

AJIP 1

mensile di

Aeronautica

ENGLISH SUMMARY INSIDE

VEGA
*lanciatore
italiano*

*SWISS
orgoglio
svizzero*



AXALP
poligono alpino

NEOS *il piacere di volare*



Quarant'anni di STARFIGHTER

Il 9 giugno 1962 volò a Caselle il primo Lockheed F-104G assemblato in Italia dalla Fiat usando componenti di produzione Lockheed. Il caccia era all'epoca destinato ad armare i reparti da combattimento (intercettori, bombardamento e ricognizione) dell'Aeronautica Militare e solo nei prossimi anni verrà definitivamente sostituito nella linea della forza aerea.

TESTO DI GIUSEPPE LAPENTA

Immaginate di porvi alla guida di una Ferrari Dino degli anni '50, oppure di pilotare un aereo che all'epoca della sua apparizione era assolutamente innovativo, parliamo di anni '60. Come riuscireste a cavarvela con una macchina che in fatto di strumenti e impianti oggi appare, soprattutto in funzione dello scenario

operativo per cui era stata concepita, oltremodo sorpassata?

Ancora nel 2002 ci sono dei nuovi piloti militari che iniziano la transizione su quello che nell'immaginario collettivo aeronautico di tre generazioni di piloti è stato ed è tuttora un mito che continua a solcare i cieli italiani con il ruggito inconfondibile del suo motore J79.

Molte cose sono cambiate, ma come ha fatto lo "Spillone" a rimanere al passo con i tempi in fatto di addestramento ed esigenze operative? L' F-104 si è dovuto confrontare con macchine e scenari ben diversi da quelli presenti alla sua prima apparizione in Italia. Rimane uno di quei pochi tipi di aerei a far parte di una classe a

sé stante, è una macchina che combina potenza e grazia in forme longilinee che solo un purosangue può avere; inoltre, incredibile a dirsi, si tratta di un velivolo che ancora oggi è un'impressionante performer.

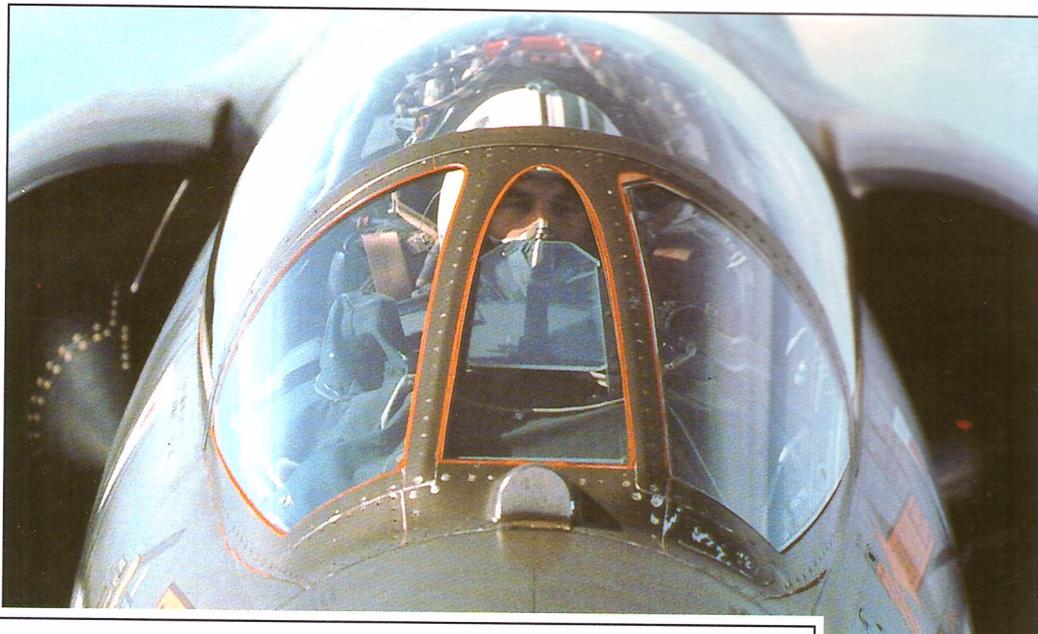
In una serie di articoli che saranno pubblicati su JP4, andremo a ripercorrere con i protagonisti che hanno volato sul "Cacciatore di Stelle", dagli esordi sino ad oggi, l'evoluzione dell'iter addestrativo di un aereo che ha fatto la storia non solo dell'Aeronautica Militare Italiana.

I PRECURSORI

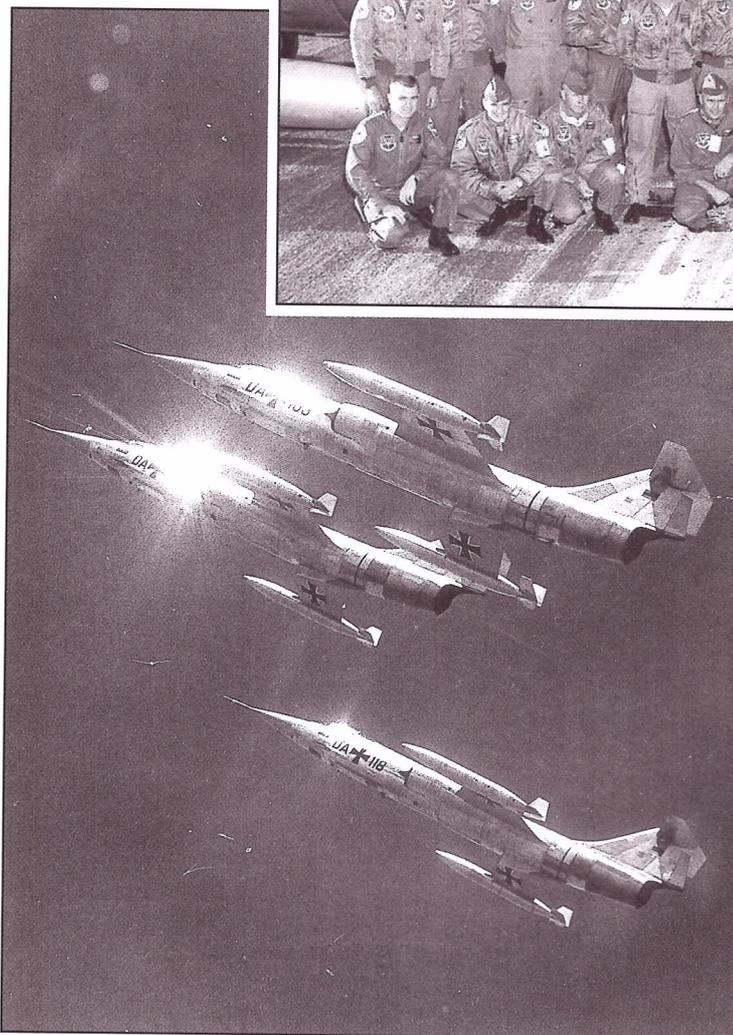
I primi piloti italiani che volarono sullo Starfighter furono, come sempre succede in occasione dell'arrivo di nuovo aereo, i collaudatori del Reparto Sperimentale Volo dell'AM e della FIAT, l'azienda incaricata della costruzione del velivolo in Italia.

Nella commessa iniziale la Lockheed prevedeva anche l'addestramento completo per un numero limitato di piloti militari, che vennero addestrati dall'USAF negli Stati Uniti sino all'ottenimento della "Combat Readiness" sull' F-104.

Paolo Bettera fece parte del gruppo degli otto italiani: "Volavo a Ghedi, sull'F-84F, quando all'inizio del 1963 mi si presentò l'occasione di andare in America per fare il corso sull'F-104, questo bell'aeroplano, che mi fu allora presentato come la



Lo Starfighter, nonostante le sue prestazioni, è stato usato poco dall'USAF; nella foto a sinistra appare una foto di gruppo del 476° TFS del 479° TFW, basato sulla George AFB, che dal 1979 venne rischierato anche in Spagna a Morón. In basso: pattuglia di F-104G della Luftwaffe. In apertura: cerimonia di "graduation" dei primi piloti sull'F-104; il quarto da sinistra in piedi è Paolo Bettera.



'Cadillac' del cielo.

Il corso completo durò sei mesi, circa 40 missioni, i piloti dovettero familiarizzare con termini e tecnologie nuove come lo "shaker" ed il "kicker", imparare ad atterrare con il motore oltre l'83% per tenere l'ala soffiata (Boundary Layer Control). L'impegno fu di conoscere la macchina e l'insieme del suo complesso sistema d'arma: "Ricordo in particolare la tecnica dei 'Flame-Out'; gli istruttori ci portavano su alcune piste lunghe tre-quattro miglia, ce ne sono molte sui laghi salati; passavamo sulla testata pista a una quota che ci sembrava spaventosa, 12-13 mila piedi, quindi simulando una piantata motore si effettuavano i 360 gradi per atterrare. Sembrava di essere altissimi, ma l'istruttore ci spronava ad abituarci facendoci capire che il 104, con il motore spento, va giù come

un sasso'. Facevamo anche delle navigazioni a bassa quota con il radar; trattandosi di TF biposto, si restava in tendina, e dopo il decollo si effettuava la navigazione radar con il ritorno di terra. Il bello era quando l'istruttore faceva togliere la tendina e si passava sul giusto obiettivo ed in tempo, la tolleranza era di uno-due minuti".

Ma i piloti italiani erano negli Stati Uniti non solo per imparare ed avevano occasioni per sfruttare l'esperienza già acquisita in patria: "Io provenivo dall' F-84F con impiego 'strike', dove ci costruivamo le carriere di navigazione a bassissima quota (BBQ) con segmenti di rotta di sette-otto minuti per non esser visti dai radar, a 500 piedi di quota. Applicai queste tecniche anche con il 104, suscitando la simpatia ed i complimenti del direttore del corso".

Al rientro in Italia alcuni di questi



Sopra: uno dei primi biposto F-104F su cui volarono anche i piloti italiani presso la scuola tedesca di Jever Ostfriesland (Waffenschule 10). Sotto: nel 1962 dalle linee di Caselle iniziarono ad uscire gli Starfighter, prima solo assemblati e poi interamente costruiti su licenza. Sullo sfondo sono visibili i Sabre che armavano all'epoca i reparti da caccia diurna, velivoli surclassati nelle prestazioni e capacità belliche dal "cacciatore di stelle".

piloti, tra i quali Bettera, furono inviati in Germania. Dopo un mese di corso sui TF-104F vennero impiegati come istruttori per le transizioni ai piloti provenienti dalle nazioni europee che avevano acquistato il velivolo, Germania, Belgio, Olanda, Italia. Ogni nazione aveva un contratto di formazione che prevedeva un numero di missioni diverso: "Per i piloti italiani erano

previsti sei voli a doppio comando, per i piloti tedeschi ne erano previsti venti".

Ma quali erano le reazioni iniziali di coloro che volavano per la prima volta su una macchina così nuova, dalle prestazioni così spinte? "Ricordo i primi voli dei 'colleghi' allievi, bravissimi, ma di fronte alla rapidità del 104 arrivavano in ritardo, bisognava retrainare il carrel-

lo e loro ancora pensavano al decollo. Ma durante i voli si abituarono velocemente a questi tempi, seguivano poi voli in tendina per lo strumentale. Facevamo anche una salita con il post-bruciatore fino alla tropopausa con accelerazione a Mach 2.2. Si partiva da Jever, situata vicino ad Amburgo e si andava verso sud per l'accelerazione, al termine del volo supersonico normalmente si effettuava una grandissima virata verso ovest per ritornare alla base. Una volta virai verso est, dopo l'atterraggio fui subito avvicinato da due ufficiali tedeschi per chiedermi che cosa fosse successo: due MiG della Germania Democratica si erano alzati in volo in quanto i loro radar mi avevano visto come una minaccia, mi ero avvicinato troppo rapidamente al loro confine, pur senza superarlo".

Al termine della transizione in Germania, i piloti tornavano in Italia per fare il decollo da solisti sull'F-104G monoposto, accompagnati da un aereo "chase", e l'attività continuava con dieci missioni, sempre in coppia con velivoli pilotati da colleghi già qualificati.



I piloti dei Reparti Caccia Bombardieri provenienti dall'F-84F dovettero adeguarsi operativamente ad un aeroplano che dava inizio ad una nuova era: "Da velocità prua e tempo, eravamo passati ad un aereo con autopilota, computer e navigatore inerziale; il 104 consentiva di effettuare il volo con grande precisione anche a bassa quota e bassa visibilità".

Non si era ancora risolto il problema della conversione e dell'addestramento operativo su basi autonome: "Nell'ottobre del '65 partecipai a Roma, presso lo Stato Maggiore dell'Aeronautica ad una riunione che doveva decidere l'impiego dei TF-104 biposto che sta-



PAOLO BETTERA

vano arrivando in Italia. Durante questi tre giorni di riunioni furono analizzate varie opzioni; io peroravo quella di dislocare due aerei per ogni Gruppo, in modo tale da consentire l'addestramento operativo presso i Re-

parti di volo. Alla fine prevalse l'idea di costituire un solo Gruppo di addestramento operativo, del quale avrei dovuto far parte anch'io, ma fui chiamato dall'Alitalia".

Si decise così la costituzione di quello che sarebbe diventato il 20° Gruppo Addestramento Operativo Autonomo di Grosseto, con i primi 24 TF-104G di produzione Lockheed.

Pilota militare nel 1952 con il 13° corso AUPC, viene inviato negli Stati Uniti con la classe 55H, rientra in Italia nel 1955 come pilota "Combat Ready" sul velivolo F-84E per essere assegnato alla 5ª Aerobrigata. Dopo aver fatto il passaggio all'F-84F, diviene istruttore strumentale. Dal 1958 viene trasferito a Ghedi sino al 1963, quando inizia il passaggio sull'F-104, su cui rimane sino al 1965. Anno durante il quale entra in Alitalia come pilota su Viscount, poi comandante su Caravelle, DC-9/30, A.300, per finire sul B.747 sino al '92, quando va in pensione per limiti di età (60 anni). Durante gli anni trascorsi in Alitalia ha svolto anche attività d'ufficio per Standards e Navigazione, attività quest'ultima alla quale partecipa ancora oggi.



A sinistra: ancora Paolo Bettera, il primo a destra, in posa sul muso di un T-33A durante il corso di pilotaggio negli Stati Uniti. In alto: uno dei primi Starfighter Italiani sullo sfondo degli F-86K, anch'essi costruiti su licenza dalla Fiat, e alcuni numeri della rivista della Lockheed destinata agli utilizzatori dell'F-104, illustrata con divertenti vignette che esaltavano le prestazioni dell'aereo.