



ARCHIVIO STORICO FEDERIGHI

Il somarello Jack

N.28 - 2024

La copertina del Somarello

Questa volta la scelta della foto è stata fatta semplicemente andando a guardare tra le foto che non hanno ancora trovato spazio nell'archivio fotografico di A.S.F., a dimostrazione che un archivio è qualcosa di vivo ed in continua evoluzione. Quando ho cominciato a collezionare foto a carattere aeronautico non mi sarei mai immaginato quanto materiale si possa raccogliere, quante informazioni ottenere da una singola foto e quanti grattacapi genera un archivio che vorresti mantenere nella sua organizzazione iniziale rendendoti conto che non è possibile.

La più importante peculiarità dell'archivio fotografico sta nel fatto che la maggior parte delle foto presenti è originale per cui la fisicità della foto rende fondamentale il lavoro che abbiamo iniziato: dobbiamo passarle tutte sul digitale.

Sarà un lavoro immane che costituirà la sfida del prossimo anno e per vincerla, a noi piace sfidarci e riuscire a vincere, dovremo fare affidamento su una nuova risorsa dedicata.

Un problema in più per noi Gabarda che operando da volontari facciamo i conti con il tempo che passiamo in Hangar G, le nostre passioni che non sempre coincidono con un lavoro di archivio, monotono ma delicato.

La catalogazione e la digitalizzazione delle foto necessita dedizione, competenza, tempo e quindi servono risorse perché dovrà essere retribuita. Quindi, arrivare ad avere una risorsa dedicata comporta un investimento che non può sempre e solo ricadere sui fratelli Federighi. La sfida, che lancia questa copertina, non è solo quella del progetto di archiviazione digitale del patrimonio fotografico ma quella di pensare ad una nuova organizzazione di ASF, a sponsorizzazioni, alla partecipazione a bandi pubblici e quindi al recepimento di finanza che ci permetta di poter attivare una nuova risorsa dedicata.

Il somarello Jack
Rivista periodica

N.28 - 2024

Finito di comporre nel dicembre 2024

 www.archivistoricofederighi.it

 Archivio Storico Federighi

INDICE

PREFAZIONE Paolo Di Biagio	4
HANGAR G Mario Federighi	5
ARALDICA - 106^a Sqadriglia Federico Federighi	7
MISSING in ACTION N° 2481 Alessandro Santarelli	10
RIAT 2024 Edoardo Govoni	14
I GIAPPONESI AL MUSEO DELLA RAF DI LONDRA Mario Federighi	16
I PLASTICI DI MATTEO Matteo Innocenti	22
NARCOSJETS Paolo Di Biagio	24
LA GELATERIA CHE NON PRESE MAI IL VOLO Edoardo Govoni	28
BRITISH ANTARCTIC SURVEY Mario Federighi	30
RECENSIONE Andrea Morelli	32
VETERANI SPAGNOLI Roberto Yanez	36



PREFAZIONE

Paolo Di Biagio

Cari Gabarda, stiamo per archiviare anche il 2024 tra i mille problemi che ormai ci assillano ogni anno e non ci permettono di godere la vita con meno stress. Per fortuna noi abbiamo un sogno ed un obiettivo: quello di godere appieno delle gioie del volo e di tutto ciò che lo circonda insieme ad un piccolo gruppo di amici che si sta ampliando sempre di più. Il tutto a merito, e non mi smetto di ripeterlo, della forza tempestosa di Mario Federighi che con il suo progetto dell'Archivio Storico Federighi ha realizzato questo sogno dopo aver sentito Martin Luther King che diceva I HAVE A DREAM.

Bando ai sentimentalismi, presentiamo il Somarello Jack 28 con una serie di articoli che vi appassioneranno sotto l'albero di Natale.

Mario Federighi nel commentare la copertina fa un appello a tutti gli amici per cercare di aiutare anche finanziariamente l'organizzazione del lavoro interno con sponsorizzazioni ed altro in quanto le spese sono notevoli dato che bisognerà nel 2025 ristrutturarsi per raggiungere ancora più risultati. Sempre Mario Federighi nella rubrica Hangar G ci racconta di varie iniziative che stanno rendendo l'Hangar anche un interesse internazionale. Ghigo, per tutti gli altri Federigo Federighi, ci racconta della spedizione della 106ª Squadriglia nei cieli etiopici con il Fiat CR20 bis.

Alessandro Santarelli ci racconta della scomparsa per incidente o per abbattimento di un P-39 americano del 347th Fighter Squadron decollato il 31 gennaio 1944 dalla base di Ghisonaccia in Corsica e scomparso al largo dell'Isola d'Elba.

Edoardo Govoni ci illumina con due articoli foto-

grafici. Il primo fatto sulle piste di Fairford durante il sempre spettacolare Royal International Air Tattoo, una manifestazione aerea che tutti gli appassionati dovrebbero vedere almeno una volta nella vita come il pellegrinaggio alla Mecca. Il secondo si basa sul povero destino di un mitico Caravelle che doveva funzionare da gelateria!

Durante una pausa dell'Air Tattoo, per modo di dire, Mario Federighi è andato al Museo della Raf di Hendon e si è trovato di fronte ad una sala che ospitava gli aerei giapponesi della seconda guerra mondiale, una chicca perché non penso o non so se esistono in Europa altri musei con questo tipo di materiale. Altro articolo di Mario, sempre in occasione dell'Air Tattoo, è sul Twin Otter utilizzato dal British Antarctic Survey.

Abbiamo una nuova risorsa nel modellista Matteo Innocenti che ha donato varie sue opere all'Aeronautica Militare e recentemente anche alle Frece Tricolori.

Il sottoscritto ha ripreso un suo articolo uscito tempo fa su JP4, ma aggiornato in alcuni dettagli, sugli aerei utilizzati dai Narcos sudamericani per trasportare la droga in vari paesi del centro america.

Il grande Andrea Morelli ci delizia in questo fine d'anno con la recensione sui libri/fumetti pubblicati dall'Aeronautica Militare in occasione del Centenario. Debbo dire che uno in particolare mi ha commosso grazie alla storia ed è Il Ritorno degli Eroi. Non vi accenno niente ma comprate questo libro ne vale la pena (anche gli altri, chiaro).

Buon 2025 a tutti voi cari Gabarda e non. Sciarpe al vento anche se ancora non fa freddo.

HANGAR G RACCONTA

Mario Federighi

Sembrava impossibile riuscire a conciliare tutto in Hangar G ma invece eccoci ancora qua. Siamo al 28° numero del Somarello Jack. È giunto il momento di fare alcune riflessioni.

Abbiamo aperto l'Hangar G a studenti pisani di Ingegneria Aerospaziale, associati ad Euroavia, grazie all'impegno del Presidente Giulia Gemma, del Vice-Presidente Veaceslav Virilan e di Francesca Piccino, Tesoriere, che ci hanno contattato ed organizzato una visita di un gruppo di loro colleghi. Tutto ben documentato su vari social tra i quali la pagina Facebook dell'instancabile Giovanni Giorgetti che, sottolineo, ha raggiunto a veneranda età di 90 anni. Vorrei arrivare anche io a quella età con la stessa lucidità, passione per la vita ed umorismo. Ragazze e ragazzi da poco ventenni appassionati, curiosi e felici di vivere un'esperienza aeronautica diversa dal solito. Difficile da spiegare

ma quando una di loro ha preso in mano un vecchio manuale di costruzione, di quelli scritti a mano sulla carta da disegno blu, sembrava che avesse tra le mani il Santo Gral! Abituati alle attuali tecnologie e sistemi didattici avere la possibilità di guardare al passato per loro è stata una forte emozione. Attraiamo l'interesse dei giovani, di quei ragazzi e di quelle ragazze che saranno il nostro futuro.

Ma mentre i futuri ingegneri venivano accompagnati nel Hangar G alla porta si presentano alcuni turisti danesi che, avendo letto che a Pisa c'era una realtà aeronautica nuova, hanno deciso di venirla a visitare. Boia!!! Siamo pure internazionali.

Nel frattempo continuano ad arrivare donazioni e lasciti di varia natura che stanno cominciando a rendere l'Hangar G un luogo ricco di storia ma povero di spazio. Siamo riconosciuti come realtà



Il nostro Gabardini all'aeroporto di Cameri.

che fa sul serio e cerca di farlo bene.

Luca Menconi, con Alessandro Santarelli, Roberto Niccoli e Andrea Benassi hanno superato la soglia di 1.000 libri catalogati e inseriti nel circuito delle biblioteche nazionali. Oltre 1.000 libri tutti a carattere aeronautico. Pertanto la libreria può essere considerata un punto di riferimento per gli appassionati, i ricercatori e i cultori di storia aeronautica. Luigino, Renzo, Roberto, Marco, Federico, Giorgio, Riccardo e tanti altri continuano a frugare tra documenti, foto e libri per arricchire la loro cultura e/o dare in stampa nuovi libri e vita a nuovi progetti. A.S.F. è per loro un punto di riferimento.

Il Gabardini da Cameri è andato a Piacenza. Poi tornerà a Cameri e forse andrà a Vigna di Valle. Ma anche il museo leonardiano di Vinci potrebbe

avere qualche progetto. Ed il museo Piaggio? Potrebbe affidarci il restauro del loro velivolo esposto all'esterno alla luce del risultato raggiunto con il Gabarda. Pubblico e privato collaborano tra loro e A.S.F. è sempre pronta ad ogni collaborazione. Si possono fare delle riflessioni che portano tutte alla stessa conclusione: dobbiamo semplicemente migliorare, organizzarsi meglio e dare uno scopo ad A.S.F. che non può, purtroppo, essere semplicemente una combriccola di amici.

Però non voglio e non vogliamo privarci o abdicare a quello spirito GOLIARDICO che ci unisce e ci permette di prendere allegramente e poco sul serio noi stessi, Pisa Merda ad imperitura memoria, La riflessione e quindi il come restare noi stessi ma allo stesso tempo migliorare le nostre performance.



Ragazze e ragazzi dell'associazione Euroavia di Pisa hanno fatto visita all'Hangar G.

ARALDICA

106ª Squadriglia

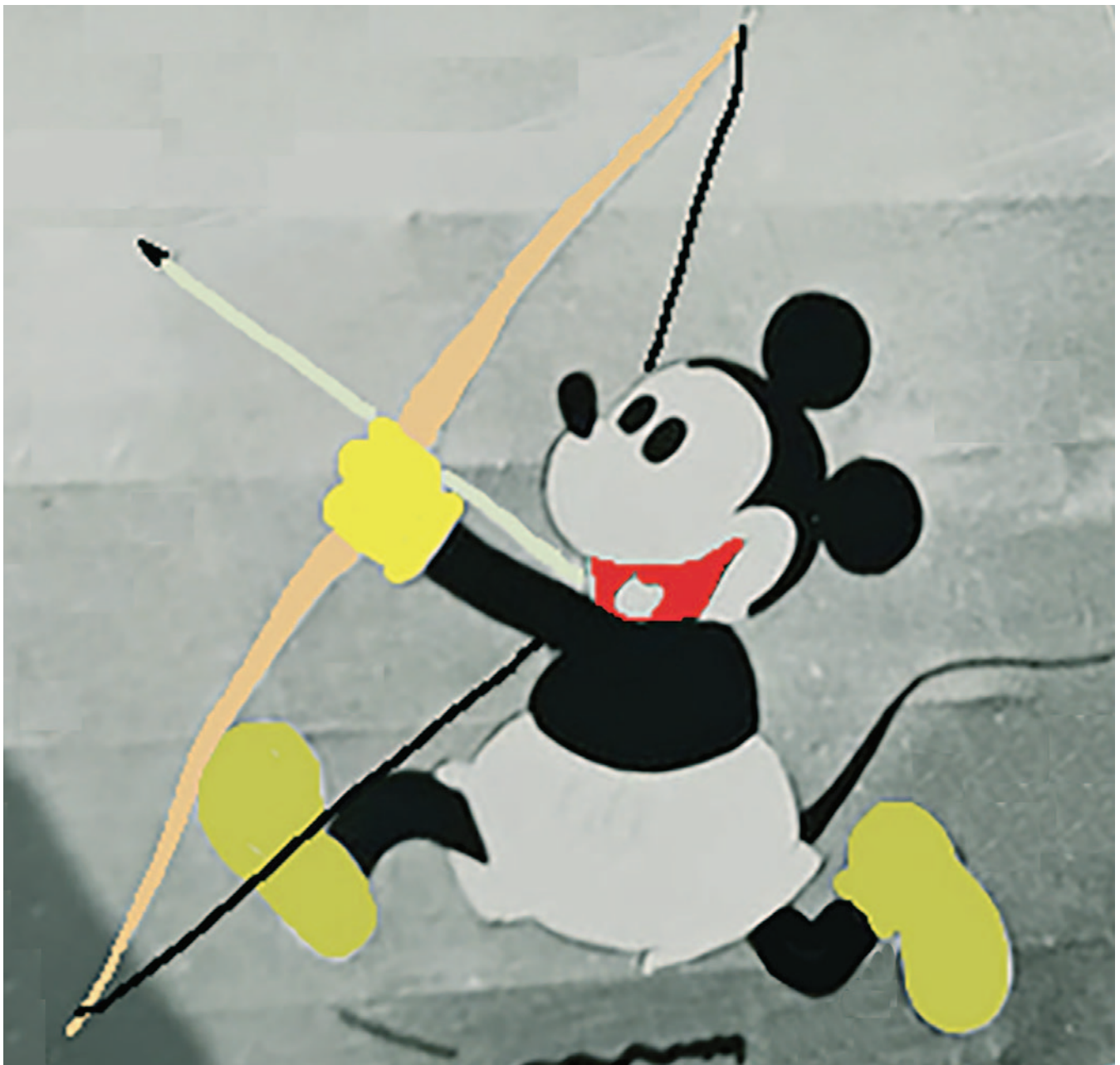
Federigo Federighi

La 106ª Squadriglia venne costituita il 6 gennaio 1935 a Mirafiori sotto il comando del capitano Raffaele Colacicchi. Era armata con nove Fiat CR. 20bis, scelti della versione AQ con motore fornito di correttore per alta quota, utile nel tormentato territorio etiopico.

Il giorno 9 si trasferirono in volo a Napoli per essere imbarcati sul bastimento California destinazione Massaua dove giunsero il 29 del medesimo

mezzo. Una volta sbarcati vennero trasferiti via terra sull'aeroporto di Otumlo dove vennero rimontati e collaudati.

I caccia si trovarono ad operare in una situazione di totale supremazia aerea in mancanza di aviazione avversaria, vennero impiegati in missioni di ricognizione e mitragliamento al suolo. Il reparto perse per incidente sul campo il velivolo MM 2308 del sergente Tamanini. Per incidente durante



Mickey Mouse arciere la cui realizzazione è attribuita al capitano Falconi.



Fiat CR.20bis AQ sul campo di Otumlo.

una missione in località Mai Edagà il 1° aprile 1935 perse la vita il sergente Artemio Minciarelli.

Nell'ottobre una sezione di tre velivoli venne dislocata sul campo di Assab raggiunto grazie alla applicazione di serbatoi ausiliari realizzati per l'occasione.

il 25 dicembre 1935 il CR.20bis MM 1946 pilotato dal maresciallo Attilio Allavena dovette atterrare in territorio nemico per un guasto, il secondo CR.20bis della pattuglia MM 2332 pilotato dal maresciallo



Il maresciallo Gaspare Anticoli della 106ª Squadriglia.

Luigi Vaschi atterrò nel tentativo di recuperare il compagno, capottò e i piloti combatterono tenacemente per due giorni ma, alla fine, senza munizioni, persero la vita uccisi dal nemico.

Il giorno 26 il reparto si trasferì sul campo della Asmara dove, nei primi del 1936, assume il comando il capitano Andrea Favini; il reparto venne probabilmente sciolto nella primavera del medesimo anno.

Lo stemma di Mickey Mouse adottato dalla 106^a Squadriglia non appariva su tutti i velivoli e la realizzazione del medesimo era attribuita al capitano Tito Falconi.



Nella foto si riconoscono da sinistra il tenente Braga e il capitano Falconi.



Sopra: Fiat CR.20bis in volo sul tormentato territorio etiopico. A sinistra: il capitano Andrea Favini osserva il caratteristico stemma. Sotto: lo stemma del Mickey Mouse aciere è osservato con curiosità.



MISSING IN ACTION N° 2481

Alessandro Santarelli

Il fatto

La mattina del 31 gennaio 1944 una sezione di velivoli P-39 (non è chiaro se la sezione fosse formata da solo due velivoli o piuttosto da quattro) del 347th Fighter Squadron decolla, dall'aeroporto di Ghisonaccia in Corsica, per una missione di ricognizione armata al largo dell'isola d'Elba. La sezione, denominata "Black Section", era il comando del 2nd Lt. Roy N. Judah. Giunta nei pressi della costa Sud-Ovest dell'Elba la formazione venne fatta oggetto del fuoco di alcune batterie contraeree tedesche. Il tiro della Flak sembra aver colpito il velivolo di Judah che scompare, precipitando con estrema probabilità in mare. Le suc-

cessive ricerche effettuate da altri velivoli dello Squadron decollate da Ghisonaccia non portarono ad alcun risultato, non essendo riusciti a avvistare alcuna forma di relitto. Il 2nd Lt. Roy N. Judah è sepolto nel "Florence American Cemetery".

Testimonianza di F/O Wendell D. Miller (T-190410)

Io ero l'elemento Numero Due all'interno della "Black Section", della quale il Lt. Judah era il "Black Leader". La sezione era impegnata in una ricognizione armata. Feci un passaggio sul bersaglio da Sud a Nord a 1500 feet attraversando una serie di nuvole sparse. "Black One" si avvicinò al ber-



Bella foto di repertorio di un P-39 mentre viene armato.



Ritratto fotografico del 2nd Lt. Roy N. Judah.

saglio da circa 1000 feet. C'era una contraerea leggera molto concentrata sul lato Sud della montagna nel momento in cui "Black One" si avvicinava al bersaglio. Come ebbe superato il bersaglio "Black One" cabrò verso la parte coperta di cielo. Questa è stata l'ultima volta che l'ho visto.

Descrizione delle ricerche del velivolo mancante

La prima sezione di due velivoli arrivò nella zona, dove si riteneva fosse precipitato il velivolo, circa venti minuti dopo che era avvenuto il fatto, la ricerca venne estesa fino a 50 yard di distanza dalla costa Nord-Ovest dell'Elba, ma senza avvistare nulla. La sezione venne rilevata da un'altra, sempre di due velivoli, che estese l'area da circa 200 yard fino a 2 miglia dalla costa Nord-Ovest dell'Elba. A 2 miglia dalla costa essi avvistarono una macchia d'olio, detriti gialli e un qualcosa che sembrava essere un pezzo di un gommone gonfiabile. Ma i piloti che avevano partecipato alla missione

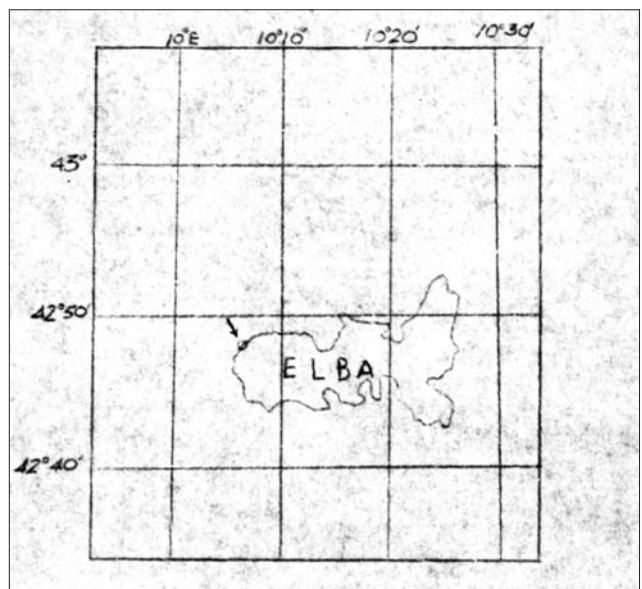


Alcuni P-39 del 347th Fighter Squadron sulla base di Ghisonaccia in Corsica.

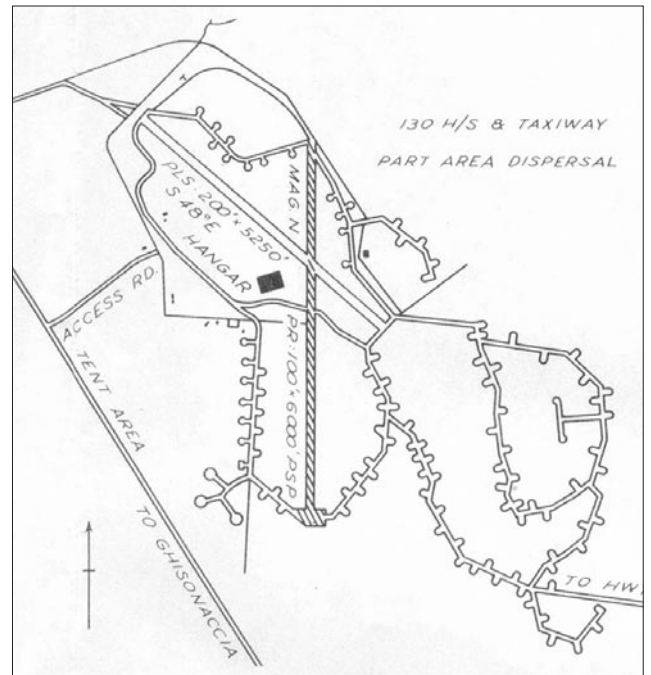
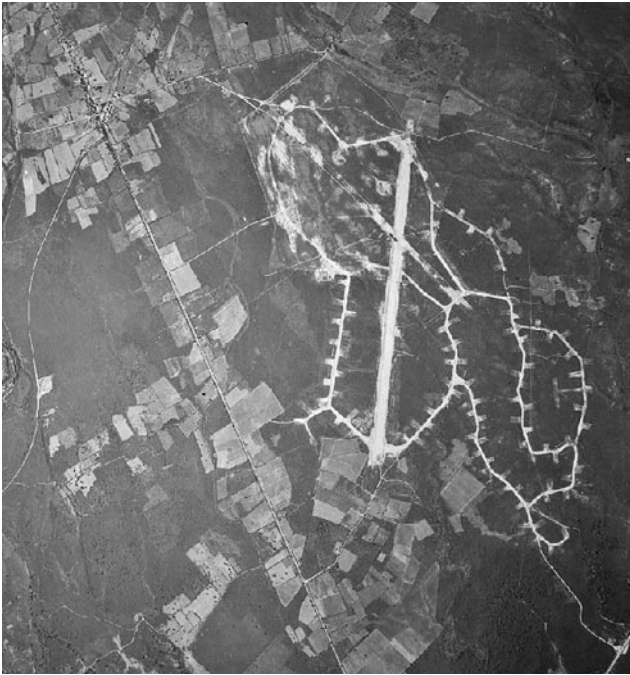
originali furono certi che quella zona fosse troppo lontana dall'isola per essere quella dove si era perso il velivolo. Dopo circa un'ora la seconda sezione venne rilevata da una terza di quattro aerei, ai cui comandi c'erano i piloti che avevano partecipato alla missione originale, che sorvolarono l'area per circa un'ora e mezzo, a quel punto, non avendo avvistato nulla, vennero richiamati alla base.

Le tre sezioni furono impegnate nella ricerca in modo continuativo per circa 3 ore e mezzo.

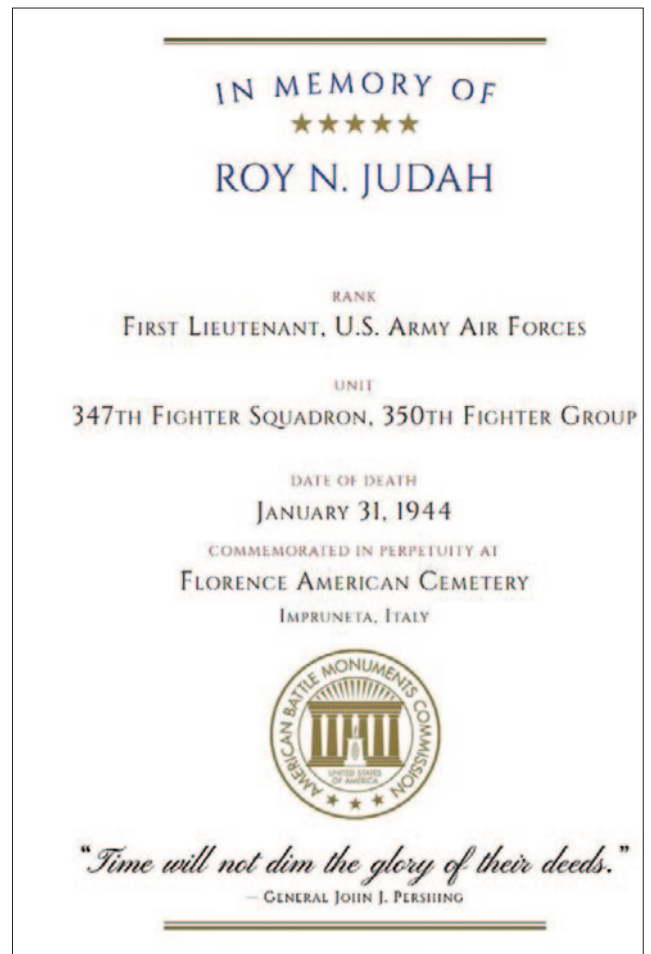
Clide H. Wilson
1st Lt., Air Corps,
Asst. Operations Officer



Cartina originale allegata al documento MIA dove viene indicata la zona dove è stato visto per l'ultima volta il velivolo di Judah.



Sopra a sinistra: fotografia aerea del 1952 dove si vede bene la zona occupata dall'aeroporto di Ghisonaccia, poco dopo verrà parzialmente cancellato, per poi essere ripristinato in tempi più recenti. Sopra a destra: cartina, risalente all'epoca dei fatti, riferita all'aeroporto di Ghisonaccia.



A sinistra: Judah davanti ad un P-39. A destra: targa commemorativa che ricorda Judah al Florence American Cemetery.



OKLAHOMA

Heroes

Turned Down Once, City Boy Earns Medal

LEUT. ROY NEAL JUDAH, Oklahoma City, holder of the Purple Heart and the Air Medal, was never one to wait for opportunity to knock. He believed in making his own opportunity.

One of the first times that trait astounded his family was back in 1931, when he was just 11 years old, and the family realized that he had learned to drive a car. At first he insisted that it was a "military secret" but after a while the explanation came out.



Lt. Neal Judah

His father, then a Missouri farmer, had been parking the family car at the far edge of the wheatfield while he ran the combine. And Roy Neal had been slipping quietly into it, practicing first how to shift the gears, and finally with growing confidence just how to feed the gas. It then became just a matter of turning on the ignition and the lad was ready to roll.

He read every book or magazine on flying that he could get his hands on as he was growing up. Finally he was old enough to try for West Point. He passed everything except physicals. There, physicians discovered a heart condition and he was turned down. An emergency appendectomy a few months later, removed the infection that was causing the heart trouble and he passed his army air corps examinations.

He was inducted March 22, 1941. After 20 months training, the home phone here rang late in the evening and his voice came over the wire from Tallahassee, Fla.

"Well, mother, this is goodbye for a while," he said. "We're on our way." Lt. Judah's mother is Mrs. Edith Judah, 1140 NW 12.

His letters are casual. One time while on daily bombing missions he wrote home, "There's really nothing happening much. Oh yes, there is, too. We had hot water today and I took a shower." Another time he wrote, "I just finished my laundry but as I look at it I'm afraid it is fat-tale-gray."

Like so many of the boys it's the little details from home he's asked for like, "Mother, have you planted your garden yet? I guess it's almost spring now," or "Has Gene got a paper route yet?" Gene is a younger brother who is an Oklahoman and Times carrier for Station D in the northwest part of the city.

He always says, "Look out for Susie for me

until I get home." Susie Clair is his wife, who lives at 221 N 3, Atchison, Kan. He mentions checks sent to Susie and on mother's day sent his mother a \$100 check to help care for expenses which she had incurred while recuperating from a street-car wreck in which she received a broken leg. Mrs. Judah teaches at Barnes district school southeast of town.

He has been very careful in writing about bombing missions. None of his letters has had deleted portions. His work toward the last, just before he was wounded in action, he explained was flying from before sun-up until after dark picking up or searching the sea and lands for survivors, and participating in bombing missions.

When his group first landed they were without planes for some times. It was cold and wet. The boys slept on the ground in tents and warmed themselves by home-made oil stoves made from cans with undershirts for wicks. Later they got P-39's and one of his latest letters before he was wounded in a bombing raid said "We are being given P-38's, the kind I have always wanted to fly."

Immediately after his injury he was in a hospital in north Africa and wrote of seeing Lt. John E. Johnston of Oklahoma City there. Infection from the wound delayed his recovery and it was some time before he was returned to his squadron. Notice of his citations came in a citation addressed to his wife.

Lt. Judah's sister is Mrs. Karl Holstein, 1140 NW 12, whose husband is also in the army overseas.

Native of Stratford Decorated in Africa

DENISON, Texas, Dec. 25.—Lt. William G. Snoddy, graduate of Denison high school and formerly of Stratford, Okla., has been awarded the Air Medal with Four Oak Leaf Clusters, according to information received here by Dr. and Mrs. E. L. Halley, his uncle and aunt.

Lt. Snoddy won the decorations for service as a bombardier on a Flying Fortress in the Mediterranean theater. He is the son of Mrs. Ruth Snoddy of Wewoka, former resident of Denison.

Lt. Snoddy and his crew were forced to parachute from their disabled plane recently, but details have not been received here. Prior to entering service, Lt. Snoddy was an electrician at the Deffins dam and at Perrin field, Army Air Base near Denison. He received his commission a year ago and has been overseas since last April.

He was born at Stratford, Okla., Dec. 20, 1919. His wife is the former Miss Beth Ann Dent, daughter of Mr. and Mrs. W. F. Dent of Houston. Lt. Snoddy also attended the University of Oklahoma 2½ years where he was a member of Kappa Sigma fraternity. A brother, Lt. Richard A. Snoddy, army air force pilot, has been missing in action in the South Pacific six months.

di parcheggio. Le infrastrutture erano costituite da tende, che venivano utilizzate sia per gli alloggi, che per le strutture di supporto; venne inoltre costruita una strada di accesso; una discarica per rifornimenti, munizioni e barili di benzina, insieme ad acqua potabile; e infine una rete elettrica minima per le comunicazioni e l'illuminazione della stazione. L'aeroporto fu utilizzato dalla Dodicesima Air Force dell'esercito degli Stati Uniti e faceva parte della "USS Corsica" (con questo termine veniva indicato l'insieme degli aeroporti utilizzati dagli americani sull'isola) durante la seconda guerra mondiale.

Lt. Neal Judah Declared Dead by War Department

Lt. Roy Neal Judah, son of Mrs. Edith Judah of Oklahoma City, Okla., formerly of Pickering, who has been missing a year and three months off the island of Elba, near the coast of Italy, has been officially declared dead, according to an article that recently appeared in an Oklahoma City paper.

His mother has been presented the Air Medal and Oak Leaf Cluster, won by her son. Lt. Judah had received the Purple Heart.

Lt. Judah was graduated from the Pickering high school in the class of 1936 and attended the STC in Maryville. He was formerly employed by the Hotchkin book store. Lt. Judah enlisted in the army air corps in 1941 and received his commission from Victoria, Tex. He arrived overseas early in 1943, and was stationed in North Africa. Lt. Judah had been flying an Airacobra, P-39, out of Corsica when he was reported missing. Besides his mother, he is survived by his wife, Mrs. Susie Judah of Hollywood, Calif., daughter of Mr. and Mrs. Robert Wells, Atchison, Kas.; one brother, Louis Gene Judah, Oklahoma City, and a sister, Mrs. Virginia Holstein, St. Petersburg, Fla.

Articolo apparso sul "The Daily Oklahoman" il 26 dicembre 1943.

Roy N. Judah

Nato in Oklahoma, USA, 1919, da Roy Judah e Edith D Judah. Arruolato nell'USAF il 28 febbraio 1942. Morto il 31 gennaio 1944 al largo dell'Elba à sepolto nel Cimitero americano di Firenze. E' stato decorato con l' "Air Medal with 4 oak leaf clusters Purple Heart".

L'aeroporto di Ghisonaccia

L'aeroporto di Ghisonaccia era un aeroporto militare situato in Corsica durante la Seconda Guerra Mondiale. Si trattava di un campo temporaneo costruito alla fine del 1943 dal XII Comando del Genio, utilizzando le Marsden Matting (le famose gresse costruite negli Stati Uniti dalla Waterways Experiment Station) per le piste e le aree

Articolo apparso su un giornale locale dopo la morte di Judah.



RIAT (ROYAL INTERNATIONAL AIR TATTOO) 2024

Edoardo Govoni

Diversi soci dell'Hangar G si potrebbero definire dei veri e propri veterani della Manifestazione che dal 1985 si svolge sopra i cieli della base RAF di Fairford, e qualcuno anche di quando la manifestazione si svolgeva sulla base RAF di Greenham Common: per me è stata invece la prima volta. Stiamo naturalmente parlando del RIAT – il Royal International Air Tattoo.

Ogni edizione è caratterizzata da diversi temi: quest'anno il tema principale celebrava il 50° anniversario dell'F -16 Fighting Falcon, seguito dal 75° anniversario della NATO e dal 100° anniversario

della Royal Canadian Air Force. Indirettamente è stato celebrato anche il 50° anniversario del Tornado: anche se assente il padrone di casa (ormai i Tornado GR.4 RAF non volano più), con il nostro Tornado con la livrea celebrativa dei 50 anni dal primo volo, assieme a quello Tedesco, che hanno volato e poi hanno fatto bella mostra di sé nella parte statica della manifestazione. Una manifestazione di questa portata meriterebbe uno "speciale", ma volendo riassumerla in sole 4 foto, ho pensato di mettere le foto degli aerei che mi hanno suscitato le emozioni più forti.



McDonnell Douglas CF-188 Hornet - 425 Tactical Fighter Squadron, Royal Canadian Air Force Base CFB di Bagotville. Il decollo mi ha tolto il fiato, poche centinaia di metri e l'aereo assumeva questa posizione verticale.



Boeing F15QA Ababil - Qatar Emiri Air Force - Base MidAmerica St. Louis Airport (Stati Uniti d'America). Forse l'esibizione più intensa ed emozionante della tre giorni di show.



Lockheed U-2S "Dragon Lady" - 99th Expeditionary Reconnaissance Squadron - US Air Force - Base RAF di Fairford (Inghilterra). Nonostante si parli di un aereo con base proprio a Fairford, vederlo volare è stata un'occasione quasi unica, sicuramente per me la prima. Gli alti costi di volo di questo aereo, principalmente dovuti al modo in cui atterra, fanno sì che la sua partecipazione agli airshow sia molto rara.



McDonnell Douglas EAV-8B Harrier II - Escuadrilla 009 - Armada Española - Base di Rota (Spagna). Per me i VSTOL hanno quel piglio in più. La mia passione per gli EAV-8B Harrier II è una cosa di vecchia data, ed il pilota ha saputo sfruttare fino in fondo le caratteristiche peculiari del suo aereo.



I GIAPPONESI DEL MUSEO DELLA RAF DI LONDRA

Mario Federighi

Sapevo che questa volta andare Royal Air Force Museum di Londra non sarebbe stato il solito pellegrinaggio in un luogo mitico visto che, purtroppo a mio avviso, ogni anno che passa il museo sembra andare sempre più in declino. Avevo un obiettivo specifico. L'accesso al museo londinese è sempre e comunque un'emozione per me che, pur non amando gli aerei inglesi, sono ancora capace di godere dello spettacolo dei velivoli esposti. Avevo 17 anni quando varcai la soglia del museo la prima volta e poi mediamente ogni due/tre anni ho continuato a passare una giornata al museo; vacanze a Londra, Master londinese, giornata di incontri di lavoro, Fly Legend, RIAT, ogni occasione è stata buona. Edoardo dice che ho fatto la società Farmigea Ophatlmics (filiale inglese della Farmigea) solo perché così ho l'autista che mi scorrazza in giro quando vado alle manifestazioni in Inghilterra. La verità è un'altra, ma la filiale aiuta...

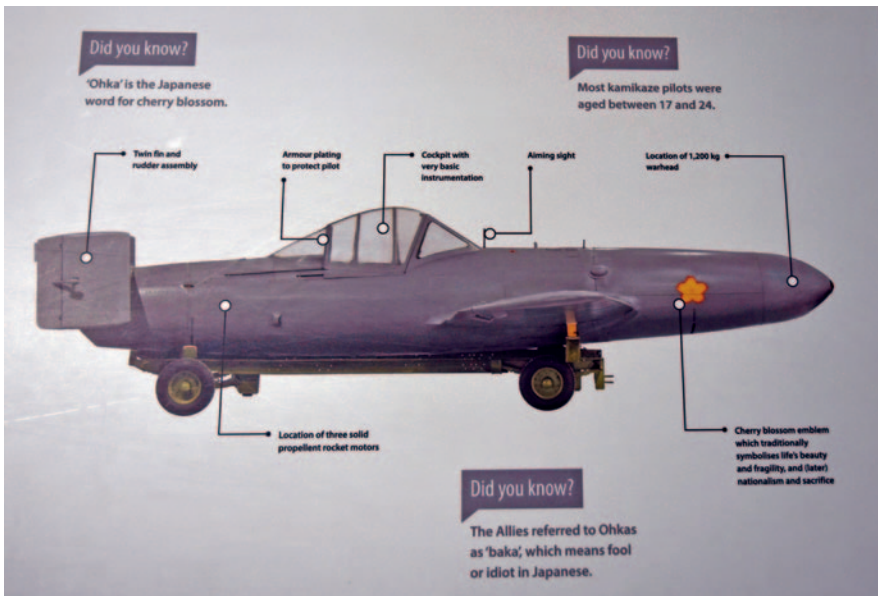
Questa volta, nonostante la stanchezza dei tre giorni vissuti appieno al RIAT, ho deciso di ritornare ad Hendon per andare a vedere due velivoli che non avevo ancora avuto il piacere di osservare. In compagnia del "fratellone" Riccardo e di Edoardo, che tra l'altro non aveva mai visitato il museo, siamo arrivati puntuali all'orario di apertura, il museo apre alle 9.00, e ci siamo incamminati verso l'obiettivo.

La curiosità di vedere assieme tre aerei giapponesi sopravvissuti alla Seconda Guerra Mondiale era tanta e quindi mi sono fiondato verso l'Hangar 5 senza curarmi troppo degli altri aerei esposti. Avevo tempo dopo.

Esposti al R.A.F. Museum ed affiancati tra loro, sono presenti un Kawasaki Ki-100-1b, uno dei migliori caccia giapponesi, il Mitsubishi Ki-46-III "Dinah" e il velivolo Kamikaze Yokosuka MXY7 Ohka modello 11 meglio noto come "Baka".



Per quanto riguarda il Baka (nomignolo dispregiativo affibbiatogli dagli americani in quanto la traduzione dal giapponese può essere pazzo/folle o, meglio, idiota/stupido/sciocco) avevo avuto modo di fotografarlo essendo già da tempo esposto al museo. Il velivolo, assieme ad altri tre esemplari, era arrivato in Inghilterra alla fine della guerra recuperati dall' Allied Technical Air Intelligence Unit (A.T.A.I.U.) per essere valutato e studiato. Lo Yokosuka MXY7 Modello 11 (giapponese Ohka, "bocciolo di ciliegio) era un aereo da attacco suicida della Marina giapponese. Il velivolo faceva parte dei progetti, disperati, realizzati nel tentativo giapponese di difendere il proprio territorio mentre gli alleati avanzavano attraverso il Pacifico dalla fine del 1944. Si tratta di un aereo/bomba pilotato che veniva trasportato e lanciato da un aereo "madre".



Si tratta di una piccola bomba volante che veniva trasportata entro la gittata del suo bersaglio sotto la carlinga di un bombardiere Mitsubishi G4M "Betty". Una volta sganciato, il pilota planava inizialmente verso il bersaglio e, arrivato sufficientemente vicino, accendeva il motore tuffandosi contro la nave per distruggerla. Data l'alta velocità raggiunta dal velivolo, l'avvicinamento finale era praticamente inarrestabile. Per chi volesse approfondire l'argomento durante la campagna di Okinawa, i giapponesi utilizzarono la "bomba Baka" Yokosuka MXY-7 Okha contro le navi da guerra della marina americana. Alcune fonti riportano: la USS West Virginia (BB-48) sia stata la prima nave danneggiata da una bomba Baka il 1 aprile. La USS Mannert L. Able (DD-733) fu la prima

nave ad essere affondata dall'arma il 12 aprile. Altre navi danneggiati da queste armi durante l'operazione Ten-Go furono: USS Gayety (AM-239), USS Hugy W. Hadley (DD-744) e la USS Shea (DD-750).



Il secondo velivolo Kawasaki Ki-100-1, per me questi scatti sono una prima volta, è un bellissimo caccia giapponese, l'unico velivolo sopravvissuto ad oggi ed esposto al RAF museum venne catturato dagli inglesi in Malesia alla fine della guerra e valutato dagli A.T.A.I.U. South East Asia.

Questo velivolo, inizialmente concepito come progetto tampone, fu uno dei migliori caccia giapponesi della Seconda Guerra Mondiale, sebbene non fu introdotto fino al 1945.

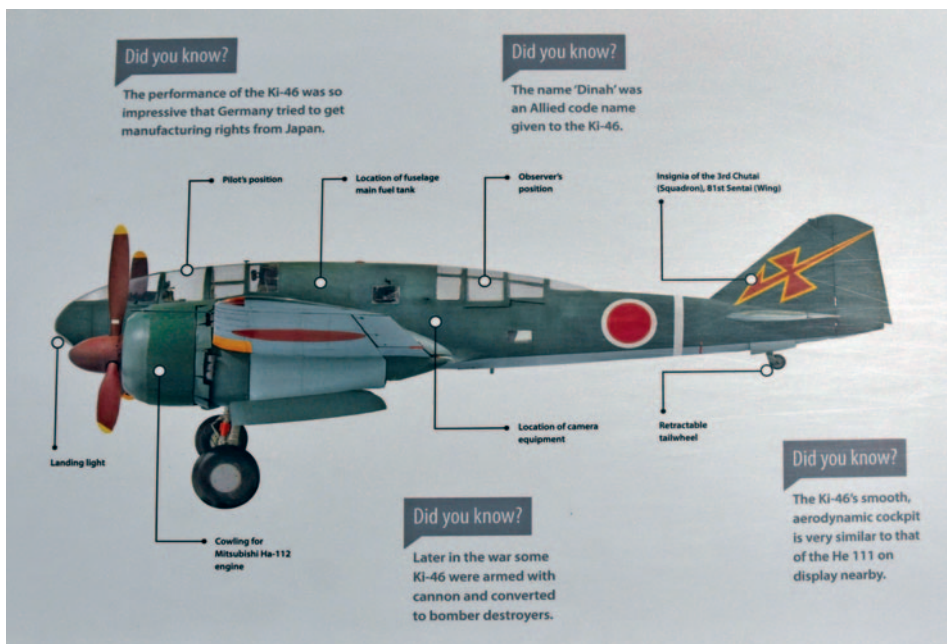
Inizialmente denominato Ki-61 Hien (Rondine) soffriva di una serie di problemi legati principalmente al suo motore raffreddato a liquido, un unicum dell'aviazione nipponica, che portarono tutta la produzione dello Hien ad essere accantonata nei depositi della ditta. Si trattava di un gran numero di cellule in attesa di motori utilizzabili ed efficienti. La necessità di difendere il proprio territorio spinse gli ingegneri giapponesi ad adottare il motore radiale Mitsubishi più collaudato anche se meno performante.

Rinominato Ki-100, il primo prototipo fece il suo primo volo il 1° febbraio 1945. Dopo un programma di test di volo accelerato e di grande successo, 272 cellule immagazzinate furono ricostruite secondo lo standard Ki-100-1a e, tra febbraio e giugno 1945, il Ki-100 venne introdotto in servizio. Molto apprezzato dai piloti, anche se inefficace nei confronti dei B-29 che imperversavano nei cieli del Giappone, venne impiegato in molti combattimenti con gli aerei americani diventando leggendario anche se i dati degli abbattimenti attribuiti a questo velivolo sono opinabili.



Il terzo velivolo è il Mitsubishi Ki-46-III "Dinah", un veloce ricognitore d'alta quota impiegato dall'eserciti giapponese recuperato in Malesia e inizialmente valutato dallo stesso A.I.T.I.U. SEA che aveva catturato il Ki-100.





Uno degli aerei più eleganti costruiti in Giappone il "Dinah" ebbe un tale successo che la Germania tentò (invano) di acquisire i diritti di produzione dal Giappone. Il Ki46 nella prima fase dell'entrata in guerra del Giappone eccelleva nel ruolo di ricognizione fotografico ad alta quota combinando l'alta velocità, che consentiva di evitare l'intercettazione, con l'autonomia, che garantiva un lungo raggio operativo. Il Dinah era in grado di coprire l'intero teatro delle operazioni del Pacifico.

Con il proseguo del conflitto i Dinah diventarono rapidamente vulnerabili nei combattenti con i caccia alleati riuscendo, comunque, ad effettuare molti voli di ricognizione sulle grandi

e ben difese basi aeree delle Isole Marianne che gli americani stavano utilizzando per i raid di bombardieri di massa contro il Giappone nel 1944. e 1945.



Una curiosità: la Francia ottenne due di questi aerei dopo la resa del Giappone, entrambi della variante Ki-46-IJK con un posto in più. I giapponesi usavano questa versione come addestratore di conversione durante la guerra. I due velivoli furono assegnati per primi allo squadrone di collegamento EL-99, in Indocina. Altri due Ki-46 vennero utilizzati dai francesi. Il primo fu un Ki-46 in versione base che venne riportato in condizioni di volo dopo grandi sforzi, nel febbraio 1946. Questa ampia ristrutturazione fu di scarso beneficio poiché l'aereo fu cancellato nove settimane dopo. L'altro Ki-46-III, nella variante con carburante aggiunto e motori sovralimentati, si schiantò durante il decollo al il suo primo tentativo di volo. I due "Dinah" iniziali vennero utilizzati raramente dai francesi nel loro ruolo. Più spesso utilizzati come navette ad alta velocità per il personale. Furono ritirati alla fine di aprile del 1947.



Il solo rammarico è la solita impossibilità di vedere questi aerei esposti senza essere letteralmente affogati sotto altri aerei. Purtroppo la necessità di spazio nei musei aeronautici è frequentemente un male cronico mentre noi appassionati vorremmo avere la possibilità di effettuare il classico walk around del velivolo come se dovessimo salire a bordo e decollare. I tre velivoli meriterebbero un'area dedicata e un'ambientazione adatta. Questo non è il caso ma: chi si accontenta gode.





I PLASTICI DI MATTEO

Matteo Innocenti

Mi chiamo Matteo Innocenti, ho 39 anni e fin da piccolo ho sempre avuto la passione per il modellismo e per l'Aeronautica. All'età di 18 anni ho preso il brevetto ULM e di recente ho avuto la fortuna di volare sull'MB-326 di Renzo Catellani. Il modellismo nasce perché mio padre mi ha tramandato questa bellissima passione.

Nel 2017 ho donato un plastico alla 46^a Brigata Aerea di Pisa che riproduce fedelmente parte dell'Hangar GEA. Nel 2019 ho fatto la stessa cosa con il gruppo sportivo dell'Esercito paracadutisti Folgore sempre con base a Pisa. Molte delle mie realizzazioni sono create artigianalmente e, ci tengo a precisare, non uso stampanti 3D.

Assieme al modellismo ho affiancato anche la costruzione di presepi artigianali. Nel 2022 ho donato un piccolo presepe a Papa Francesco. Lo

scorso anno, in occasione del centenario della nostra Aeronautica ho realizzato per il col. Mascari, pilota di elicottero del 15° Stormo, parte della prua della Norman Atlantic in scala 1:48. Il Dio-



Foto ricordo in occasione della consegna del plastico dell'interno dell'hangar manutenzione aeromobili di Rivolto. In alto: particolare del plastico.



La precisione con cui sono stati replicati gli interni dell'hangar di manutenzione rendono difficile distinguere la foto reale (sopra) da quella del plastico (sotto).



Alla vigilia del pensionamento dell'attuale Aermacchi MB-339, donare un prezioso ricordo a quello, che per me, è e rimane il simbolo dell'Aeronautica Militare italiana nel mondo, mi rende fiero ed orgoglioso.

Durante la consegna erano presenti, oltre al comandante, alcuni piloti e il responsabile del gruppo efficienza aeromobili.

Tutto questo è stato possibile grazie al mio amico Antonio, pilota militare, che mi ha indirizzato in questo progetto. Senza di lui, questa grande soddisfazione non ci sarebbe stata.

rama è stato interamente realizzato a mano, senza l'utilizzo di disegni tecnici ed è adesso esposto nella sede del reparto a Pratica di Mare.

Il 17 ottobre di quest'anno ho realizzato e donato alle Freccie Tricolori il plastico dell'interno dell'hangar manutenzione aeromobili di Rivolto. Il plastico, in scala 1:72, ha richiesto circa 2 mesi di lavoro dati i molti dettagli al suo interno. Le grafiche in miniatura sono state curate dal mio amico Daniele Raffanti, anche lui, grande appassionato di aeronautica.



Matteo Innocenti riceve un ricordo delle Freccie Tricolori dalle mani del comandante del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico.

NARCOJETS

Paolo Di Biagio

Qualche tempo fa pubblicai sulla rivista JP4 un articolo sui famosi “Narcojets”, gli aerei utilizzati dai narcotrafficienti per inviare grandi quantitativi di droga in tempi relativamente brevi. L’articolo uscì nel periodo della pandemia e non gli fu dedicata molta attenzione. Ora il mondo sta cambiando vorticosamente, quello che davamo per scontato l’anno passato al presente è già vecchio e sorpassato. Ma non il traffico di droga che purtroppo sta aumentando, in quanto la Polizia Colombiana Antinarcoctici sta combattendo una guerra persa (come l’Ucraina, purtroppo, ai giorni nostri) dato l’aumento abnorme di campi coltivati.

Ma è anche colpa delle nazioni “civilizzate”, come la nostra. Non c’è un film o una serie dove non si vede qualcuno che consuma coca come se fosse una tachipirina. A forza di tali visioni penso che un pubblico debole e influenzabile possa desiderare di provarla. È un grave problema culturale che ci coinvolge tutti, in quanto stanno aumentando gli incidenti stradali di automobilisti sotto l’effetto di droghe e alcool. Quello che mi colpì, leggendo i siti di incidenti aerei, era l’alto numero di Grumman G IV e di Hawker 800 coinvolti in questo traffico, per cui investigai in dettaglio con i risultati prodotti

nell’articolo in questione. Ora forse essendosi esaurito questo parco macchine, i narcotrafficienti stanno utilizzando alternative, magari con tempi più lunghi di consegna ma più sicure, come i container che arrivano in massa nei porti olandesi, in quelli dell’Africa di qualche stato fallito compiacente, oltre a numerosi narcosommersibili. Questa è la triste realtà cari Gabarda.



Un vecchio Gulfstream III atterrato in un campo e dato alle fiamme in Guatemala.

Nei giorni della pandemia erano usciti sui siti online di offerta lavoro in Messico (www.relocate.com adesso chiuso) degli annunci abbastanza intriganti di ricerca di piloti. “Impresario cerca



Una pista clandestina allestita in mezzo alla foresta.



Questo Gulfstream è stato rinvenuto con il carico di droga a bordo.

quattro piloti e copiloti abilitati per Hawker 700/800 e Gulfstream 200. Al comandante si offrono 180.000 dollari per volo effettuato e al secondo pilota 120.000 dollari. Contrattazione immediata. Destinazione Venezuela e/o Panama. Andata e ritorno lo stesso giorno. Partenza dei voli da Monterrey. Biglietto pagato per raggiungere Monterrey”.

Con molti piloti disoccupati e con un salario così alto non pochi si sono lasciati tentare. Chiaramente anche un bambino capisce che stiamo parlando di voli al servizio del narcotraffico.

Controllando il sito di incidenti aerei www.aviation-safety.net dal 1° agosto 2019 al 20 agosto 2020, ben 17 Hawker HS-125 700/800 e otto Gulfstream II e III sono stati incontrati dalle forze dell'ordine sudamericane in Guatemala, Messico e Venezuela. Pochi sono stati trovati intatti dato che la maggior parte o sono stati costretti ad un



Un HS-125 ritrovato nello stato messicano di Quintana Roo.

atterraggio di emergenza dovuto alla caccia di aerei di interdizione di alcune forze aeree, oppure vengono bruciati al suolo dallo stesso equipaggio.

Torniamo un poco indietro nel tempo. Nel 2017 fu uscito nei cinema di tutto il mondo la storia di Barry Seal, interpretato da Tom Cruise, che in alcune scene pilotò personalmente il suo aereo e che lo stesso durante alcune riprese precipitò in Colombia con la morte di un pilota della produzione. Barry Seal fu conosciuto come il pilota di Pablo Escobar e fisicamente era l'opposto di Tom Cruise. Il film propone la vera storia di questo “imprenditore” che contribuì all'arricchimento di Escobar ed anche al suo conto bancario. Fu tra i primi ad organizzare i voli della droga utilizzando bimotori che avessero una certa autonomia, dato che partivano dalla Colombia ed atterravano nelle Bahamas o lanciavano la droga sulle coste americane. Dato che Seal faceva il doppio e triplo gioco fu ucciso dai sicari di Escobar (che stanno scontando l'ergastolo nelle prigioni americane), anche se recentemente è uscito un libro che implicherebbe George Bush padre, dato che Seal distribuiva armi ai contras in cambio di droga, e Clinton, all'epoca



A sinistra: il Beech Baron YV-3338 ritrovato in Belize. A destra: a volte gli avventurosi atterraggi dei piloti dei narcos non finiscono nel modo sperato. Qui un HS-125 finito in un corso d'acqua in Venezuela.



Soldati dell'antinarcoctici del Guatemala.

governatore dell'Arkansas, visto che la base di Seal, pagata dalla CIA si trovava a Mena, nello stesso stato.

Tornando ai giorni nostri c'è stato recentemente un cambio drastico di strategia. Normalmente vengono trovati abbandonati, circa 200 l'anno, piccoli aerei monomotori o bimotori, che vengono comprati nel mercato dell'usato, dato che sono molto vecchi al costo di 50.000 dollari al pezzo. Vengono riempiti fino al possibile di coca, vengono aggiunti dei serbatoi supplementari, fanno il loro lavoro e poi vengono abbandonati.

Adesso il crimine organizzato messicano (che ha il controllo sulla vendita e distribuzione della droga nel mondo, dopo che i cartelli colombiani sono stati tutti smantellati, anche se la droga è comunque prodotta in Colombia) ha smesso di utilizzare i piccoli aerei e sta utilizzando quasi esclusivamente Hawker 700 e 800, Gulfstream e Learjet. Questi tipi di aerei assicurano una maggior velocità per sfuggire ai radar di ricerca e cosa più importante una maggior quantità di droga. Un carico completo



Altro executive affondato in Venezuela.



Il vero Barry Seal.

può assicurare un guadagno dai 100 ai 130 milioni di dollari al cartello che lo ha contrattato.

I piloti debbono essere comunque in gamba dato che debbono atterrare in piccole piste ricavate nella giungla, in aeroporti abbandonati e nei campi di erba medica molto comuni in Messico. Le rotte più comuni sono Venezuela-Nicaragua-Messico e gli stati messicani preferiti per gli atterraggi sono Chiapas, Tabasco e Quintana Roo. Una pratica comune è quella di bruciare l'aereo una volta scaricata la droga, per cancellare le tracce dell'equipaggio e molte volte per cancellare la vera matricola dell'aereo per non risalire ai compratori.

Nel solo mese di gennaio 2020 le Forze Armate Messicane hanno scoperto ben nove aerei, anche se si stanno attrezzando con radar avanzati e nuovi aerei da caccia. Quando viene individuato un aereo sospetto" partono tre aerei che fanno uno scudo intorno all'aereo intercettato obbligando i piloti ad atterrare d'emergenza in Guatemala o in Belize. L'unica forza aerea del Sud America abilitata a distruggere in volo i narco aerei è quella del Brasile che utilizza a questo scopo i suoi Tucano aiutati dagli aerei Embraer R-99 .

Il Brasile ha recentemente inaugurato in servizio un nuovo radar primario e secondario della industria brasiliana Omnisys per intercettare aerei che volano a bassa altitudine nel sud del paese. Con la consegna di altre due stazioni radar entro il 2021 la frontiera aerea sud ai confini con Bolivia e Paraguay è stata definitivamente "chiusa".

Parliamo invece del "povero" Guatemala. Le sta-

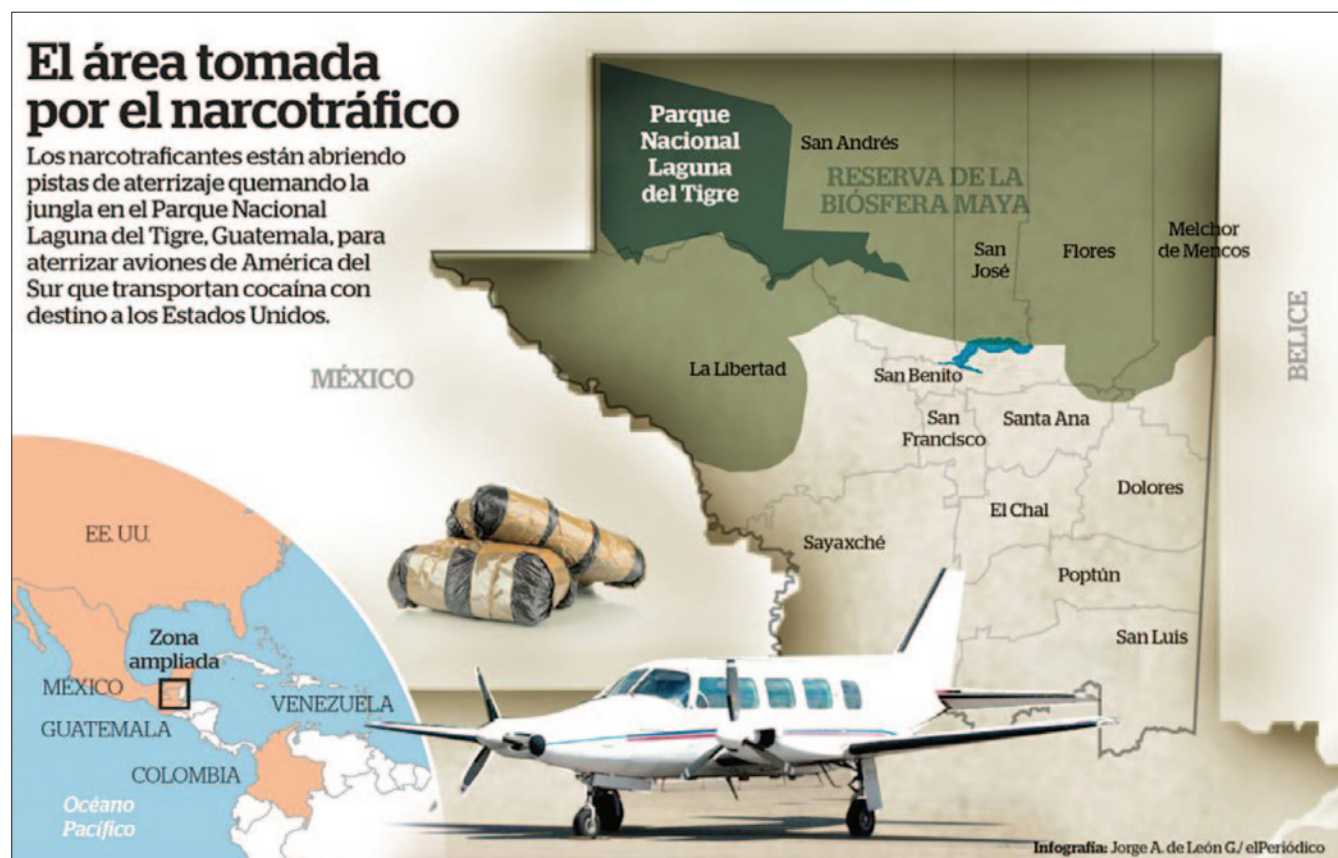
tistiche del 2019 danno un totale di più di 50 aerei abbandonati e ben 10 piloti morti in atterraggi d'emergenza. Nel corso degli anni 2000-2008, gli Stati Uniti avevano regalato al Guatemala una flotta di dieci UH-1H da dedicare unicamente alla lotta antidroga, ma la mancanza di pezzi di ricambio ha fatto sì che il Guatemala ora non ha più nessun elicottero e nemmeno aerei da caccia dato che anni fa è stato ritirato dal servizio attivo l'unico A-37 Dragonfly. Pertanto questo paese è considerato una manna da parte dei narcotrafficienti.

Al nord del paese c'è il Parco Naturale più importante che si chiama Laguna del Tigre dove vivono molte specie protette di animali. Da alcuni anni molte parti del parco sono state occupate abusivamente da "allevatori di bestiame" che dopo aver appiccato incendi spediscono le loro mandrie a ripulire gli arbusti creando una fitta rete di piste clandestine. Nel 2019 ne sono state distrutte ben 19, ma dopo alcune settimane venivano ricostituite grazie anche agli occhi chiusi di vari elementi corrotti dell'Esercito e dei politici locali. Sono stati incriminati anche

dei controllori del traffico aereo.

Prima dell'atterraggio l'area viene controllata da più di 30 individui a cavallo, servendosi anche dell'aiuto di droni per vedere se l'area è sicura. L'aereo atterra, vengono subito dei camion per scaricare la merce, viene dato fuoco all'aereo e talvolta vengono anche uccisi i piloti. La merce viene introdotta negli Stati Uniti via il Messico. La DEA ha stabilito che il 90% della droga consumata negli States passa per il Guatemala.

In Colombia grazie alle folle politiche dell'ex presidente Santos, che per farsi dare il nobel della pace, firmò un trattato di pace con la guerriglia Farc, accettando delle condizioni che fecero sì che le coltivazioni di campi di coca passassero da 70.000 ettari a ben 200.000 ettari. Considerando che la coca dà quattro raccolti l'anno, si parla di diverse centinaia di tonnellate di polvere bianca che invadono le strade del mondo causando centinaia di migliaia di morti. Forse sarebbe l'ora di pensare ad una legalizzazione di questa pianta che ha un utilizzo medico molto importante.



Mappa del Parco Nazionale Laguna del Tigre in Guatemala.

LA GELATERIA CHE NON PRESE MAI IL VOLO

Edoardo Govoni

Il colore bianco degli aerei Alitalia come quello del gelato al fiordilatte: no, non vi voglio parlare di mangiare, ma di un aereo che doveva “decollare” come gelateria, ma rimane da quasi quarant’anni fermo in un prato. Siamo a Ceolini alle porte di Pordenone, non molto distante dall’Aeroporto “Pagliano e Gori” di Aviano, sede degli F-16 Americani della 31° Wing. Qui tra campi coltivati, villette ed un grande campo sportivo fa capolino un Sud Aviation SE 210 603 Caravelle VI N con la livrea della nostra ex compagnia di bandiera. L’aereo si presenta completo in tutte le sue parti: una serie di pali reggono la fusoliera, permettendo all’aereo di avere entrambi i carrelli abbassati. Da fuori l’aereo sembra completo di tutte le sue parti, anche se la vernice risente della lunga esposizione agli agenti atmosferici.

Rino De Marco, scomparso il 27 ottobre del 2022, lo aveva acquistato nel 1986 dalla Perimetal che a sua volta lo aveva acquistato tre anni prima dalla stessa Alitalia. Faceva parte di un gruppo di tre aerei che l’Alitalia aveva ritirato dal servizio nel 1977 dopo averli in precedenza completamente ricondizionati, e che teneva da 5 anni accantonati all’aeroporto di Tessera. Pagato 25 milioni di lire, era costato quasi il doppio per il trasporto per gli 80 km che separano l’aeroporto



di Venezia da Ceolini.

Il sogno di De Marco era quello di realizzare proprio una gelateria, ma sebbene avesse ricevuto tutte le autorizzazioni comunali, non aveva mai ricevuto quelle dell’USL. Così il suo sogno non è

Grazie al sito <https://www.azfleet.info>, che ci ha concesso di utilizzare le informazioni, riusciamo a darvi, in questa tabella e quella della pagina a fronte, qualche dato in più su questo aereo.

Consegna ad Alitalia:	27 maggio 1964
Dismissione:	18 gennaio 1977
Anni totali di servizio in Italia:	12 anni 7 mesi 22 giorni
Numero di costruzione/progressivo:	143
Immatricolazione RAN:	4924
Certificato di navigabilità:	6829

Data	Operatore	Marche	Nazione	Note
20 Dicembre 1962	Sud Aviation	F-WJSO	Francia	Primo volo
29 Dicembre 1962	Sud Aviation	F-BJSO		Usato per test del sistema di atterraggio automatico
27 Marzo 1964	Sud Aviation	F-WLGC	Francia	Nuove marche
27 Maggio 1964	Alitalia	I-DABM	Francia	Consegnato ad Alitalia
Inverno 1969	Società Aerea Mediterranea (SAM)	I-DABM	Italia	In affitto
1970	Alitalia	I-DABM	Italia	Rientro in Alitalia
Maggio 1972	Società Aerea Mediterranea (SAM)	I-DABM	Italia	In affitto
1972	Alitalia	I-DABM	Italia	Rientro in Alitalia
Aprile 1974	Società Aerea Mediterranea (SAM)	I-DABM	Italia	In affitto
1976	Alitalia	I-DABM	Italia	Rientro in Alitalia
18 Gennaio 1977	Alitalia	I-DABM	Italia	Radiato ed accantonato a FCO
21 Aprile 1978	Alitalia	I-DABM	Italia	Trasferito a VCE (Venezia Tessera)
1978	African Air Charter			Ordinato, ma mai ritirato
22 Febbraio 1983	Petrimetal		Italia	Acquistato all'asta, smontato
1986	Rino De Marco		Italia	Riassemblato per essere usato come bar a Ceolini (PN).



mai decollato. L'aereo dopo la morte di De Marco aveva trovato un acquirente: doveva diventare un'attrazione nella non distante San Donà di Piave. Le analisi fatte fare dalla società che avrebbe preso in cura I-DABM (queste le marche) hanno evidenziato che i materiali non avrebbero retto il trasferimento. Ed ora si può solo pensare che il destino di questo Caravelle sia segnato: nel momento in cui mostrerà un segno di cedimento la via sarà solo quella della rottamazione.

BRITISH ANTARCTIC SURVEY

Mario Federighi

Al RIAT 2024 era presente un bellissimo De Havilland Canada DHC-6 Twin Otter integralmente colorato di rosso ed attrezzato per compiere missioni scientifiche in Antartico. Questo velivolo è parte vitale delle operazioni del British Antarctic Survey.

Durante una tipica stagione operativa i Twin Otter trasportano persone, carburante, slitte, cibo e attrezzature scientifiche in aeree remote, atterrando con gli sci sulla neve non preparata. Ma l'attività prioritaria di questi aerei è il trasporto degli scienziati in siti di studio sul campo e sono spesso dotati di strumenti specializzati progettati per acquisire dati geofisici e meteorologici.

Rothera Research Station è l'hub che supporta la capacità aerea del BAS ed è sede di una flotta di cinque velivoli, appositamente adattati per volare nel clima estremo dell'Antartide.

Il British Antarctic Survey è il centro del Regno Unito per la ricerca polare. I programmi di osservazione si concentrano su indicatori cruciali del sistema terrestre in Antartide e sono vitali per lo sforzo scientifico globale per comprendere il nostro mondo che cambia.

Il DHC-6 esposto al RIAT 24, gestito dal BAS, è un velivolo equipaggiato con una suite di strumenti



e con un equipaggio con competenze scientifiche per effettuare studi di meteorologia e scienze atmosferiche.

Strumenti per la scienza meteorologica aviotrasportata (MASIN)

L'apparecchiatura MASIN (Meteorological Airborne Science INstrumentation) è stata utilizzata dal Twin Otter VP-FAZ del British Antarctic Survey operando da Rothera, Fossil Bluff, Maramb, tutti hub in Antartide così come presso Longyearbyen e Villum Station Nord nell'Artico.

La suite di strumenti include sensori standard di temperatura e vapore acqueo, nonché una sonda





di turbolenza che consente di misurare il profilo atmosferico completo di temperatura, punto di rugiada e venti. La sonda a turbolenza rapida facilita anche le misurazioni sensibili del flusso di calore con il metodo della covarianza parassita. Queste capacità di misurazione dello strato limite sono completate da strumenti di radiazione in entrata e in uscita e da un termometro a infrarossi rivolto verso il basso.

Piattaforma aerea

Tornando all'aereo esposto in statica al RIAT 24, questo è dotato di una strumentazione atmosferica aviotrasportata certificata adatta per studi atmosferici, dello strato limite e delle nuvole/aerosol. Si tratta di una piattaforma molto adattabile utilizzata in tutto il mondo come aereo "bush". I suoi due motori turboelica e la capacità "Short Take off and Landing" (STOL) ne consentono l'utilizzo da piccoli aeroporti remoti non asfaltati e, nello specifico del velivolo esposto, l'aggiunta

di sci ne consente anche il funzionamento sulla neve e da campi remoti.

L'aereo può essere utilizzato con un solo pilota ed è disponibile anche un serbatoio di carburante a lungo raggio. Le doppie porte di carico offrono un buon accesso per l'installazione di rack per strumenti. In generale, l'aereo lavora in Antartide da ottobre a marzo di ogni anno, a seconda dei progetti.

L'apertura del portello a pavimento permette di ospitare un telemetro laser fisso o un laser a scansione che è stato utilizzato per misurare la topografia dei lastroni di ghiaccio antartico. Sul velivolo possono essere montate anche fotocamere video e reflex digitali. L'alloggiamento della telecamera può anche essere configurato per sganciare boe dispiegabili in volo.

Punte dure e piloni sono disponibili su ogni ala. Per gli studi sulle nuvole viene utilizzata una sonda DMT Cloud and Aerosol Spectrometer (CAPS). Altri strumenti sono pod PMS standard facilmente alloggiabili.





UNA COLLANA A FUMETTI PER IL CENTENARIO DELL'AM

Andrea Morelli

Per celebrare degnamente l'anniversario dei cento anni della costituzione dell'Arma Azzurra, lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare ha voluto realizzare, in un contesto editoriale di pregio, una collana a fumetti composta da 12 volumi, ciascuno dedicato a un diverso personaggio o a un particolare episodio che ha caratterizzato la gloriosa storia della Forza Armata.

Trattasi di storie di ieri e di oggi al limite del coraggio e dell'impossibile, narrate attraverso le dodici graphic novel firmate da giornalisti, sceneggiatori, fumettisti, disegnatori e coloristi. La collana, pubblicata nell'arco del 2022-2023 e curata dall'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare guidato dal Colonnello Gerardo Cervone, ha riscosso ampio successo soprattutto tra i giovani appassionati non solo di aviazione, ma anche di comics e baloon.

La prima uscita, *Ali su El Alamein*, è stata realizzata da Marco Trecalli e narra le vicende di quattro aviatori insigniti della M.O.V.M (Medaglia d'Oro al Valor Militare) per le imprese eroiche compiute nei cieli di El Alamein durante la Seconda Guerra Mondiale: il colonnello Mario Giuliano, il capitano Livio Ceccotti, i tenenti Ezio Bevilacqua e Giuseppe Oblach.



I quattro grandi aviatori, realmente esistiti, sono accomunati da un unico, tragico destino, affrontato da ognuno di loro con una diversa sfumatura di coraggio, in un gioco di scatole cinesi in cui la narrazione dei ricordi e l'intrecciarsi delle azioni sono uno spunto per indagare su ciò che porta l'uomo a superare sé stesso. C'è spazio anche per un epilogo dedicato all'impresa di sabotaggio degli A.D.R.A. (Arditi Distruttori Regia Aeronautica) nell'aeroporto angloamericano di Benina, nell'Africa settentrionale: un episodio storico leggendario che ha avuto come protagonisti il primo aviere Vito Procida e l'aviere Francesco Cargnel, paracadutatisi oltre le linee nemiche.

L'autore, pur avendo voluto trascendere il contesto storico-politico dell'epoca per concentrarsi sull'anima dei personaggi e sul contesto emotivamente forte della guerra, ha compiuto un profondo studio filologico e storico per realizzare il volume. Marco Trecalli ha reso omaggio a due fumettisti del passato in un cameo: Kurt Caesar, celebre fumettista de *Il Vittorioso*, e Hugo Pratt, rappresentato inizialmente come una guida, fino a fondersi con la voce narrante del deserto stesso, in un voluto accavallarsi di ricordi e voci nello scorrere dell'opera. Solo il lettore potrà decidere se il narratore in questa storia è una semplice guida, uno psiconauta oppure l'incarnazione dello spirito del deserto. Ricordando le parole di Victor Hugo citate all'inizio del libro a fumetti: Alla zampa di ogni uccello che vola è legato il filo dell'infinito.

Tre storie differenti per quattro salvataggi compiuti in scenari operativi differenti è il filo rosso che lega invece i racconti di *In volo per la vita*. La tragedia del traghetto Norman Atlantic del 28 dicembre 2014 e l'alluvione di Sarno, Quindici, Siano e Bracigliano, avvenuta in Campania nel maggio 1998, ma anche le missioni, quasi quotidiane, dei trasporti sanitari d'urgenza e quelli dei voli in alto bio-contenimento effettuati durante l'emergenza Covid-19. *In volo per la vita* ha appassionato grandi e piccini per via di un linguaggio semplice e immediato, coinvolgente ed empatico.

Una storia firmata da Paolo Nurcis, tra i più importanti creativi italiani a tema aviatorio, insieme a Fabio Berti e Viviana Di Chiara. Con loro rivivono i protagonisti della Regia Aeronautica che hanno reso grande l'Italia dentro e fuori i confini nazionali. Il ritorno degli Eroi prende avvio proprio nella Sala degli Eroi di Palazzo Aeronautica a Roma, «l'edificio alato» voluto da Italo Balbo per celebrare il dinamismo e la proiezione in aria della più giovane tra le forze armate. Una sala affascinante, quasi magnetica, che esalta i ritratti di alcuni aviatori che hanno dato la vita in guerra ma soprattutto in tempo di pace, per la nazione e per il progresso aeronautico. In un «son et lumière» fuori dal tempo, gli aviatori immortalati nei dipinti appesi alle pareti, riprendono vita per raccontare, a due giovani guardie di ronda, come hanno sacrificato la loro vita, svolgendo il proprio dovere e seguendo la loro passione.



Tradizione, presente e futuro

Sono quelle concentrate nelle tavole illustrate da Andrea Frittella con le storie scritte da Vladimir Burga in collaborazione con il personale del diciassettesimo Stormo Incursori dell'Aeronautica Militare. Una vera e propria immersione nella vita e nella operatività di quelle l'unità delle Forze Speciali eredi degli Arditi Distruttori della Regia Aeronautica (A.D.R.A.), che si distinse nell'ultimo conflitto mondiale per aver conseguito diversi obiettivi di livello strategico in Nord Africa dietro le linee britanniche.



Tra le graphic novel più coinvolgenti ed entusiasmanti proprio perché fanno entrare il lettore dentro la cabina di pilotaggio di un velivolo dell'Arma Azzurra c'è Firestorm, l'unico volume di cui è autore, sceneggiatore e illustratore un pilota dell'Aeronautica Militare, Joe Draft, che racconta della propria esperienza diretta nell'operazione in Libia del 2011.



Marco Trecalli tra gli autori che hanno riproposto una seconda storia scrive e disegna Coppa Schneider, storia avvincente dell'epopea degli idrocorsa e di una gara che vede le «Ferrari del cielo» come il Macchi M.39 di Mario De Bernardi vincere nel 1926 a Norfolk, in USA, davanti ai più grandi piloti del momento dimostrando la superiorità aerea dell'Italia sotto gli occhi della stampa mondiale.



Alla Grande Guerra e alla mitica squadriglia degli Assi è dedicato il volume dal titolo Fulco! nome epico che richiama un grande protagonista dell'aviazione: Fulco Ruffo di Calabria (1884-1946), grande amico di Francesco Baracca. Una graphic novel che porta la firma di Carlo Galioto e Francesco Archidiacono, due firme molto conosciute dai lettori di fumetti a sfondo aviatorio per via di un altro volume che ha fatto sognare giovani e adulti dal titolo "Midaregami", dedicato al raid Roma-Tokyo del 1920 di Arturo Ferrarin e Guido Masiero: 18 mila chilometri, 19 tappe e 109 ore di volo, da Centocelle, vicino Roma, fino a Tokio.

«Le storie contenute in tutte le graphic novel sottolineano la forza di un'organizzazione che ha saputo sempre rinnovarsi superando momenti difficili e non di rado tragici» ha sottolineato il colonnello Gerardo Cervone, curatore dell'intera collana, che è arricchita di volumi come Kindu di Pierluigi Santojanni che ne firma la sceneggiatura, Toni Cittadini e Angelo Vecciarelli, rispettivamente disegnatore e colorista.



La drammatica storia, poco conosciuta, di Kindu, in Congo. «Una storia, quella dei tredici aviatori uccisi a Kindu, in Congo, ancora oggi mai dimenticata dall'opinione pubblica italiana» aggiunge Cervone, «la missione degli aviatori italiani era quella di trasportare rifornimenti per i caschi blu malesi della guarnigione di Kindu». L'11 novembre 1961 due velivoli del Distaccamento della 46ª Ae-

robrigata di Pisa raggiunsero l'aeroporto di Kindu, una delle destinazioni assegnate per l'attività di supporto alle forze ONU in campo. Si trattava del C-119 "Lupo 33" al comando del maggiore Amedeo Parmeggiani e del C-119 "Lyra 5" al comando del capitano Giorgio Gonelli. I due equipaggi, per potersi rifocillare poco dopo l'intensa attività di volo della mattinata, si fecero accompagnare presso la mensa dei caschi blu malesi, situata fuori dell'aeroporto. Mentre pranzavano i tredici aviatori italiani furono assaliti e barbaramente uccisi da truppe ribelli dell'Armata Nazionale Congolese, con l'accusa di essere mercenari camuffati da aviatori al servizio delle Nazioni Unite.



Tra gli altri protagonisti della collana anche Broglio di Pierluigi Santojanni, Barbara Astegiani e Angelo Vecciarelli, Operazione Locusta, in riferimento alla medesima operazione che vide protagonisti durante la Guerra del Golfo i celebri caccia Tornado.

Tutti capitoli di una storia antica e recente che, come ha avuto modo di sottolineare il generale di brigata aerea Giovanni Francesco Adamo, Capo del Quinto Reparto Comunicazione dello Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, resta importante perché «Bisogna parlare ai giovani anche attraverso un linguaggio diverso come quello dei fumetti. Un linguaggio che sicuramente arriva ai giovani, alle persone appassionate di questo genere e non solo. Con questa collana raccontiamo con i fumetti le motivazioni delle medaglie d'oro,

gli eventi del presente, ma con una forma narrativa differente».

Una sfida editoriale lanciata al Salone del Libro di Torino del 2022 nello stand del Ministero della Difesa e proseguita con le partecipazioni al Romics di Roma, al Comicon di Napoli, all'Etna Comics di Catania e a Lucca Comics, oltre che in tutte le manifestazioni pubbliche e le iniziative promosse nelle basi dell'Arma Azzurra in tutto il Paese. Un tour che ha visto i volumi della collana fumetti riscuotere un successo senza precedenti, come dimostra l'interesse di centinaia di visitatori del Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle quando scoprono i volumi sugli scaffali all'ingresso del rinnovato spazio espositivo sul lago di Bracciano.

«I nostri cento anni di storia aeronautica sono costellati di vicende da raccontare e volevamo che a rappresentarle ci fosse qualcuno capace di trasportarle nel miglior modo possibile, riuscendo a trasmettere valori per noi fondamentali», ha avuto modo di spiegare il colonnello Cervone che ha puntato su giovani promettenti e già affermati coordinati dall'art director Francesco Archidiacono. Una tradizione che si inserisce nel solco dei fumetti che, tra gli anni Ottanta e Novanta, venivano pubblicati con Rivista Aeronautica, senza dimen-

ticare i volumi firmati da Sandro Costa e Paolo Ojetti come Il giorno del tamarindo. Storie di record e imprese memorabili e Come foglie al vento. Storie di guerra e di piloti.

Per ricapitolare, ecco l'elenco delle uscite.

- El Alamein
- In volo per la vita
- Il ritorno degli Eroi
- Incursori
- Coppa Schneider
- Firestorm
- Kindu
- Fulco!
- Operazione Locusta
- Dominatori di giganti
- Broglio
- Timelooping

Per saperne di più:

A Romics 100 anni di Aeronautica Militare a fumetti

In volo per la vita. Gli angeli dell'aria raccontati in un fumetto

Ali su El Alamein. Nei cieli della storia per raccontare l'Arma Azzurra

Midaregami. Il volo di Arturo.

Al Comicon di Napoli. Tra storia e futuro



VETERANI SPAGNOLI

Roberto Yanez

In Spagna la Fundación Infante de Orleans preserva e, quando possibile, rimette in volo velivoli storici. Costituita nel 1989, l'associazione ha sede all'aeroporto Cuatro Vientos di Madrid, dove conta una flotta di 43 aerei storici di 32 modelli diversi, quasi tutti volanti. Recentemente la FIO ha riportato in volo un aereo piuttosto raro, un Aeronca C100, che ha fatto la sua prima apparizione pubblica lo scorso novembre in occasione di una manifestazione aerea dell'associazione. Il C100 era arrivato dal Regno Unito nel 2021 e dopo un lungo lavoro di restauro aveva effettuato il primo volo nell'aprile 2024. L'aereo è immatricolato in Spagna come EC-NZI, ma sulla fusoliera mantiene le marche storiche del registro britannico G-AEXD.

Un'altra recente iniziativa della FIO è stata il "salvataggio" di quattro Bell 47 che rischiavano di andare perduti. Due esemplari (EC-DZK n/c



Aeronca C100.

1614 ed EC-DZM n/c 1509) sono stati costruiti dall'Agusta a Cascina Costa, uno è un OH-13S originale costruito dalla Bell Helicopter (n/c 3905) e il quarto è un Bell 47G-3B-1 Sioux AH.1 (n/c WA-431, ex XT542 e D-HAFH) costruito dalla Westland. L'intenzione della FIO è quella di rimettere in condizioni di volo uno dei questi elicotteri, l'esemplare EC-DZJ, riverniciandolo nei colori dell'Esercito Americano col quale serviva prima di giungere in Spagna.

Tra i numerosi velivoli riportati in volo dalla FIO figura anche un Polikarpov I-16 Rata, che fu l'avversario dei Fiat CR.32 italiani durante la guerra civile spagnola. Scoperto abbandonato in Russia nel 1992, l'aereo è tornato in volo nel 1997, poi trasferito in Nuova Zelanda per poi essere acquistato dalla FIO che l'ha nuovamente riportato in volo nel dicembre 2023.



Polikarpov I-16 Rata.



I quattro Bell 47 dismessi acquistati dalla Fundación Infante de Orleans. Uno tornerà in volo.



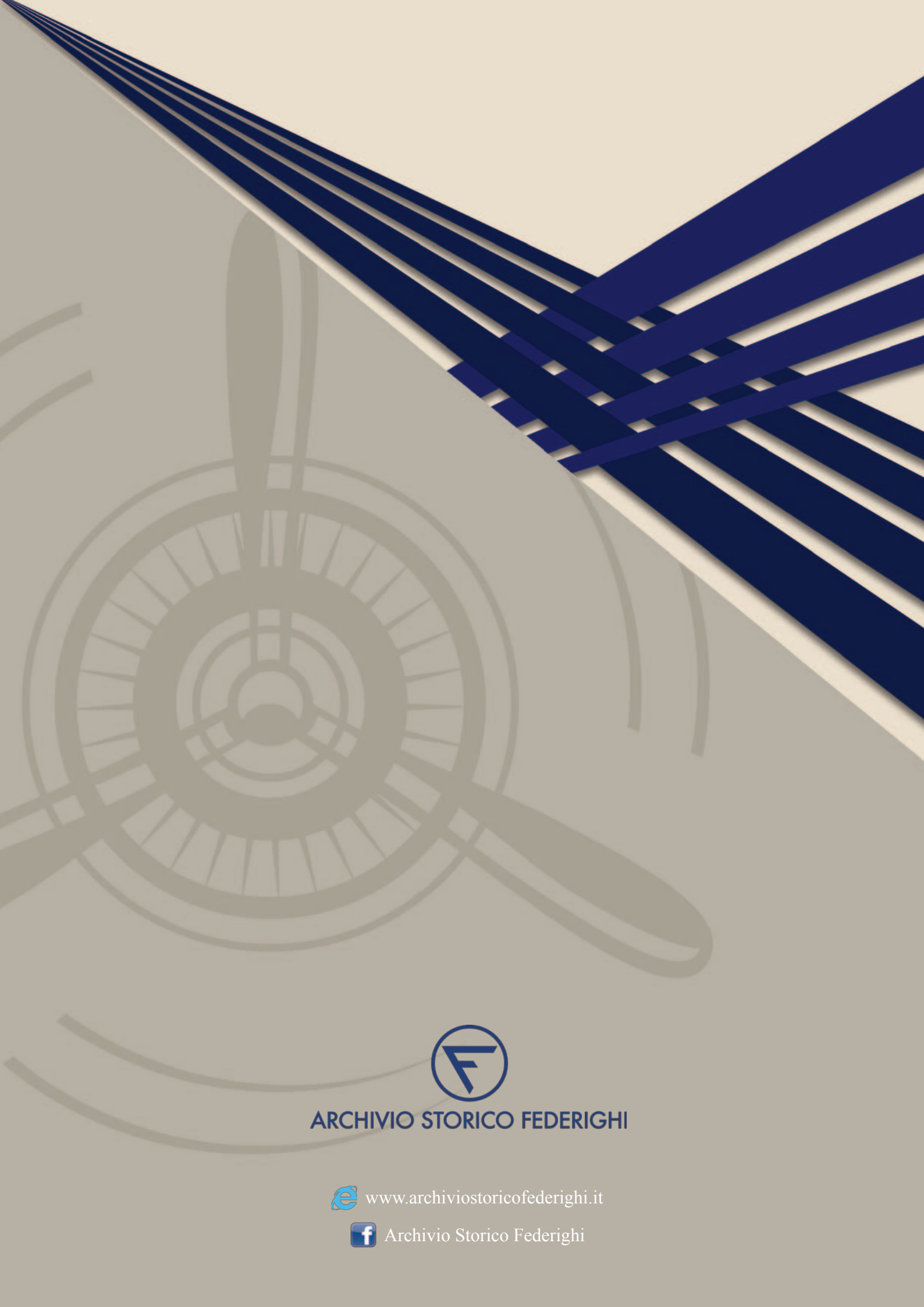
Dr. Gent
medical cosmetics



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