione operativa): 277 km/h

- Autonomia: 5 ore (solo carburante interno), in quanto ha la possibilità di essere rifornito in volo
- Armamento: 3 mitragliatrici calibro 7,62 montate su sensibilissimi giroscopi e con possibilità di installazione delle più prestanti in calibro 12,7mm
- Equipaggio: 2 piloti e 3 operatori/addetti alle armi, oppure 2 piloti e 3 operatori.
- Capacità di carico: l'elicottero HH-101A "Caesar" è in grado di ospitare a bordo un equipaggio di 5 persone oltre a 20 soldati totalmente equipaggiati, oppure fino a 6 membri di equipaggio e 8 soldati per operazioni speciali.



L'HH-101A "Caesar" del 9° Stormo nelle due colorazioni che caratterizzano questo elicottero.

CEPRANO: RICORDI DI UNA TRAGEDIA

Aldo Cagnacci - Rocco Cassandri - Francesco Arcese

CEPRANO, 25 GENNAIO 1944

Ricordi di una tragedia

Tra la fine del 1943 e fino al 28 di maggio del 1944, giorno della liberazione, un centinaio di civili cepranesi, di tutte le età, perirono a causa degli eventi bellici in corso. Ci avviciniamo dunque all'ottantesimo anniversario di un periodo tragico per le nostre terre, ancora vivo nella memoria di molti, sicuramente da raccontare e tramandare alle nuove generazioni, che gli orrori della "guerra in casa" non l'hanno provata sulla loro pelle. Oggi riviviamo con Rocco Cassandri la sua tragedia familiare, quando perse molti componenti della famiglia, ed in particolare tre piccoli fratellini, durante il bombardamento del 25 gennaio 1944. Il racconto, dal punto di vista militare, prosegue con Francesco Arcese, seguendo il volo del gruppo aereo americano dal decollo ai momenti dello sgancio delle bombe su Ceprano, dalla reazione della contraerea tedesca fino al rientro alla base. Ci aiuteranno in questo racconto le foto gentilmente

concesse da Rocco Cassandri, Francesco Arcese e Mauro Lottici.

Aldo Cagnacci

CEPRANO, 25 GENNAIO 1944

Ricordi di una tragedia

Ottant'anni fa, il 25 gennaio 1944, una formazione di 17 bombardieri medi B-25 americani appartenenti al 321° Gruppo da Bombardamento, 445°, 446°, 447° e 448° Squadroni, provenienti dall'aeroporto di Vincenzo (vicino Barletta), bombardava Ceprano e le aree limitrofe. Non è dato di sapere con certezza quale fosse il loro vero obiettivo strategico, ma una di quelle bombe maledette colpiva in pieno una casa posta appena fuori del centro del paese, vicino al lago artificiale che serviva la centrale elettrica, in località Guardaluna, e fece una strage di civili.

Le vittime furono 14, tutte presenti all'interno



I piccoli Palladino Giuseppe e Cassandri Filomena.



Il piccolo Cassandri Rocco.



della casa nel momento della deflagrazione, di cui 7 appartenenti alla mia famiglia: i nonni Modesta Cecconi e Salvatore Maini, uno zio, Arduino Maini, un piccolo cuginetto Bernardo Palladino di 4 anni ed i miei tre fratellini Cassandri Rocco di 7 anni, Filomena di 4 anni e Anna Carmela di soli 4 mesi. Pochi furono i superstiti, tra di loro anche mia madre Rosa Anna Maini, estratta viva dalle macerie solo nella tarda serata. Non tutti i corpicini delle piccole vittime furono subito ritrovati, per alcuni passarono settimane e settimane e solo grazie alla costanza dei miei parenti, che ogni giorno si recavano nell'area a scavare, fu infine possibile raccogliere e ricomporre pietosamente le loro piccole spoglie. Ma il destino a volte si accanisce sugli uomini in maniera ripetuta e inaccettabile. Per una sorte maledetta, durante

un nuovo bombardamento su Ceprano, che colpì anche il cimitero, una bomba centrò la cappellina dove erano stati deposti i miei tre fratellini, per cui anche le loro spoglie, che erano state faticosamente raccolte, furono devastate e non si riuscì a trovare più nulla. Per questa ragione la lapide presente oggi nella nostra cappella di famiglia, ricostruita dopo la guerra, testimonia la loro presenza solo per i nostri cuori.

Non è quindi facile per me, anzi direi impossibile, trovare oggi le parole adatte a rappresentare pienamente il dolore dei sopravvissuti, a partire da quello dei miei genitori e dei miei zii.

Io, nato nell'immediato dopoguerra, ho nella mente solo la memoria dei loro racconti. Mio padre, che al momento del bombardamento era al fronte, è sempre stato reticente a parlarne. Evi-



Foto 3 - Il bacino di Collemezzo in una fotoricognizione del 21.01.44.



Foto 4 - Ripresa aerea del bombardamento effettuata dal tenente Boyle il 25.01.44.

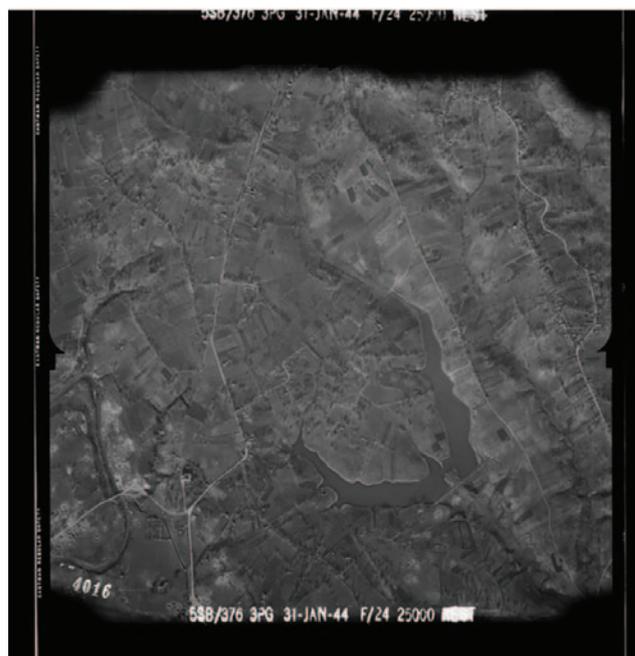


Foto 5 - Il lago in una successiva fotoricognizione del 31.01.44.

dentamente nel fondo del loro animo quel ricordo era troppo lacerante. Eppure i miei genitori hanno poi trovato, non so dove né come, la forza di proseguire la loro vita cercando di non far mai sentire a mia sorella e a me, i loro nuovi figli, il peso della tragedia che aveva segnato la nostra famiglia.

Una recente circostanza ha però, in qualche modo, fatto riaffiorare ai miei occhi questo drammatico episodio e nel mio animo il dolore. L'architetto Francesco Arcese, Presidente dell'Associazione culturale "Historia, Storia e militaria", studioso della storia di Ceprano in ogni epoca e soprattutto di quella relativa al secondo conflitto mondiale, ha recentemente rintracciato alcune rare immagini aerofotografiche relative a ricognizioni effettuate dagli alleati con voli sul territorio cepranese durante tutto il mese di gennaio 1944. Dall'ingrandimento di alcune di queste immagini si è potuto rilevare con esattezza la posizione della casa della mia famiglia, appunto vicino al lago. Fotogrammi scattati nei giorni 21 gennaio, 25 gennaio e 31 gennaio, cioè 4 giorni



Foto 6 - Ingrandimento della foto 4 con dettaglio dell'abitazione colpita e distrutta.

prima, il giorno del bombardamento ed esattamente 6 giorni dopo che la casa era stata centrata e distrutta.

Dalle immagini nella pagina a fianco (foto 3, 4, 5) si distingue come in quella datata, il 21 gennaio, la casa ed il prato circostante fossero ancora praticamente intatti, mentre in quelle del 25 e del 31 gennaio si percepisce la casa distrutta, evidenziata dal chiaro delle macerie, e sono visibili numerose voragini delle bombe cadute tutte attorno alla stessa (foto 6). L'emozione di vedere questa foto è tanto più

profonda, certamente per i miei familiari, ma spero anche per i lettori, se si pensa che alla data del 31 non tutti i corpicini dei poveri bimbi erano ancora stati trovati.

Questo recentissimo ritrovamento mi ha spinto a scrivere queste poche righe per far sì che la memoria collettiva e non solo quella di noi familiari, non cancelli le storie di tutti questi morti e in particolare delle giovani vite innocenti che non hanno avuto il tempo per lasciare le tracce della loro esistenza. Ma c'è ora anche una particolare conco-



B-25 Mitchell in volo verso l'obiettivo.



Joe Boyle con gli uomini del suo equipaggio.



mitanza. Quest'anno, in maggio, sono passati 80 anni dalla liberazione di Ceprano e quindi è stata una buona occasione per tutti per ricordare i propri cari morti per la tragedia della guerra. Il 28 maggio del 1944 Ceprano veniva liberata dalle truppe canadesi della V divisione corazzata e di quelle della I di fanteria, dopo qualche giorno di aspri combattimenti iniziati il 23 maggio con l'attraversamento del fiume Melfa da parte delle truppe alleate. Francesco Arcese ha descritto, molto dettagliatamente, questi giorni di scontri nel libro "Ceprano 1944-2004: La Guerra in Casa" pubblicato in occasione dei 60 anni della stessa ricorrenza.

Il tributo di sangue che la popolazione cepranese ha pagato in quella tragica circostanza è stato molto alto: circa 100 morti tra i civili, tutti a causa di tragici eventi che sono seguiti dopo gli sbarchi degli alleati di Salerno del 9 settembre 1943 e di Anzio del 22 gennaio 1944. I nomi dei nostri concittadini e la data del loro decesso per cause varie sempre legate ad eventi bellici sono stati riportati in un elenco ricostruito pazientemente da Francesco Arcese, anche se tra i tanti nominativi vi saranno sicuramente imperfezioni o mancanze che forse, con l'aiuto di tutti, potremmo integrare o correggere. È auspicabile che la ricorrenza degli 80 anni, che è caduta, come già ricordato, lo

scorso 28 maggio, possa essere di spunto per riprendere questo argomento, pubblicando spero un elenco più completo e dettagliato delle vittime civili e soprattutto rivisitando collettivamente i tanti, drammatici episodi che hanno portato a questa strage di nostri concittadini.

Per concludere questi ricordi credo doveroso rivolgere un pensiero alle piccole vittime innocenti che ancora oggi in Ucraina, in Palestina, in Israele ed in tante altre parti del mondo, continuano a morire perché gli adulti "giocano a farsi la guerra" senza aver imparato nulla dalla storia. Come pure non si possono dimenticare i tanti piccoli che continuano a morire di miseria e malattie in un mondo capace di generare ricchezze come mai era accaduto nella storia dell'umanità, concentrandole però nelle mani avidi di pochi. Vedere bambini annegare in mare o morire di fame e di sete non riesce più a generare in noi un sentimento di pietà, anzi questa parola, come se fosse sinonimo di debolezza, sembra oggi scomparsa dal lessico, ma soprattutto dalla vita, di troppe persone comuni.

Rocco Cassandri

CEPRANO, 25 GENNAIO 1944.

I B25 Mitchell del 321° Bombardment Group

Il 321° Gruppo da bombardamento medio, strutturato su 4 Squadroni, il 445°, 446°, 447° e 448°, venne trasferito dall'Africa in Italia il 20 novembre 1943, con base l'aeroporto di Amendola (Foggia). Il 14 gennaio 1944 fu spostato sull'aeroporto di Vincenzo, posto a circa 9 km da Barletta, dove rimane fino a febbraio, quindi su quello di Gaudio (vicino Paestum) ove restò fino al 3 maggio 1944. Decollando da queste basi, questa Unità portò morte e distruzione sulla nostra già martoriata città e sulle infrastrutture limitrofe,



Attraversamento del Liri in prossimità del centro di Ceprano da parte delle truppe canadesi.

non senza subire gravi perdite ad opera dei micidiali pezzi dell'artiglieria contraerea da 88mm posti in particolare sopra la collina sovrastante il ponte della "Variante", la stazione ferroviaria, la contrada Cornete e la vicina diga di Isoletta. L'obiettivo programmato dal Quartier Generale del 321° Bombardment Group per la missione n. 163 del 25 gennaio 1944, era ancora una volta il ponte stradale di Ceprano (G-599279). Alle ore 9,15 dall'aeroporto di Vincenzo decollarono diciassette B-25 Mitchell appartenenti ai quattro Squadroni di cui era composto il Gruppo. Tre abbandonano l'azione per problemi ai motori, gli altri quattordici si portano sulla verticale di Ceprano e intorno alle ore 10.20 sganciano

42 bombe da 1.000 libbre che caddero ad est, nord e ovest dell'obiettivo, senza colpire la struttura. Come sempre la contraerea tedesca risultò precisa e intensa, tanto che dopo il rientro alla base si rilevò come tutti i 14 veicoli erano rimasti danneggiati dalle schegge.

Ma se i danni subiti dai bombardieri si limitavano, fortunatamente, alle sole schegge della contraerea, se il ponte era stato colpito "probabilmente" da una sola bomba, a terra le distruzioni avevano provocato l'ennesima tragedia che aveva eguagliato in vittime quella del precedente bombardamento del 3 novembre 1943.

Il Capo formazione tenente Henry W. Stephenson del 447° Squadron, così relazionò al rientro in merito alla missione: *«Il tempo era sereno e la visibilità illimitata, arrivammo sulla città alle ore 10.20 ad una quota di 10.500 piedi, sganciammo le bombe che caddero concentrate ad est dell'obiettivo, probabile una sul ponte, le altre dritte sulla strada a nord e ad ovest. La contraerea pesante era intensa ed accurata, con cannoni posizionati a nord del lago di Isoletta, 3 individuati a un miglio a sud ovest di Ceprano e nei boschi a nord dell'obiettivo».*

L'equipaggio del B-25 Mitchell numero 695, appartenente al 321° Bombardment Group, 445°



Truppe canadesi della 1ª divisione di fanteria percorrono via Campidoglio a Ceprano.

Bomb Squadron, al comando del Caposquadriglia Stephenson, "Steve" per gli uomini a bordo, era composto dal copilota maggiore Raymond D. Sampson, dal navigatore tenente Harold K. Paiton, dal mitragliere sergente Arthur Schwartz, dal radio operatore e mitragliere sergente Edward C. Ennis, dal caporale Argyle H. Smith e dal bombardiere tenente Joseph G. Boyle che subito dopo lo sgancio, scattò la foto dell'impatto a terra delle bombe, ben visibile sull'immagine allegata all'articolo. Per il giovane primo tenente Joseph "Joe" Boyle, che avrebbe festeggiato 25 anni il 15 agosto 1944, quella di Ceprano era la sua 62ª missione; avrebbe volato ancora fino al 26 aprile 1945, raggiungendo la cifra record di 127 missioni di combattimento.

Una attenta lettura di tale documento conferma come la principale concentrazione delle esplosioni sia rilevabile presso il crocevia immediatamente a nord del ponte presso il paese, mentre una lunga fila di esplosioni si localizza in asse con la via Campo San Sebastiano (l'attuale via Aldo Moro) a tagliare via Campidoglio, interessando lo stesso fiume. Immediatamente a nord dell'altro ponte posto sulla Variante della via Casilina, si scorgono una serie di esplosioni presso la collina che domina l'ambito dove sono situate le batterie contraeree tedesche.



Sulla sinistra della foto 4 risultano ben evidenti i numerosi crateri che hanno sconvolto l'area della via Moricino, la traversa che costeggia il fiume Liri che si diparte dalla strada per Strangolagalli. Qui le distruzioni a terra confermano che è stato centrato un deposito di munizioni.

Con un poco d'attenzione si può notare, altresì, come presso il bacino di Collemezzo l'ambito a lato del percorso che raggiunge la diga risulti colpito da decine di bombe, di cui si possono notare i crateri. Entro lo stesso è posta l'abitazione della famiglia Martini, che è stata colpita in pieno ed entro la quale moriranno, anche nei giorni successivi, un totale di 14 persone, di cui 7 familiari di Rocco Cassandri.

Uno "sbuffo" nero in alto a destra identifica l'ambito della Zingardama e, poco più in basso, della Guardaluna, dove sono ubicate numerose officine di riparazione dei mezzi tedeschi danneggiati, mimetizzate al di sotto dei compatti filari interpo-

derali di querce, dei fienili, dei depositi agricoli e delle abitazioni già da tempo requisite ai proprietari. Intanto la formazione aveva completato la sua missione e i velivoli si erano ricomposti riprendendo la rotta per la base. Il "bombardiere" tenente Joe Boyle, ricorda come: «*Sulla via del ritorno fummo fatti segno dal fuoco della flak posta lungo la nostra rotta ed altri cannoni vennero notati intorno all'area di Isola Liri con un fuoco intenso dalla valle ad est della città. Alle 10.25 individuammo una colonna di automezzi a sud di Isola ed allo stesso tempo un'altra a nord di Veroli (a nord ovest dal nostro obiettivo). Atterrammo alla base alle 11.10 senza perdite, ma tutti i 14 aerei risultavano danneggiati dalle schegge*».

Termino il racconto, dal punto di vista militare, della tragica giornata del 25 gennaio 1944 con un particolare ringraziamento all'amico Mauro Lottici per la collaborazione nella ricerca.

Francesco Arcese

I DIMENTICATI - AEREI ITALIANI POCO NOTI

C.N.A. PM.1



Federigo Federighi
Carlo Carlesi
Marco Riva

 ARCHIVIO
STORICO
FEDERIGHI

Archivio Storico Federighi
**di prossima
pubblicazione**
P.R.B.1 e derivati
C.A.B.1 e C.A.B.1bis

I DIMENTICATI - AEREI ITALIANI POCO NOTI

P.R.B.1



Carlo Carlesi
Federigo Federighi
Marco Riva

 ARCHIVIO
STORICO
FEDERIGHI

per ordini e informazioni p.radman@farmigea.it

L'AEREO CON I PIEDI

Mario Federighi

Lo sai in partenza, ne sei consapevole quando varchi il cancello dopo il controllo del biglietto. Lo sai che è solo una vana speranza. Il fotografo aeronautico che ama fare la sua foto perfetta ad un aereo esposto staticamente non deve andare al RIAT (The Royal International Air Tattoo) nelle giornate aperte al pubblico. Il numero di visitatori presenti, il personale di servizio e i militari di varie armi in visita li trovi sempre in ogni scatto e i tuoi aerei in statica hanno le gambe, i piedi, la pancia o il volto di qualche visitatore. Praticamente impossibile fare la foto perfetta, quella dove il tuo aereo è pulito in bella mostra di sé e senza niente intorno. Al RIAT le foto spotteristiche alla statica non si fanno se hai comprato i biglietti del week end di air show e quindi ti devi accontentare se vuoi portarti a casa gli scatti che andranno in archivio. I tuoi scatti hanno i piedi.

Però lo sai e quindi passi a bordo pista e ti sfoghi con i decolli e gli atterraggi dei velivoli del flying display, i piedi non ci sono. Al massimo entra nello scatto un corvo oppure in lontananza qualche mezzo di supporto. Ma i piedi no.

Però se non sei un purista ma solo un appassionato,

gli scatti che puoi realizzare nella mostra statica del RIAT sono sicuramente un bel fotografare.

Anche questa volta non mi tiro indietro e inizio a fare il mio servizio fotografico incamminandomi di buon mattino lungo l'interminabile distesa di aerei provenienti da "ovunque" scattando le mie foto.

Sto per arrivare in fondo alla statica e alzando gli occhi riconosco l'inconfondibile timone di coda di un B-52 che da lontano sembra essere parcheggiato in un'area perfetta per evitare i piedi. Comincio a pensare a dove mettermi per fare l'inquadratura giusta mentre supero una serie di aerei che, nel frattempo, coprono la vista del mio obiettivo.



Ecco cosa significa aereo con i piedi.



Entro nella piazzola finale e, in fondo, c'è il velivolo. Ma che cavolo...

Gli americani sono "strani" rispetto ai canoni nostrani, non hanno delimitato il bombardiere con le solite transenne che mi avrebbero permesso di fotografarlo pulito, ma sotto l'ala destra del velivolo hanno organizzato un campo base realizzato con una serie di tavoli dove sono accampate frotte di visitatori intenti a mangiare e bere al sacco, un tavolo dove zelanti membri dell'equipaggio sono intenti a vendere gadget di ogni tipo e, soprattutto, il vano bombe aperto è zeppo

di gente che studia l'interno dell'iconico bombardiere americano.

Il B-52 non solo ha i piedi ma sembra la cima di un formicaio da cui escono frotte di formiche.

Per uno spotter impossibile da fotografare.

Ma io scrivo per il Somarello Jack e non per una prestigiosa rivista fotografica aeronautica e pensando a come avrei raccontato questa storia inizio a fare le foto più brutte che abbia mai fatto da fotografo adulto.

Il Boeing B-52 H oggetto dell'articolo appartiene al 20th Bomb Squadron "Buccaneers".



Qui sopra e in alto: il B-52 senza transenne assalito dal pubblico.

BRASILE - CILE 1-0

OVVERO MAI ASCOLTARE LA RADIO QUANDO SI VOLA IN AMAZZONIA

Paolo Di Biagio

Era il 3 Settembre 1989. Brasile e Cile, entrambe nel gruppo C del campionato di calcio sudamericano insieme al Venezuela, si giocavano allo stadio Maracanà di Rio de Janeiro di fronte a più di 130.000 spettatori l'accesso alla fase finale dei mondiali di calcio che si sarebbero disputati in Italia l'anno successivo.

Il primo tempo si chiuse sullo 0-0, ma alla ripresa Careca portò il Brasile in vantaggio. Al 69° un episodio cambiò la storia del Cile influenzando il risultato della partita e decretandone la vittoria a tavolino. Dalla tribuna qualcuno aveva lanciato un bengala che cadde a pochi metri dalla porta del portiere cileno Rojas, soprannominato El Condor (per dover di cronaca l'autore del lancio era una donna, Rosmery Mello, che in seguito a questo episodio divenne famosa arrivando addirittura a conquistare il paginone centrale del Playboy brasiliano, oltre al fumogeno c'era anche il resto!). Questo episodio nella storia del calcio sudamericano viene ricordato come il Condorazo! Torniamo alla partita: a seguito di questo bengala il portiere si rotolava a terra e comincia a perdere sangue dalla fronte, accorrono i compagni di squadra che, come un eroe ferito accompagnano

il portiere negli spogliatoi. Partita sospesa al 70°. Tutto il popolo brasiliano è disperato, la sconfitta a tavolino avrebbe decretato l'esclusione dai prossimi mondiali e, per di più, eliminati dall'odiato Cile. Tutte le radio e le televisioni brasiliane trasmettevano la cronaca degli eventi che si susseguivano dentro e fuori il campo di gioco. In Brasile regnava il caos.

La storia della partita finisce con la squalifica del Cile e la vittoria del Brasile per 2-0 grazie ad un foto-reporter, Ricardo Alfieri che aveva visto tutta la scena riuscendo ad immortalare, con 4 scatti, il momento in cui il bengala era caduto dietro al portiere, con lo stesso Rojas che, invece di allontanarsi dal fumo, si avvicina al fumogeno, per poi iniziare a sanguinare solo qualche decina di secondi dopo la caduta del fumogeno.

A partita sospesa, grazie alla testimonianza del fotografo e passato il tempo necessario per lo sviluppo del rullino, messo sotto pressione il portiere confessò che aveva un piccolo bisturi nei guanti e che si era ferito da solo nel tentativo proprio di truffare il risultato.

Mentre tutto questo avveniva nella notte a Rio de Janeiro un'altra, ben più grave tragedia, stava per



Il Boeing 737-200 PP-VMK della VARIG protagonista dell'incidente.

La mappa del Brasile con segnati il punto di partenza, San Paolo (in basso), quello di arrivo programmato, Belém (in alto), e quello di caduta, nei pressi di São José do Xingu, nello Stato del Mato Grosso (al centro).

avvenire sui cieli dell'Amazzonia.

Da frequent flyer sono andato in Brasile diverse volte, sia per turismo che per amore. All'epoca dei fatti le due più grandi compagnie aeree erano la VARIG (Viação Aérea Rio-Grandense) e la VASP (Viação Aérea São Paulo). Data la vastità del paese i collegamenti aerei erano considerati come autobus. Alcuni aerei volavano per circa dieci ore al giorno seguendo le rotte parallele al mare, sia in andata che al ritorno, ed un'altra serie di aerei volava al centro del paese collegando il sud da San Paolo fino al nord. Le rotte erano sempre le stesse da molti anni ed alcune volte i piloti dopo un ciclo di voli sostavano in una di queste città, dove normalmente avevano una seconda famiglia con figli al seguito (questo è il Sud America gente).

Tragedia del volo RG 254

Il volo VARIG 254 era un servizio di linea passeggeri da San Paolo a Belém con stop over a Uberaba, Uberlândia, Goiânia, Brasília, Imperatriz, Marabá e finalmente Belém. Il volo veniva operato



da un Boeing 737-241 con matricola PP-VMK, costruito nel 1975.

L'equipaggio era costituito dal capitano di 32 anni Cezar Augusto (ci ricorda qualcuno?), Padula Garcez, dal primo ufficiale di 29 anni Nilson de Souza Zille e da 4 assistenti di volo; i passeggeri erano 48.

Alle 17.20 le radio stanno impazzando, la partita è sospesa ed il Brasile ha perso a tavolino. All'aeroporto di Marabá l'equipaggio si preparava all'ultimo tratto con destinazione Belém. Mentre

il primo ufficiale era impegnato a controllare l'esterno del velivolo, il comandante consultava il piano di volo comunicato dalla compagnia commettendo un primo errore fatale. Su questo c'era scritto il numero 0270 e Garcez lo lesse come 270 gradi, quando la VARIG aveva cambiato le indicazioni di volo mentre era in vacanza e probabilmente non gli fu comunicato il cambiamento oppure era troppo distratto da altre faccende tanto



I resti della parte frontale del Boeing 737.



Due foto scattate dall'italiano sopravvissuto al volo e che furono successivamente pubblicate sulla rivista Oggi.

da non verificare correttamente ciò che stava facendo. Pertanto inserì 270 invece di 27 gradi ed aggiornò in tal senso anche l'HSI (Horizontal Situation Indicator) con una rotta verso ovest, cosa illogica in quanto un semplice controllo sulla mappa posizionava Belém al nord rispetto alla rotta selezionata. Dopo l'HSI venne impostato anche il PMS (Performance Management System). La rotta era programmata ad un'altitudine di 8.800 metri con una durata del volo di 48 minuti. Quando il primo ufficiale rientrò dopo il giro d'ispezione commise un secondo errore. Invece di controllare il suo piano di volo mise gli stessi dati inseriti dal suo comandante. I problemi erano altrove, questo era un volo di routine.

Alle 17.45 avvenne il decollo, il pilota automatico cominciò una lunga deviazione a sinistra di ben 158°, anziché la normale moderata correzione a destra di 42°. L'equipaggio non si rese conto di questo cambio di rotta in quanto era distratto dall'ascolto della partita in questione.

Gli errori si sussuegono

Quando finalmente il comandante cominciò a prepararsi all'atterraggio ritenendo di essere prossimo all'arrivo a quella che pensava essere la città di Belém, iniziò a prendere contatto con la torre di controllo di questo aeroporto tramite la radio UHF. Fallito questo tentativo ed ancora senza insospettirsi di questa anomalia e debolezza di segnale utilizzò un'altro volo VARIG (RG266) come ponte radio chiedendo se per caso ci fosse un blackout a Belém. Ricordiamo che l'aeroporto di Belem nel 1989 non aveva un suo radar e da qui anche l'assurdità dell'autorizzazione all'atterraggio. Allora il comandante decise di localizzare l'aeroporto a vista, riluttante ad utilizzare la radio HF per chiedere aiuto. Vide un fiume e pensò che si trattasse del Rio delle Amazzoni, ma era lo Xingu che scorreva in tutt'altra direzione. Finalmente il primo ufficiale si rese conto dell'errore e iniziò a fare dei tentativi che lo aiutassero a comprendere in che macello si era infilato. Iniziò col chiamare l'aeroporto di Santarém ed impostando

una nuova rotta, deviando di altri 180°. Tentarono di chiamare l'aeroporto di Santarém ed impostarono una nuova rotta deviando di altri 180°. Visto che il combustibile cominciava a diminuire si diressero di nuovo verso sud lungo il fiume Xingu. Finalmente il comandante decise di contattare Marabá per dare la propria posizione, ma la frequenza era quella di Goiânia, 1.250 km più a sud, però non controllò l'identificazione morse del radiofaro. Finalmente alle 20.05 Belém contattò il volo chiedendo un rapporto sulla situazione. Rotta 170 per Marabá (in realtà Goiânia), segnale dal radiofaro di Carajás (in realtà era Barra do Garças). A quel punto dall'aeroporto di Belém arrivò l'informazione che il radiofaro di Carajás era stato spento alle 19.30. Finalmente il comandante del volo RG254 comprese che si erano persi. Al comandante restava un'ultima, estrema, opzione:

quella di "atterrare" sopra la foresta pluviale (impresa mai tentata e che non esisteva sui manuali d'aviazione dell'epoca). I due piloti decisero di volare ad una altezza di 2.400 metri fino a esaurimento del carburante per evitare un'esplosione al momento del crash. Terminato il carburante e con i motori spenti il velivolo iniziò una interminabile planata fino a che non impattò contro alberi alti fino a 50 mt. L'impatto fu così forte da lanciare nella parte frontale i passeggeri non assicurati bene e decine di sedili. Due tronchi distrussero le ali ed il controsoffitto cadde sulle teste dei passeggeri.

Ci furono immediatamente 12 vittime tra i passeggeri ed un'altra morirà dopo alcuni giorni. Il 5 settembre tre dei passeggeri più in forma fisicamente iniziarono un lungo e difficile cammino all'interno della selva amazzonica. Dopo qualche ora riuscirono a trovare una fattoria di contadini che però non aveva radio, ma furono condotti in macchina in un'altra fattoria dove riuscirono a contattare un aeroporto militare. Le autorità locali organizzarono subito i soccorsi e riuscirono ad arrivare dopo quattro giorni sul luogo del disastro portando in salvo i sopravvissuti.

Il comandante Garcez ed il primo ufficiale furono condannati a 4 anni di prigione. Dopo l'incidente del volo 254, la VARIG installò gli OMEGA Navigation System sui propri aerei.

L'aereo era perfetto dal punto di vista della manutenzione ma il distacco dei sedili e del controsoffitto portò la Boeing ad una revisione degli standard di sicurezza.

Mi ricordo che anni dopo questo evento mi trovavo a bordo di un Fokker 100 della TAM, in un volo verso l'interno del Brasile e, aprendo una cappeliera, vidi una cosa che mi fece sobbalzare un attimo: due cassette con su scritto "materiale di sopravvivenza per la giungla"!

Non so quanti di voi si ricordano dell'incidente del Boeing 737 della British Airways che si incendiò a Manchester nel 1985 con 55 vittime che morirono più per il fumo che per l'incendio. Questo incidente portò vari cambiamenti all'industria del trasporto aereo, sui sedili antifuoco, alle pareti interne del velivolo e la cosa più visibile fu l'introduzione della striscia luminosa sul pavimento che guida i passeggeri alle uscite di sicurezza.



qualche bambino piangeva, io mi misi a fare «cruiverba».
 «Quando avete capito che l'aereo stava per precipitare?»
 «Quando ci hanno detto di prepararci all'atterraggio di emergenza. Non si vedeva una luce all'orizzonte, mi chiedevo quale sarebbe stata la pista. In realtà, ci preparammo a morire. Abbassai la testa sulle ginocchia, abbracciando un cuscino, come le hostess ci avevano raccomandato. La manovra durò pochi minuti, ma sembrarono un'eternità. Pensai a mia moglie e ai ragazzi: fu quello il mio modo di pregare. Quando l'aereo sfiorò, precipitando, la cima degli alberi, udii un sibilo assordante. Poi, un boato quando si staccarono le ali fracassate tra gli arbusti. Ma la picchiata della carlinga che si schiantava nella foresta continuava interminabile con scossoni marmorei che divelavano i sedili e gli armadietti sguarniti.

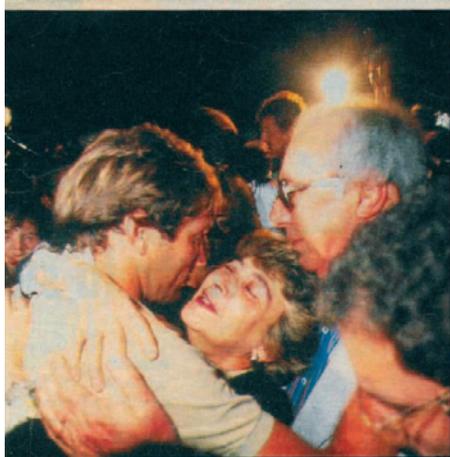
«C'ERA UN MEDICO»

«Per fortuna, la carlinga aveva imboccato un passaggio tra i fusti e quando si schiantò su una radice secolare la velocità era ormai molto ridotta. Per miracolo, anche l'inclinazione era minima. C'era un sedile sul mio corpo, ma riuscì a spostarlo con la schiena e a raddrizzarmi. Avevo un terribile male al petto e qualche graffio. Ringraziai Iddio. L'arredamento era tutto spostato in avanti, coi sedili uno sopra l'altro. Sentii dei gemiti, ma non sapevo individuarne la provenienza. C'erano dei passeggeri che non riuscivano ad aprire il portello: andai ad aiutarli. Ci calammo facilmente fuori dall'aereo e ci ritrovammo in piena foresta equatoriale.

«Chi si è occupato dei feriti?»

«Tra i passeggeri c'era un medico che è stato assistito dalle hostess. Una bambina di tre anni e mezzo aveva una gamba incastrata tra la ferraglia e solo dopo diverse ore di paziente lavoro, senza attrezzi, siamo riusciti a liberarla. Credo che, purtroppo, perderà un piede. Nessuno piangeva, neppure chi aveva perduto un congiunto o lo vedeva gra-

IL CORSA ALL'OSPEDALE San José do Xingu (Brasile). Una mamma con la figlioletta di tre anni e mezzo portata di corsa al ospedale dopo il recupero nella giungla. La bimba rischia di perdere un piede. Nell'atterraggio era rimasta con una gamba incastrata nelle lamiere. (Foto Sipa Press/Dossier).



EROE O COLPEVOLE? San José do Xingu (Brasile). Cesar Padula Garcez, 32 anni, comandante del jet, abbraccia la mamma. Qualcuno lo accusa di essere colpevole, perché ha perso la rotta mentre seguiva in cuffia la partita di calcio Brasile-Cile, ma per i superstiti «è stato un eroe». (Foto Gamma/Valpe).

CONTINUAZIONE ALLA PAG. 112

Immagini da un articolo di giornale dell'epoca.

MISSING IN ACTION

Alessandro Santarelli

Il fatto

La mattina di domenica 5 novembre 1944 sull'aeroporto di Alesan (o Alesani) in Corsica fervevano i preparativi per la missione affidata a 18 velivoli del 340th BG, tra cui quello con codice 6M (486th BS), per un'azione sull'Italia che doveva essere stata effettuata il giorno prima, ma per le cattive condizioni meteo era stata annullata.

Gli equipaggi si presentarono alla tenda del briefing del 340th e ascoltarono attentamente mentre il comandante del gruppo Willis F. Chapman annunciava l'obiettivo del giorno. 12 B-25 del 486th e sei del 489th avrebbero dovuto bombardare un ponte ferroviario a sud di Padova. Il comandante chiarì che i caccia della Luftwaffe erano scarsi nella Pianura Padana, ma che si sarebbe potuto incontrare della contraerea sopra l'obiettivo. Quando il briefing fu terminato, gli equipaggi si recarono ai loro aerei iniziando i controlli pre volo. A un segnale dalla torre, ogni B-25 rullò lungo la pista di ghiaia sforzandosi sotto il pieno carico per decollare.

Poco dopo il decollo, ogni aereo prese quota e cominciò a radunarsi in "box" da sei aerei ciascuna, con il tenente Brandle che volava nella posizione numero quattro dell'ultimo box. Circa 15 minuti dopo il decollo, l'ultimo box era a un'altitudine di

4.500 piedi, con una velocità di 160-170 mph e su una rotta di bussola di 34°. Alle 10.20 l'Isola d'Elba era dietro l'ala destra della formazione. A



Richard H. Brandle il pilota dello "Schnapps Yo Yo".



Il B-25J-1 (n/c 43-27709) soprannominato "Schnapps Yo Yo" code 6M, appartenente al 340th BG - 486th BS - 12th AF, oggetto dell'articolo.

questo punto i velivoli si trovano davanti un grande banco di nubi, così denso che era difficile per gli equipaggi vedere le proprie estremità alari. Trenta o quaranta secondi dopo, la formazione, ora sparpagliata, superò le nuvole. Lo Schnapps Yo-Yo era scomparso e non fu mai più visto. Alcuni equipaggi pensarono che avesse avuto dei problemi e fosse tornato alla base (in effetti ci fu un velivolo, il 6N, che rientrò per motivi tecnici e questo trasse in inganno gli altri velivoli). Non c'erano state indicazioni che fosse in difficoltà o fosse precipitato. Al ritorno dalla missione, quasi quattro ore dopo ci si rese conto che era scomparso senza lasciare traccia. Furono effettuate ricerche nell'area della scomparsa, ma non vennero avvistati segni rivelatori di detriti o chiazze di carburante, solitamente visibili negli ammaraggi e negli schianti sull'acqua. Col passare dei giorni, le ricerche furono interrotte e la speranza per la sopravvivenza dell'equipaggio svanì. L'unica certezza fu che era stato visto l'ultima volta tra l'Elba e la Capraia.



MISSING IN ACTION n° 9703

Pilota : 1st Lt. Richard H. Brandle (Serial Number 0-693839)

Co-Pilota: 2nd Lt. William C. Johnson (Serial Number 0-828702)

Bombardiere: 2nd Lt. Milton (NMI) Frankel (Serial Number 0-765476)

Mitragliere - radiotelegrafista: T/Sgt Robert H. Spoonamore (Serial Number 36445071)

Mitragliere: Cpl. Andrew C. Thrash (Serial Number 14190521)

Mitragliere di coda: Sgt. Ernest B. Lay (Serial Number 14064285)

Unità: 486th Bomber Squadron – 340th Bomber Group – 12th Air force

Base: Alesani A/D (Corsica)

Velivolo: North American B-25J, AAF Serial Number 43-27709

Soprannome del velivolo: “Schnapps – Yo – Yo”

Motore: 2 Wright: AAF serial number: motore destro: Rt-2600-29 Serial Number R-43-119753, motore sinistro: Left-2600-13 Serial Number L-41-21832

Armi installate: 8 mitragliatrici Browning cal 50: Serial Number: Up L-1247197, Up R-1247516, Fix N-1247182, L Waist-1247410, R Waist-1247546, Tail T L-124741, R Tail T-1247960

Data: 5 novembre 1944

Tipo di missione: attacco a ponte ferroviario a sud di Padova

Rotta: da Alesan A/D rotta per 35° NE

Condizioni meteo: Strato-cumuli a banchi tra la base e la terraferma

Ultima posizione nota del velivolo disperso: 42° 55' Nord e 10° Est alle ore 10.20

Cause dell'evento: sulla rotta tra il bersaglio e le isole d'Elba e Capraia è stato visto entrare in formazione in un fitto banco di nuvole, ma non è stato visto uscire.

Testimoni dell'accaduto: 2nd Lt. Thomas J. Hensler (0-76889), 2nd Lt. Roman H. Fliger (0-8228132), 2nd Lt. Isaac N. Fehr (0-775841), 1st Lt. Donald B. Pray (0-1636497), T/Sgt. Don E. Braden (37456554)

Eventuali sopravvissuti: nessuno

Data del rapporto: 9 novembre 1944

Compilatore del rapporto: Group Stat. Off. Captain Joseph A. Robb



Aeroporto di Alesani in Corsica.

Equipaggio

1st Lt. Richard H. Brandle nasce a Filadelfia il 19 marzo 1921, il 10 dicembre 1942 viene arruolato. Viene dichiarato disperso in azione il 5 novembre 1944.

Il suo nome è commemorato sulle Tavole dei dispersi del Cimitero americano di Firenze a Impruneta. Ha anche un cenotafio situato nel Cimitero di Greenwood nel New Jersey. Il suo nome è commemorato su una targa situata a Santa-Maria-Poggio in Corsica.

Ha ricevuto le seguenti onorificenze: Air Medal with 5 oak leaf clusters (1 silver oak leaf cluster) American Campaign Medal European-African-Middle Eastern Campaign Medal Purple Heart World War II Victory.

2nd Lt. William C. Johnson nasce a Doddsville. Viene dichiarato disperso in azione il 5 novembre 1944.

Il suo nome è commemorato su una targa situata a Santa-Maria-Poggio in Corsica.

Onorificenze: Air Medal, Purple Heart

2nd Lt. Milton Frankel nasce a Chicago

Il suo nome è commemorato sulle Tavole dei dispersi del Cimitero americano di Firenze a Impruneta. Il suo nome è commemorato su una targa situata a Santa-Maria-Poggio in Corsica.

Onorificenze: Air Medal, Purple Heart

Sgt. Ernest B. Lay nasce a Shiloh il 13 ottobre 1919, viene arruolato il 13 novembre 1941. Viene

dichiarato disperso in azione il 5 novembre 1944. Il suo nome è commemorato sulle Tavole dei dispersi del Cimitero americano di Firenze a Impruneta. Ha anche un cenotafio situato nel Pinecrest Cemetery in Florida. Il suo nome è commemorato su una targa situata a Santa-Maria-Poggio in Corsica.

Onorificenze: Air Medal, Purple Heart

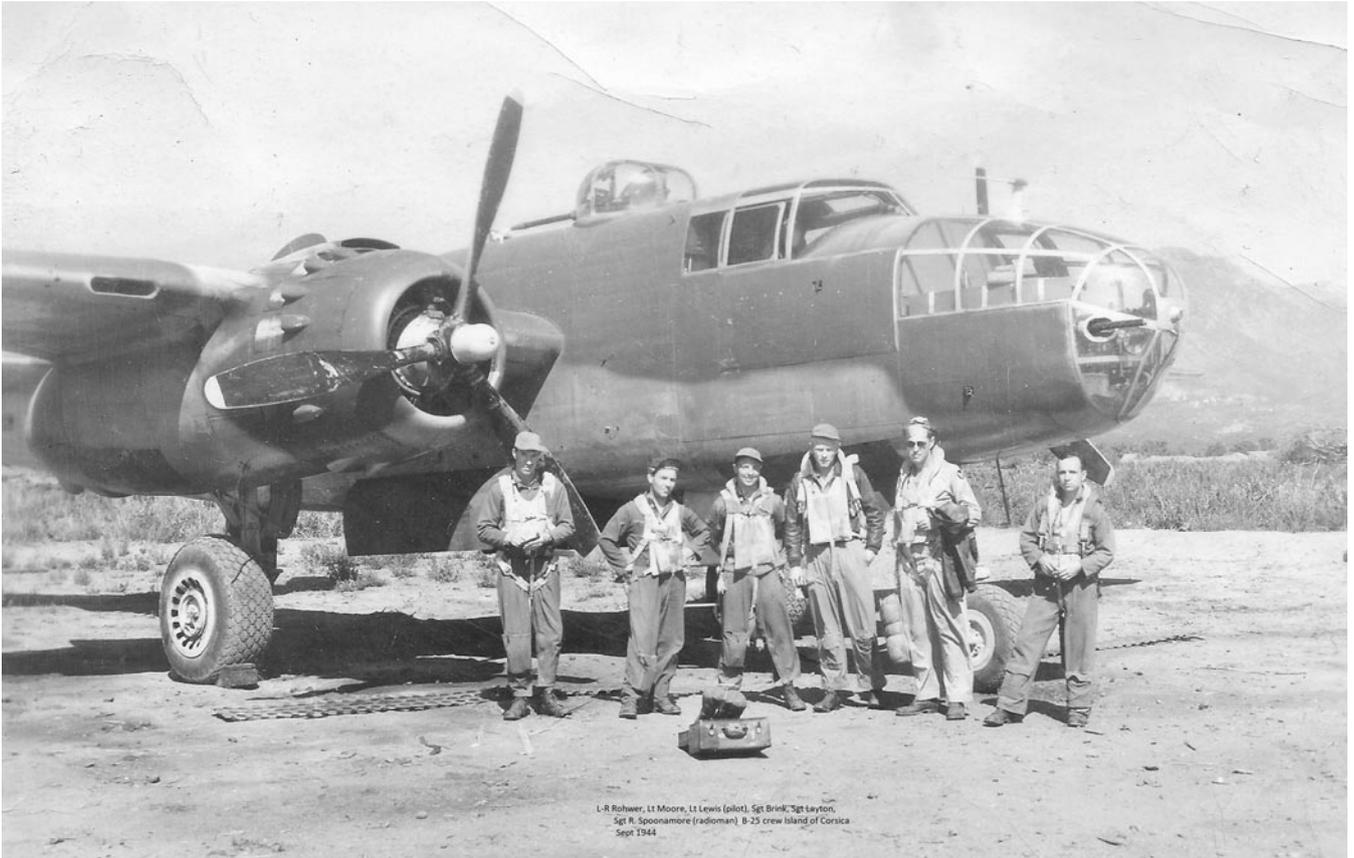
Sgt./T Robert H. Spoonamore nasce a Filadelfia il 3 luglio 1923. Viene dichiarato disperso in azione il 5 novembre 1944.

Il suo nome è commemorato sulle Tavole dei dispersi del Cimitero americano di Firenze a Impruneta. Il suo nome è commemorato su una targa situata a Santa-Maria-Poggio in Corsica.

Onorificenze: Air Medal with 6 oak leaf clusters (1 silver, 1 bronze) American Campaign Medal Good Conduct Medal Purple Heart with 1 oak leaf cluster World War II Victory Medal European-African-Middle Eastern Campaign Medal with 3 bronze stars.



Posizione dell'aeroporto di Alesani in Corsica.



L. R. Rohwer, Lt Moore, Lt Lewis (pilot), Sgt Brink, Sgt Layton, Sgt R. Spoonamore (radioman), B-25 crew island of Corsica Sept 1944

Equipaggio di un B 25 in Corsica, l'ultimo a destra è Robert Spoonamore.

Cpl. Andrea C. Thrash nasce a Choctaw. Viene dichiarato disperso in azione il 5 novembre 1944. Il suo nome è commemorato su una targa situata a Santa-Maria-Poggio in Corsica.
Onorificenze: Air Medal, Purple Heart

L'aeroporto di Alesani

L'aeroporto di Alesani (Advanced Landing Ground Alesanie) era un aeroporto che faceva parte del complesso della base aerea "USS Corsica" sulla costa orientale della Corsica.

L'aeroporto fu costruito dagli alleati all'inizio del 1944 e occupato dal 340th BG da metà aprile 1944 fino a fine aprile 1945. Il 340th BG era composto dal 486th, 487th, 488th e 489th Bombardment Squadron. Questi squadroni avevano aerei con i timoni di coda contrassegnati rispettivamente con i numeri "6", "7", "8" o "9", seguite da una lettera che identificava l'aereo in questione. Come gli altri aeroporti, la sua pista correva da nord a sud. Un faro situato a circa 1 miglio a sud-ovest dell'aeroporto forniva un buon punto di ri-

ferimento. Inoltre, c'erano quattro piste fatte con le grelle in acciaio forato collegati tramite pista di rullaggio alla pista di decollo. A est e a ovest della pista di atterraggio c'erano 140 piazzole dure per gli aerei collegate tramite pista di rullaggio a entrambe le estremità della pista di atterraggio. La torre di controllo era situata sul lato ovest del centro della pista preparata. Due baracche fisse e due mobili ospitavano le sezioni amministrative e operative. Il personale viveva in tende. C'era una stazione di pronto soccorso all'aeroporto e un ospedale a Cervione, 4 miglia a nord.

Relazione del 2nd Lt. R.H. Figler sulla scomparsa del 6M (709) durante la missione del 5 novembre 1944 (8 novembre 1944)

La formazione era in rotta e stava salendo di quota quando entrammo in un banco di nuvole. La nostra velocità era in quel momento di 160 mph. La formazione si allargò quando virammo verso destra. Circa 40 secondi dopo uscimmo dalle nuvole. Guardando nella direzione dove



avrebbe dovuto trovarsi il velivolo 6M, n° 4 della formazione, non l'abbiamo visto, così abbiamo preso il suo posto nel box (tipo di formazione).

Relazione del 1st Lt. Donald B. Pray sulla scomparsa del 6M (709) durante la missione del 5 novembre 1944 (8 novembre 1944)

Il 5 novembre 1944 ero bombardiere in uno dei diciotto velivoli che volavano in formazione per una missione da qualche parte nel Nord Italia. Il velivolo su cui stavo volando era il 6F, il numero 5 all'interno del box, l'ultimo box. Volavamo su una rotta di 34 gradi, e quando avvistammo l'Elba eravamo scarrocciati leggermente a sinistra rispetto alla rotta. C'erano nubi sparse per una lunghezza di 4 o 5 miglia ed una altezza di 1.500 piedi. Entrammo nella formazione nuvolosa e ci restammo per circa 30 secondi. In quel momento la formazione era sparpagliata ed il velivolo 4, 6M, fu visto andare giù. Dopo che avemmo attraversato le nubi, il 6U era a circa 800 yard sulla nostra destra, mentre il 6M non si vede da nessuna parte. Abbiamo continuato a cercarlo, ma quando abbiamo raggiunto la costa abbiamo pensato che l'aereo fosse rientrato alla base. Fu chiesto ai mitraglieri se vedevano il 6M ed essi risposero che avevano visto un velivolo tornare indietro, così pensammo che fosse il 6M. Si è capito successivamente che



Lapide posta a Santa Maria Poggio, comune che comprendeva l'aerea dell'aeroporto, in ricordo dell'equipaggio caduto.

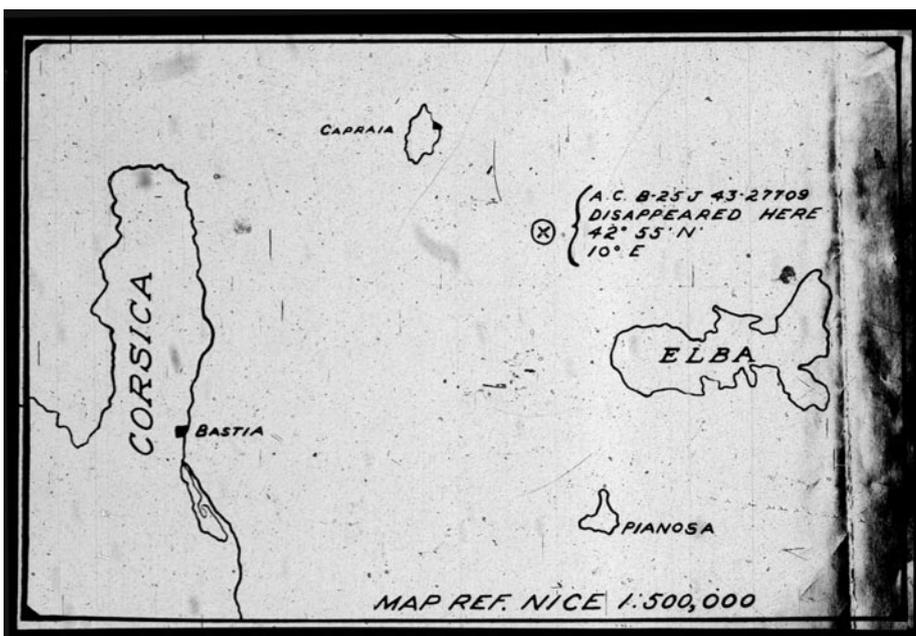
invece si trattava del 6N. Da quel momento nullo l'altro è stato visto o sentito relativamente al 6M. Quando siamo entrati nel banco di nubi eravamo a 4.500 piedi.

Relazione del 2nd Lt. Isaac N. Fehr sulla scomparsa del 6M (709) durante la missione del 5 novembre 1944 (8 novembre 1944)

La formazione di 18 velivoli, 12 del 489th e 6 del 486th, si era messa in rotta tra Alesani e Cecina.

Il 486th formava il box n° 3. Dopo circa 15 minuti di volo dal campo base, la formazione entrò in un banco di nuvole. Il 1° e il 2° box evitarono il banco nuvoloso, mentre il 3° entrò dentro le nuvole non avendo la quota necessaria per evitarlo. Rimanemmo all'interno delle nuvole per circa 45 secondi.

Prima di entrare nelle nuvole il box ha cercato di evitarle salendo più in alto, in quel momento la nostra velocità era di 160 mph. Quando siamo entrati nel corpo nuvoloso la nostra velocità è aumentata a 170 mph. Per un secondo abbiamo volato a fianco del 6M. Poi il



Mapa originale allegata al MIA, che identifica la probabile posizione dove è caduto il B 25.



6M è riapparso in uno squarcio delle nuvole davanti a noi. Ci siamo allontanati dal 6M. Il 6M ha fatto una brusca virata allontanandosi da noi, scomparendo. Quando siamo usciti dalle nuvole abbiamo avvistato il n° 5. Gli altri aerei erano sparpagliati.

Io ero a bordo del 6U, velivolo n°6 del box. Non c'era nessuna indicazione di formazione di ghiaccio nel carburatore o anomalie di altro genere. Le nuvole erano così dense che era difficile vedere le ali del nostro stesso velivolo.

Relazione del T/Sgt Don E. Braden relativa alla scomparsa del velivolo 6M il 5 novembre 1944 (8 novembre 1944)

Dopo aver raggiunto il punto di riunione prendemmo una rotta per 34°. Alle 10.20 circa raggiungemmo un banco di nuvole poco a Ovest dell'isola d'Elba. Il nostro box si trovava con il secondo velivolo che sfiorava lo stato superiore del banco di nubi. Io stavo vedendo il 6M abbastanza da vicino, tanto che rischiavamo di intralciarci nel seguire la rotta. Il volo del Lt. Brandle, pilota del 6M, sembra essere diventato incerto poco prima che arrivassimo ad uscire dal corpo nuvoloso.

Dopo che abbiamo raggiunto il cielo aperto abbiamo volato lasciando uno spazio vuoto (nel box) per il 6M, con il mitragliere di coda che lo

sorvegliava. Poiché esso non compariva, abbiamo chiuso la formazione, pensando che il 6M fosse ritornato alla base a causa di qualche problema meccanico. Non ho più visto il 6M dal momento che sono uscito dal banco di nubi.

Relazione del 2nd Lt. Thomas J. Hensier sulla scomparsa del velivolo 6m (709) il 5 novembre 1944 (8 novembre 1944)

La formazione di 18 velivoli, 12 del 489th Sqdn. e 6 del 486th Sqdn. si era messa in rotta dal campo al primo check point su Cecina. Dopo circa 15 minuti di volo incontrammo un banco di nuvole. I primi due box erano abbastanza alti da passare sopra il banco. L'ultimo box volava poco sotto la sommità delle nubi. Il 6U, numero sei del box, stava volando ala contro ala con il 6M, il velivolo scomparso. Ad un certo punto la nebbia rese invisibile l'ala del 6M. L'ultima volta che fu visto fu quando apparve per un attimo in uno squarcio tra le nubi. Il 6U, in volo strumentale, fece una leggera virata sulla sinistra, quindi si mise in volo livellato. La quota del box era di circa 4.000 piedi. In quel momento il 6U aveva una velocità di 160 mph. All'interno delle nubi c'erano leggere turbolenze. Sul 6U non ci sono state formazioni di ghiaccio sui carburatori, sebbene un altro velivolo del box avesse avuto questo problema.



Il B 25, codice 6N, che rientrando alla base per un problema tecnico, ha fatto pensare che si trattasse del 6M.

UN PIAGGIO P.166 PER SARZANA

Edoardo Govoni



16 febbraio 2018 - Il Sindaco di Sarzana (SP) Alessio Cavarra insieme al Comandante della Base Aeromobili del Corpo delle Capitanerie di Porto, il Capitano di Vascello Paolo Cafaro, e alla Madrina dell'inaugurazione, la Signora Lella Romani, moglie dell'Ammiraglio Romani Ispettore delle Capitanerie degli anni '80, inaugurano il P.166 posto a monumento in una rotonda della città di Sarzana.

L'ala medio alta a “gabbiano” e i motori con eliche spingenti sono i tratti caratteristici del Piaggio P.166.

Prodotto dalla Piaggio Aero a partire dal 1957, fu

acquistato nel 1988 in 14 esemplari nella versione P-166DL-3/SEM (Sorveglianza Ecologica e Marittima) dalla Guardia Costiera.

Denominati “Orca” nell'identificativo radio, numero ottico “8-” proseguendo la numerazione degli aeromobili della Marina Militare, disponevano di uno dei più avanzati sistemi di telerilevamento ambientale allora disponibili in Europa, il Dedalus AA 2000 e 1268 multispettrale con 12 canali e 2 sensori CZCS/ATM.

La storia del volo della Guardia Costiera italiana ha inizio nel 1988, quando sull'aeroporto di Guidonia viene costituito il 1° Nucleo Aereo, con in dotazione i primi 4 Piaggio P.166DL-3/SEM. A giugno del 1989 è il turno del 2° Nucleo Aereo, costituito questa volta sull'Aeroporto di Catania Fontanarossa, ancora con 4 Piaggio P.166. Il 1990 vede chiudersi l'assetto del Corpo



Particolare del Radar 360° contenuto in apposita struttura nel radome appoggiato al muso del velivolo.



delle Capitanerie di Porto, con l'apertura del 3° Nucleo, sempre con 4 Piaggio P.166, ora sull'aeroporto di Pescara. Nel marzo 1992 viene basato a Luni-Sarzana (SP) il 1° Nucleo Aereo Guardia Costiera che prima era a Guidonia. Il primo P.166 atterra nella sua nuova casa l'8 aprile 1992, dando avvio dal giorno seguente al Servizio di Allarme. Il 23 ottobre 1995 viene consegnata la nuova struttura, una base indipendente dalla Marina Militare, posta sul lato sud-est del sedime aeroportuale.

Con i 3 Nuclei di Sarzana (SP), Catania e Pescara, l'Italia è divisa in 3 zone di sorveglianza: Mar Ligure e Alto Tirreno, Basso Tirreno e Canale di Sicilia, e Mare Adriatico. Questa situazione resta invariata fino al 17 luglio del 2018, quando a Decimomannu (CA) viene costituito il 4° Nucleo, con in dotazione 2 Leonardo AW139.

I Piaggio P.166 nel periodo di permanenza a Luni-Sarzana, raggiungeranno le 5.000 ore di volo, tra attività di addestramento, di ricerca e soccorso, e

di monitoraggio ambientale.

Nell'agosto 2004 giungono a Catania altri due esemplari questa volta nella versione SEM A (Addestratore), privo della maggior parte dei sistemi elettronici di bordo e per questo ottimizzato per la sola fase addestrativa degli equipaggi. Contestualmente viene deciso di radunare tutti i Piaggio P-166 operativi, ormai ricondizionati allo standard SEM 2, presso il nucleo di Catania.

La loro vita operativa proseguirà fino al 2017 per gli esemplari della prima fornitura e al 2022 per gli ultimi due aerei consegnati.

Per ricordare questo rapporto di oltre 25 anni tra la Guardia Costiera e la città di Sarzana, nel 2017 viene deciso il collocamento di "Orca 8" nella rotonda che insiste tra via Aurelia e la via variante Cisa. Ci troviamo in un punto di grande passaggio, alle porte della cittadina ligure, vicini all'ingresso dell'autostrada e soprattutto prossimi alla base.

Presente alla manifestazione I-FENI, un Piaggio P.166C: versione costruita in 3 esemplari e in



"Orca 8" collocata in rotonda per farsi ammirare da quanti entrano in città a Sarzana (SP).



I-FENI fotografato in aeroporto a Luni-Sarzana il 16 febbraio 2018. Nel riquadro piccolo lo stesso aereo come si presenta oggi nella colorazione e nelle insegne simili a quelle dell'Aeronautica Militare italiana

grado di trasportare 12 passeggeri, all'epoca in versione bianca, con tricolore, oggi in colorazione simile agli aerei in forza all'Aeronautica Militare italiana. Oggi questa è la situazione di tutti gli esemplari:

Si ringrazia per la collaborazione la Base Aeromobili - Nucleo Aereo e Sezione Volo Elicotteri Guardia Costiera, in particolare il comandante, Capitano di Vascello Tassara, i Tenenti di Vascello Negro e Carella e il Luogotenente Melfi.

8-01	MM25159	Conservato - Gate Guardian	Aeroporto Catania - Fontanarossa
8-02	MM25160	Demolito	era conservato ad Acerra, presso una ditta privata
8-03	MM25161	Venduto ad un privato	Sud Africa
8-04	MM25162	Esposto, all'esterno	3° Nucleo Aereo Guardia Costiera di Pescara
8-05	MM25163	Immagazzinato, rampa	Aeroporto Catania - Fontanarossa
8-06	MM25164	Esposto, rotonda	Pescara, su via Tiburtina Valeria
8-07	MM25165	Museo	Volandia Parco Museo del Volo – Somma Lombardo (VA)
8-08	MM25166	Esposto, rotonda	Sarzana, tra via Aurelia e via variante Cisa
8-09	MM25167	Esposto	Cassano Magnago (VA) Agriturismo Azienda Agricola Oasi
8-10	MM25168	Esposto	Passeggiata di Chiavari (GE)
8-11	MM25169		Nessuna Informazione
8-12	MM25170	Immagazzinato	Cassano Magnago (VA) Agriturismo Azienda Agricola Oasi
8-13	MM25183	Immagazzinato, rampa	Aeroporto Catania - Fontanarossa
8-14	MM25184	Immagazzinato, smontato	Provincia di Savona, per una futura sede museale dedicata alla Piaggio Aero



RECENSIONI

MACCHI FIGHTERS – C.200 SAETTA • C.202.FOLGORE • C.205 VELTRO DI LUIGINO CALIARO

Andrea Morelli

L'autore

Luigino Caliaro è un fotografo di aviazione di riconosciuta esperienza, che ha volato a partire dal 1995 su numerosi aerei da combattimento e di pattuglie acrobatiche, nonché su aerei storici. Ha visitato portaerei italiane, francesi, americane e numerosi musei e collezioni di aviazione. Ha pubblicato numerosi libri di storia dell'aviazione italiana e scrive articoli in lingua inglese per giornali e riviste di aeronautica.

Veste editoriale

Il libro, di 288 pagine a colori, è edito da Crecy Publishing Ltd, misura circa 23,5 x 31 x 2 cm, con copertina in cartone, ed è scritto in lingua inglese. È strutturato in capitoli che presentano la storia dell'Aeronautica Macchi e dei tre velivoli che operarono durante la Seconda Guerra Mondiale su vari fronti. Ecco l'elenco dei capitoli:

Storia dell'Aeronautica Macchi

Aspetti della produzione
L'evoluzione del monoplano da combattimento in Italia negli anni '30

C.200 Saetta

C.202 Folgore

C.205 veltro

Varianti operative e sviluppi pianificati (a cura di Giovanni Massimello)

Operazioni post-armistizio

Servizio nel dopoguerra

Un ricordo di guerra

Mimetica e insegne

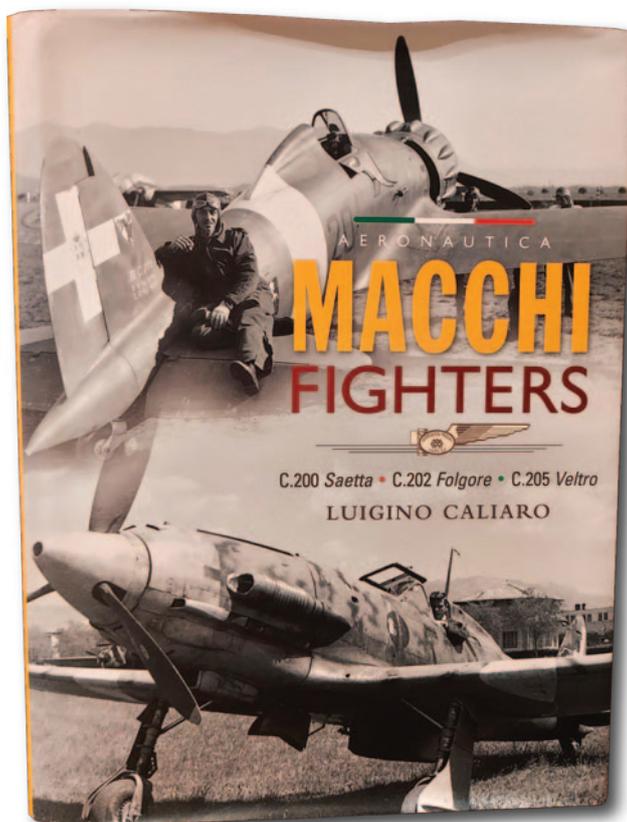
I sopravvissuti

Contenuti

Il libro presenta contenuti storici e tecnici molto ricchi. Numerose testimonianze di piloti si alternano a descrizioni tecniche accurate, accompagnate da una documentazione fotografica e iconografica di prim'ordine. I caratteri piccoli e la lingua, unitamente al linguaggio tecnico, non facilitano la lettura, però le foto, i disegni e i vari incisi inframezzati al testo spezzano la monotonia delle

pagine alleggerendo un po' il contenuto e spesso la drammaticità delle vicende narrate. Il lettore è portato a fare associazioni testo-illustrazione e ciò contribuisce all'assimilazione dei fatti storici e dei dettagli tecnici.

In sintesi, un libro in grado di soddisfare i più curiosi e ferrati in materia.



Storia dell'Aeronautica Macchi

La Società fu fondata dai Fratelli Giovanni e Agostino Macchi nella seconda metà del diciannovesimo secolo a Varese, ed era specializzata nella produzione

di carri a tiro animale. Nel 1905 fu "reimpostata" come Società Anonima Fratelli Macchi - Carrozzeria, Automobili e Ruotificio. L'ingresso nel mondo dell'aviazione avvenne nel 1911 (guerra italo-turca), in seguito al fortunato contatto con l'aviatore Carlo Felice Buzio. La Macchi siglò un accordo con la Société Anonyme des Etablissements Nieuport per la produzione dell'omonimo aereo francese. Nel 1915, a seguito dello scoppio della guerra e degli ordini dei monoplani "Parasol", la Macchi si ingrandì tenendo separata a livello

amministrativo la produzione degli aerei da quella di artiglieria. La vicinanza del lago di Varese consentì di avviare la produzione e il collaudo di idrovolanti. La fine della Grande Guerra portò con sé un periodo di crisi dovuto a un drastico calo di ordini, con il conseguente passaggio alla produzione di aerei per uso civile. Nel 1920 la società fu ribattezzata “Aeronautica Macchi”. Un nuovo contratto con la Nieuport per la produzione del caccia Delage Ni. 29, la produzione di velivoli da corsa (una vera vocazione) e l’apporto dell’ingegnere Marco Castoldi diedero nuova linfa alla società, impegnata a sfornare aerei sempre più competitivi. Alla metà degli anni ‘30 l’Aeronautica Macchi produceva su licenza i trimotori da bombardamento e trasporto S.81 e Sparviero S.79 e avviava la produzione dei caccia della serie 200, vera spina dorsale della regia Aeronautica. Dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale l’Aeronautica Macchi si ritrovò a dover fare fronte alle distruzioni dei bombardamenti alleati ma seppe rialzare la testa, avviando la produzione di aerei civili e specializzandosi nel settore militare. Anche questa “rinascita”, come la precedente, porta la firma di un ingegnere, Ermanno Bazzocchi. A partire dalla metà degli anni ‘50 l’Aer.Macchi produsse vari velivoli da addestramento (MB.308, M416) e su licenza della Lockheed il DeHavilland Vampire (DH100). A questi seguirono l’MB.323 e l’MB.326 e successivamente l’MB.339 (1990). A partire dagli anni ‘80 l’Aer.Macchi aderì a numerosi progetti di natura aerospaziale, il più importante dei quali fu il design e la produzione del caccia mono/biposto per attacco al suolo AMX. Nel 2006 l’Aer.Macchi ha cambiato la sua deno-

minazione in Alenia Aermacchi e, a partire dal 1/1/2012, è stata integrata in Finmeccanica. Un’ulteriore riorganizzazione è avvenuta nel 2016, con la creazione di una nuova agenzia italiana aerospaziale, Leonardo.

C.200 Saetta

Nel febbraio del 1936 la Regia Aeronautica indisse una gara per la produzione di un caccia intercettore per attacchi al suolo, completamente metallico, monoposto, velocità non inferiore a 500 km/h e altezza massima 6.000 metri, da raggiungere in meno di 5 minuti. Discutibile fu la scelta dell’ar-

mamento, una singola mitragliatrice da 12,7 mm con 600 libbre (circa 272 Kg) di munizioni. La scelta del motore ricadeva giocoforza sul FIAT A.74 o il Piaggio A.80, più grande, non ancora del tutto sviluppato e più adatto a un bombardiere. L’ufficio tecnico della Regia Aeronautica selezionò i disegni presentati da FIAT, Macchi e IMAM. I rispettivi prototipi furono il FIAT G.50 (MM334 e MM335), il Macchi C.200 (MM336 e MM337) e l’IMAM Ro.51 (MM338 e MM339). Tra questi l’ultimo a volare fu il C.200, che risultò essere

la macchina migliore in termini di aerodinamica, visibilità ed estetica. La grande esperienza dell’Aer.Macchi nel campo delle corse aveva dato i suoi frutti. Tuttavia alcune titubanze dell’establishment militare, dovute alle pressioni politiche della FIAT, ritardarono la preparazione del C.200. A ciò si aggiunse la decisione dei vertici militari di procedere con un ordine FIAT G.50. Nel 1938 la Direzione Generale degli Approvvigionamenti (DCGA) indisse una nuova gara. Aer.Macchi presentò una versione migliorata del C.200, che

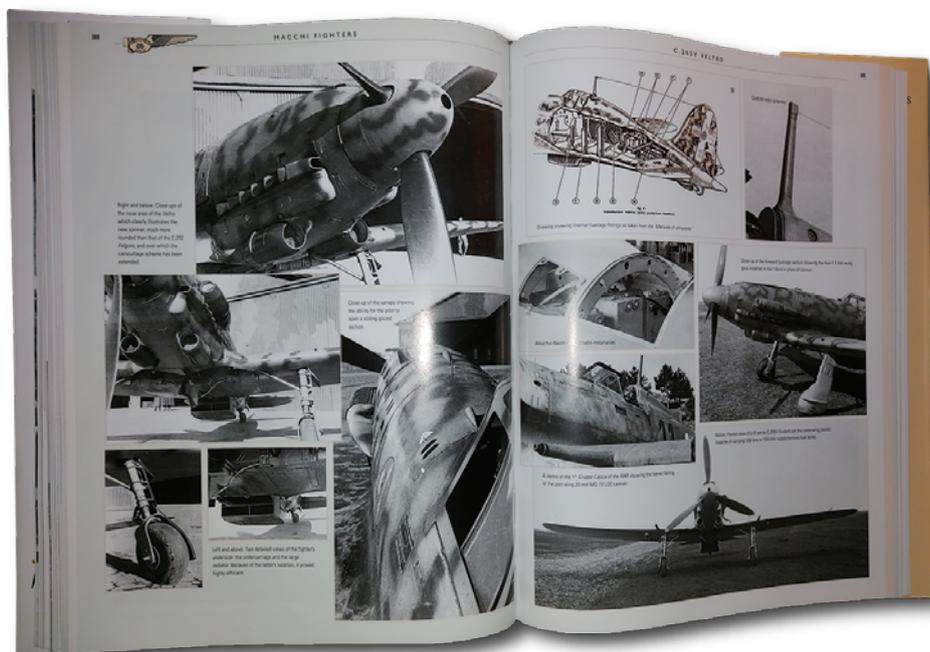




doveva essere equipaggiata col motore FIAT A.76. Un ritardo nello sviluppo del nuovo motore costrinse Castoldi a utilizzare l'A.74. Il tempo degli esami non erano ancora finiti per il C.200: nel 1939 fu indetta una nuova gara, alla quale partecipò anche la FIAT (G.50 e CR 42), il Gruppo Caproni (Ca.165, F.5 e Reggiane Re.2000). Il C.200 risultò ancora una volta il migliore. Per far fronte allo sforzo produttivo richiesto Aer.Macchi strinse accordi con la Breda e la SAI Ambrosini la quale, come l'Aer.Macchi, era un'azienda artigianale. La mancanza di campi di

C.202 Folgore

Nel 1939 la Regia Aeronautica decise di risolvere l'annoso problema della scarsa efficienza dell'industria aero-motoristica concludendo un accordo con la Daimler Benz per produrre in licenza il motore DB 601A presso lo stabilimento Alfa Romeo di Pomigliano d'Arco. L'accordo prevedeva una fornitura iniziale di quindici motori, intorno ai quali fu progettata una nuova generazione di caccia Fiat, Reggiane e Aer.Macchi. La Fiat, presa da altri progetti si limitò a una semplice "re-ingegnerizzazione" del Fiat G 50 (che fu chiamato G50V). Castoldi intuì le potenzialità del motore tedesco e revisionò radicalmente il C.200. In particolare, ridisegnò la sezione frontale, il tettuccio (che fu dotato di finerstrini laterali), incassò il cockpit nella fusoliera e modificò il profilo alare. La sezione frontale fu ridisegnata allo scopo di alloggiare il nuovo motore "in linea". Al posto delle due mitraglie SAFAT da 12,7 mm installate sulla fusoliera (e che sparavano attraverso l'elica, soluzione preferita dai progettisti italiani ma che in realtà conferiva al mezzo una minore



volo prossimi alle officine complicò non poco i collaudi dei velivoli. Ciò nonostante, il C.200 suscitò l'interesse di nazioni quali Danimarca e Svizzera. Il primo C.200 fu consegnato alla Regia Aeronautica nel 1939. I test a Guidonia, pur confermando la bontà della macchina, segnarono la pericolosa tendenza del velivolo ad andare in avvitamento durante lo stallo. Il problema fu brillantemente risolto da Castoldi e Stefanutti, i quali ridisegnarono il profilo anteriore delle ali. Altre migliorie riguardarono il tettuccio e l'installazione di sedute corazzate. Infine il motore FIAT fu sostituito, dopo 25 velivoli prodotti, dal Piaggio 1001.

Il C.200 fu impiegato in vari scenari di guerra: Malta, Balcani, Russia, Nord Africa e fronte italiano.

efficienza di fuoco), furono adottate mitragliatrici alari da 7,7 mm. Grazie alla disponibilità di molte parti del C.200, il nuovo velivolo (denominato C.202) fu pronto in breve tempo e volò per la prima volta il 10 agosto 1940 presso il campo di Lonate Pozzolo. La superiorità della nuova macchina era evidente e fu confermata dal nuovo collaudo presso il campo di Guidonia. Con una velocità di 600 km/h, il C.202 fu subito apprezzato dai piloti. La produzione di serie prese il via poco dopo, presso gli stessi stabilimenti (e gli stessi macchinari) di produzione del C.200. La produzione fu inizialmente rallentata da quella del C.200 e si attestò poi sui cinquanta velivoli al mese, a causa dell'elevato numero di ore di lavoro per velivolo (18.000-20.000 ore) e una certa lentezza nella

consegna delle componenti prodotte da terzi. In tutto furono prodotti 1.055 C.202, divisi in quattordici serie (ne erano state progettate sedici). Dopo l'armistizio la Breda passò in mani tedesche e riattivò la produzione dei C.202 fino al devastante bombardamento alleato del 30 aprile 1944, che portò anche all'annullamento di un ordine di C.202 di provenienza svizzera. Rispetto al C.200, il C.202 Folgore presentava più di cento modifiche di "fine tuning", alcune delle quali ebbero però un impatto significativo sulle prestazioni del velivolo. La modifica più rilevante riguardò l'armamento. L'installazione di mitraglie sulle ali non fu apprezzata dai piloti, che si trovarono a gestire un aumentato carico alare che impattava negativamente sulla manovrabilità e la cabrata. Una successiva modifica prevedeva l'installazione di gondole alari per l'alloggiamento di cannoni Mauser MG51, ma tale modifica rimase allo stato di prototipo. Un altro adattamento fu quello per la ricognizione fotografica. L'apparato fotografico era installato sotto al cockpit e comportava la rimozione del serbatoio ausiliario ventrale sostituito, se la distanza da percorrere lo richiedeva, da serbatoi alari. Un altro progetto concernente l'allestimento di un caccia radio-comandato, rimase a livello di idea. Il C.202 operò sui fronti di guerra di Malta, Nord Africa (dove prese parte alle ultime battaglie), Italia e Russia.

C.205 Veltro

Nel 1941 Superaereo avvertì (finalmente!) la necessità di dotarsi di caccia in grado di rivaleggiare con i velivoli alleati, ed equipaggiati con il motore in linea DB605A1 Daimler Benz, prodotto su licenza dalla Fiat. L'urgenza fu accentuata dall'entrata in servizio, nei ranghi degli alleati, di nuove versioni di Hurricane e Spitfire armati con cannoni

da 20 mm e dalla presa di coscienza del fatto che le mitragliatrici SAFAT erano inefficaci contro i bombardieri pesanti. Castoldi aveva già in mente di re-ingegnerizzare il C.202 dotandolo del nuovo motore, che rappresentò di fatto la pietra angolare su cui furono progettati il Macchi C.2025N, il Fiat G55 e il Reggiane RE 2005. Dal momento che il motore DB605A era intercambiabile con il DB601A, il passaggio dal C.202 al C.205 fu assai breve. Alla fine di ottobre 1941 Castoldi presentò alla Regia Aeronautica un prototipo chiamato C.202bis dotato di due cannoni alari Mauser MG



151/20 la cui maggior pesantezza (rispetto alla SAFAT) non influenzava le prestazioni dell'aereo, ben alimentato dal motore DB605A. La Regia Aeronautica chiese un prototipo volante per marzo 1942 e procedette con l'ordine. Il lancio ufficiale del programma avvenne il 16 dicembre 1942. I nuovi Macchi furono identificati con la sigla C.205V Veltro, sebbene fossero di fatto una variante del C.202. I primi voli suscitavano commenti entusiastici da parte dei piloti, anche se la limitata apertura alare penalizzava le prestazioni sopra i settemila metri. La produzione di massa del C.205V fu ostacolata dalla Fiat che, come era già avvenuto per i C.200, non liberò capacità produttiva accampando la scusa di dedicare persone e impianti allo sviluppo del G.55 Centauro. La



controversia fu risolta il 12 dicembre 1942 da un bombardamento alleato, che azzerò (o quasi) la produzione Fiat. Vista la stretta “parentela” tra il C.202 e il C.205, fu la stessa Aer.Macchi a iniziare la produzione del C.205. La consegna dei Veltro “Serie I” fu completata a giugno 1943. Furono poi consegnati 166 velivoli della “Serie III” e 15 esemplari della “Serie IV”, prima della distruzione della fabbrica, avvenuta nel 1944. Il C.205, che alla fin fine differiva dal C.202 per il motore e l’armamento, operò sul fronte italiano.

Operazioni post-armistizio

Dopo l’armistizio dell’8 settembre 1943 i C.205 operarono sia nella Regia Aeronautica che nell’Aeronautica Nazionale Repubblicana (ANR). La Luftwaffe requisì un certo numero di C.200, C.202 e un paio di C.205. I voli di addestramento sui C.200 si rivelarono fallimentari, a causa dell’inversione dei comandi della manetta, problematica risolta uniformando i comandi del C.200 a quelli del BF109. Alcuni C.202 volarono anche nella Legione Aerea Croata (HZL).

Servizio post-bellico

I C.202 sopravvissuti furono convertiti in C.205 ed entrarono in servizio nella Regia Aeronautica, che dal 18 giugno 1946 aveva preso il nome di Aeronautica Militare. L’Aer.Macchi riprese la produzione a partire da componenti recuperati nei vari campi di aviazione, sforzo originato da un ordine della Forza Aerea Reale Egiziana ma quasi vanificato da un attentato terroristico di matrice filo-israeliana nel Settembre del 1949. L’azienda si riprese e poté portare a termine la consegna nel novembre del 1949.

I sopravvissuti

A oggi è possibile ammirare due C.200 Saetta, due C.202 Folgore e tre C.205 Veltro presso due musei negli USA, tre musei in Italia e presso Leonardo, a Venegono, attuale sede dell’azienda. L’ultimo volo del C.205V MM91818 avvenne il 13 aprile 1981. Un incidente durante il decollo sancì il ritiro dai cieli di queste macchine, degne espressioni di un genio tutto italiano che spesso dimentichiamo di avere: era il 23 luglio 1986.





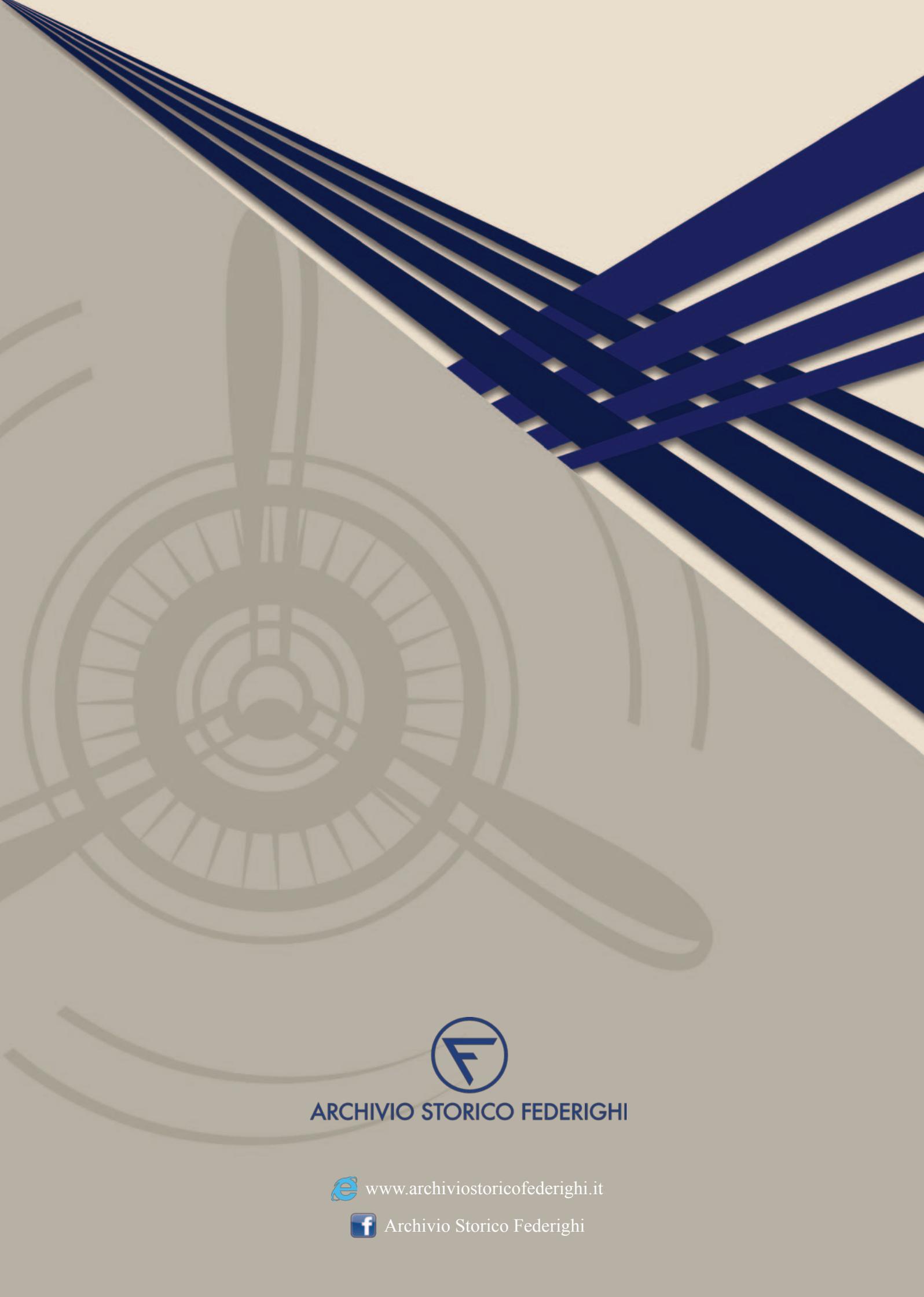
Dr. Gent
medical cosmetics



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