

# IP4

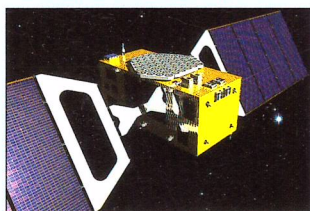
mensile di  
**Aeronautica  
e Spazio**

ENGLISH SUMMARY INSIDE



## Gli ultimi piloti dello "Spillo"

### Spazio



**GALILEO**  
SFIDA EUROPEA



### Trasporto Aereo

**AN-124**  
IL RUGGITO DELL'ORSO  
LA CRONACA DI UN  
"TRASPORTO ECCEZIONALE"  
A BORDO DEL  
GIGANTE DELL'EST

### Italia



**DELTA**  
AEROTAXI



## Gli ultimi piloti dello "Spillo"

*Si chiude la serie di articoli sulla storia del 20° Gruppo e sull'addestramento dei piloti dell'Aeronautica Militare che hanno avuto l'onore ed il piacere di volare sul "Cacciatore di stelle".*

TESTO DI GIUSEPPE LAPENTA - FOTO DI BRUNO DAMASCELLI

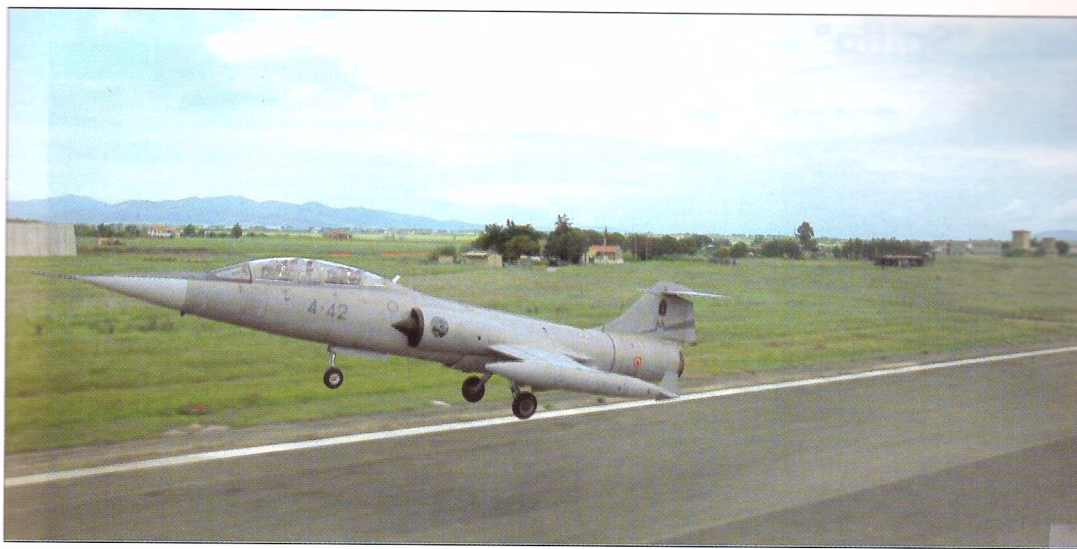
**"H**o iniziato a volarci quando era il massimo della vita (aeronautica), poi ho vissuto la fase dove c'era qualche dubbio se fosse il massimo della vita, ed ora sto vivendo il periodo dove c'è la certezza che non è più il massimo della vita." Questa frase che sintetizza l'epopea italiana dell'F-104 Starfighter è del magg. Giovanni Balestri, Comandante del 20° Gruppo.

Nelle scorse puntate (JP-4 di maggio e luglio) abbiamo percorso con i protagonisti di ieri l'evoluzione dell'addestramento piloti di F-104 dagli esordi, quarant'anni fa, sino agli anni '90; in questa occasione incontriamo i protagonisti di oggi sulla base operativa di Grosseto.

L'inizio degli anni '90 è stato importante per le innovazioni apportate all'ormai famosa conversione operativa composta di 38 missioni con il biposto TF-104, quella che hanno vissuto tutti i piloti che sono passati da Grosseto. I Gruppi operativi richiedevano un elevato livello addestrativo per i neo piloti di 104, tanto da ridurre il loro addestramento al reparto. La ragione fu dovuta principalmente alla mancanza di risorse ai reparti, in termini d'aerei e di piloti qualificati "Chase" (l'aereo che segue in volo). Nel 1991 ci fu il primo Corso Sperimentale Pre-LCR (Pre-Limited Combat Readiness): alle prime 38 missioni con il biposto, seguirono ulteriori 40 missioni sul monoposto, fino alla qualificazione ai voli notturni.

Magg. Balestri, Corso Falco 4°, dal '91 sull'F-104: *"Questo nuovo ciclo istruzionale negli ultimi anni ha toccato, tra alti e bassi, diversi compromessi dovuti essenzialmente alla carenza dei velivoli monoposto assegnati al Gruppo. Quindi le 40 missioni sul monoposto (codificate come Corso Pre-LCR) hanno subito negli anni delle variazioni in funzione della nostra disponibilità di velivoli e delle esigenze dei reparti; a volte sono diventate 20, oggi sono 45 tra biposto e monoposto. Il fine è di ottenere un buon handling ed una buona qualità operativa sulla macchina monoposto, leggermente differente rispetto al biposto. Al reparto i "frequentatori" diventano "Combat Ready" dopo altre 80 missioni."*

Dalla sua ricostituzione (15 febbraio 1965) sino ad oggi, il 20° Gruppo ha formato ben 1.350 "frequentatori", come sono chiamati gli allievi piloti di F-104. A settembre



**Il 20° Gruppo ha sempre svolto l'impegnativo ruolo di OCU (Operational Conversion Unit) per i piloti destinati alla linea Starfighter, un'attività che volge ora al termine con l'arrivo dell'Eurofighter.**

nuovo a parlare di EFA e F-16, quindi dopo un breve passaggio sul 104 i piloti si sarebbero ritrovati su un altro caccia. Ecco perché la linea intercettori è ridiventata molto appetibile per gli allievi piloti ed il loro livello e impegno ha cominciato a risalire."

I nuovi piloti militari resteranno a volare sul 104 sino alla fine della sua fulgida carriera in Aeronautica; oggi il loro entusiasmo è una combinazione tra la prospettiva di cambio linea ed il fascino di volare il

2002 si prevede l'arrivo a Grosseto degli ultimi quattro frequentatori in transizione sul 104; durante questi anni si sono avvicinate tre generazioni di piloti, ma non è mutato l'impegno profuso nella transizione ad un aereo così difficile da gestire, che ha premiato e "castigato" molti piloti, ma tutto questo non ha fatto che accrescerne il mito ed il fascino di padroneggiarlo in volo. Agli inizi degli anni '90 non c'erano spiragli per altri caccia intercettori nell'AM; si era all'inizio delle operazioni militari congiunte a livello internazionale come la guerra del Golfo. I piloti che arrivavano a Grosseto dopo le scuole di volo, a volte, non erano molto entusiasti di fare la transizione ad un velivolo che avrebbe avuto ben poche opportunità reali d'impiego operativo.

"Il basso entusiasmo degli allievi", dice il magg. Balestri, "è stato

**Nonostante l'anzianità del disegno e i notevoli limiti operativi rispetto ai caccia delle nuove generazioni, molti sono coloro che coltivano il sogno di pilotare il mitico "Cacciatore di Stelle".**

avvertito anche al 20° Gruppo e il livello non era al massimo, soprattutto da parte dei frequentatori che erano stati mandati all'F-104 senza aver avuto la possibilità di sceglierlo su base volontaria, come sempre è stato. Questo periodo storico è stato breve; già dal '99 si è cominciato di

mito, è incredibile quanto un aereo ormai datato sia ancora vissuto con tanto orgoglio.

I piloti provenienti dalle scuole di volo americane iniziano la transizione al 104 con circa 250-300 ore d'esperienza, quelli delle scuole italiane con circa 200 ore. Per capire dal vivo le loro sensazioni, parliamo con il ten. Maurizio Dell'Eva, proveniente dal Corso Sparviero 4°, il primo corso a completare la laurea in Scienze Politiche in Accademia. "Dopo aver frequentato le scuole di volo americane su T-37 e T-38, ho imparato a conoscere lo spirito del 104 in Aeronautica Militare: era l'idea del correre veloce e sfrecciare nel cielo, la sua storia, la sua grande potenza. Desideravo solo il 104 nel mio futuro di pilota; sono stato assegnato al 104 con immensa gioia. L'impatto con il 104 è stato bellissimo: sentire finalmente il suo rumore dal vivo. Spesso mi si vede attraversare la strada per andare a guardare e ascoltare i decolli, è come vedere un miraggio che si avvicina sempre più.

All'inizio si ha la sensazione di sedersi in un cockpit piccolo e stranissimo; all'apparenza sembra scomodo, è tutto stretto e ravvicinato, tante cose vanno ricercate a tastoni, capisci nell'immediato che è una macchina da conoscere molto bene prima di iniziare i voli."

Dell'Eva, dopo il corso teorico di circa tre settimane svolto presso il reparto di manutenzione di Grosseto, i briefing su caratteristiche di volo e manovre operative del 104, è oggi in attesa del tanto agognato primo volo, il più atteso su qualsiasi tipo di aereo.



## Gli Ultimi piloti dello "Spillo"

Il ten. Rolando Pellegrini, 117° Corso AUPC, è a Grosseto da un anno; dopo il corso sul biposto TF-104, ha effettuato 40 missioni con il monopo- sto (F-104S ASA-M); è il giorno prima del suo esame finale presso il 20° Gruppo: "Il primo decollo con il 104 è stato impressionante; con il suo post-bruciatore, è come avere un secondo motore, il suo inserimento si avverte come un vero calcio da dietro. Tutto è più veloce: con il Macchi 339 ci vogliono 20 secondi per accelerare dal rilascio freni e andare in volo a circa 100 nodi, stesso tempo per decollare con il 104, ma... a 200 nodi!

All'inizio la condotta del volo è soprattutto strumentale, anche per il volo a vista; io non ho mai guardato le zone di lavoro fuori dal cockpit: erano tutte radiali, distanze e parametri strumentali. Dopo il decollo guardavo di nuovo la pista solo in virata base prima dell'atterraggio, questo per i primi 7-8 voli.

L'estensione dei flap è stata la mia difficoltà iniziale, tutti gli aerei del mondo all'estrazione dei flap tendono a cabrare, il 104, a causa dell'ala ametrata rispetto al baricentro, ha il momento cabrante dell'ala che si traduce in una tendenza a picchiare. Nei primi circuiti, dopo l'estrazione del camello e dei flap, era facile perdere anche 400 piedi.

All'inizio si teme il 104, ma gradualmente, prendendo confidenza e grazie agli istruttori che ci dimostrano le sue capacità, si acquista fiducia; l'aereo è pericoloso se si



**Il pilotaggio dello Starfighter richiede molta attenzione perché il caccia accoppia prestazioni elevate a comandi di volo e sistemi di bordo decisamente spartani. Si tratta in definitiva di un aereo molto impegnativo.**

va piano, ma andando veloce è un aereo normale.

Le delusioni arrivano ai primi combattimenti aerei: oltre a non virare stretto, si perde energia molto facilmente, ma forse perché noi allievi non sappiamo ancora usare bene il 104.

La condotta del 104 richiede molta attenzione da parte dei piloti per l'elevata velocità e la "spartanità" dell'aereo. Dal punto di vista dell'"airmanship" (abilità di pilotaggio) il 104 è sicuramente formativo perché difficile; bisogna essere mol-



to veloci in tutte le operazioni. Questo impone una progressione addestrativa e un adattamento graduale da parte dei nuovi piloti. Il livello operativo delle missioni è commisurato alle capacità di chi ci vola. La parte basilica del volo è stata ridotta negli anni per fare spazio alla parte

operativa, attenti a dare una mentalità moderna ai piloti. Oggi sono cambiati i presupposti operativi, ci sono scenari complessi, con operazioni che richiedono una maggior preparazione a terra al fine di rendere il più proficuo possibile il volo.

La figura centrale del 20° Gruppo è quella dell'istruttore. Per diventare istruttore bisogna essere pilota "Combat Ready" con almeno 700 ore di volo su F-104; prima ne erano richieste 1.000 e i requisiti inferiori sono dovuti alla difficoltà di reperire piloti con esperienza; inoltre si è visto che 300 ore non abbassavano più di tanto la prestazione

**Particolare è anche la tecnica di atterraggio nonostante il sistema di "soffiaggio" sui flap di aria presa dal compressore del motore per mantenere aderente il filetto fluido.**





e la qualità dell'istruttore. I nuovi istruttori sono scelti a Grosseto tra i nominativi che sono proposti dai reparti operativi, a rotazione tra i Gruppi, per variare ed arricchire l'esperienza del corpo istruttori.

Fino al 1994 il nuovo istruttore di F-104 andava a Lecce presso il 61° Stormo per qualificarsi "Istruttore di Volo". Oggi resta a Grosseto e, al termine del corso di qualificazione al posto posteriore sul biposto

TF-104, è qualificato come "Istruttore di Specialità". L'attività istruzionale inizia subito con gli allievi che hanno già esperienza di volo sul 104; gli allievi ai primi voli sono assegnati al neo istruttore che ha al suo attivo almeno un anno di esperienza nel ruolo.

Parliamo della figura odierna e di come gli istruttori trasferiscono agli allievi piloti lo "Starfighter" con il cap. Gabriele Zanchetta, Corso

Nibbio 4°, istruttore di F-104: "Negli ultimi anni il 104 è diventato propedeutico per gli aerei più moderni ed è in quest'ottica che si è sviluppato tutto l'addestramento. I piloti arrivano dalle scuole di volo con una formazione media, si tratta di prenderli e mandarli poi da soli ad effettuare le missioni assegnate. Gli istruttori devono trasmettere ai frequentatori due cose: l'operatività del 104 com'era prima e la menta-

**Gli istruttori assegnati al 20° Gruppo sono tutti piloti "Combat Ready" con almeno 700 ore di volo sull'F-104; essi provengono a rotazione dai reparti dell'AM che ancora schierano il caccia.**

lità del pilota intercettore moderno. Questo è un bilanciamento che bisogna fare molto attentamente perché se si esagera dalla parte dell'operatività diventa poco sicuro operare con il 104 negli scenari moder-

## Bail Out

*"Bail-out è il termine che useremo per ordinare il lancio mentre se dobbiamo parlarne useremo sempre la parola eiezione."* Così finivano sempre i briefing pre-volo a Sheppard, negli USA. Eravamo stati preparati ad affrontare il lancio e la sopravvivenza nel "Life Support", il mese che precedeva l'inizio vero e proprio del corso di pilotaggio. Ci avevano sempre detto che quello era il periodo più tranquillo dell'intero corso. Di approfittarne quindi, anche perché le cose che ci venivano spiegate e fatte provare, non le avremmo più riviste se non nel momento del bisogno.

Finito Sheppard nel 1991, sono arrivato, assieme ad altri tre colleghi, al 20° Gruppo di Grosseto per frequentare il corso sull'F-104, l'ultima barriera da superare prima di diventare un "vero" pilota e smettere i panni dello studente. Molte storie e racconti avevano preceduto quel giorno. Il ricordo più fresco era rappresentato dal mio ultimo comandante di corso in accademia che proprio al 20° Gruppo aveva deciso di non volare più sullo "spillone" ed era stato dirottato sugli Atlantic. L'F-104 con la sua fama, faceva paura: macchina mitica, dalle velocità elevate, dal controllo complicato, dai margini d'errore ridottissimi. In America, tra "ex-vietnamiti" e tedeschi nostalgici, una volta saputo che avrei continuato la mia carriera sullo "Zipper", era tutto un racconto di aneddoti. A volte riguardavano la macchina: "Powerful machine! Excellent engine! Incredible rate of climb! Acceleration! Speed is life". Altre volte riguardavano i morti che "The Widow maker" aveva lasciato inspiegabilmente sul campo. L'"inspiegabilmente" arrivava sempre per non offendere la memoria del defunto anche se il racconto lasciava intendere che l'errore umano era stato la causa del crash. Oltre allo Starfighter dicevo, arrivavo a Grosseto conoscendo la fama del 20° Gruppo, il Gruppo dei "manici", di quelli che con lo spillone

erano in grado di fare cose incredibili, sia operativamente che dal punto di vista acrobatico. Pilotare una belva simile dal posto posteriore doveva richiedere capacità non comuni. E questi signori istruttori avevano ben chiaro in testa che chi non aveva le capacità minime per non farsi male con lo spillo, andava "segato".

Con questo stato d'animo ho iniziato il corso sul 104. Devo ammettere che all'inizio la parte teorica mi ha affascinato. Tutto meccanico! Penso che i progettisti di questa macchina e di questo motore abbiano dedicato la loro vita a concepire certi particolari! La parte pratica invece all'inizio non mi ha entusiasmato. A parte il discorso, sempre presente in uno studente, che era un corso dal quale si poteva essere dimessi, devo dire che la condotta strumentale richiesta dallo spillone mi impegnava tanto e non mi concedeva il minimo piacere. Appena mi azzardavo a guardare fuori, magari facendo un "sfogata", arrivava puntuale la voce dell'istruttore a dirmi "Guarda dentro! Lo vedi l'APC! (Automatic Pitch Control)". Le coppie in formazione sono state il primo momento di soddisfazione. Malgrado fosse parecchio pesante ed avesse la "tassa" dei T/O Flaps da "cavare", come diceva il mio IP (Instructor Pilot), era un piacere vedere la risposta del motore e sentirsi abbastanza padroni della situazione.

Avevo da poco girato la boa, cioè passato la parte basilica. Ero nella metà del corso integrativo quando tutti i ricordi e le nozioni imparati al "Life Support" sono tornate immediatamente a galla. Mi preparavo ad impostare un "rovesciamento" quando, un colpo sordo proveniente dalla parte posteriore, mi ha scaraventato contro le cinghie e quasi a sbattere contro il cruscotto. L'unico strumento che ho visto era l'indicatore dei giri che scendeva velocemente e stava già passando il 70%. Come per la sfogata sopra accennata, è giunta istantanea la voce del

## Gli Ultimi piloti dello "Spillo"

ni, mentre se si esagera con l'addestramento di qualche anno fa, si rischia di non essere aggiornati.

Abbiamo suddiviso tutto in fasi. La prima fase è quella del decollo solista, dove si tengono gli allievi molto controllati, senza dar loro la possibilità di scelte personali. I riferimenti sono parametrici, tutto è previsto, si deve vedere se un pilota è in grado di volare da solo sul 104. Dopo il decollo solista, alla dodicesima missione, c'è la fase pre-operativa: dieci missioni per introdurre altre forme di volo, le prime intercettazioni e navigazioni; è qui che si comincia a 'rilasciare' un po' il

frequentatore. Dopo circa 30 missioni dall'inizio, quando comincia a volare con il monoposto, si vede se l'allievo ha fatto sua la mentalità da intercettore."

Cosa vuol dire avere la mentalità da intercettore oggi?

"Il pilota deve dimostrare di aver acquisito la "Situation Awareness/Controllo della Situazione; deve capire ed avere ben chiara la situazione intorno a sé. E' un'attività di volo in continua evoluzione, non programmabile; l'intercettore deve avere il senso dello spazio tridimensionale intorno a sé.

L'addestramento è mirato all'ot-

tenimento della Combat Readiness per il servizio di sorveglianza dello spazio aereo, ruolo assegnato oggi ai reparti operativi su F-104, è inoltre propedeutico a missioni complesse: scorta a bassa quota e operazioni di superiorità aerea."

Proviamo a capire bene la mentalità del pilota di F-104.

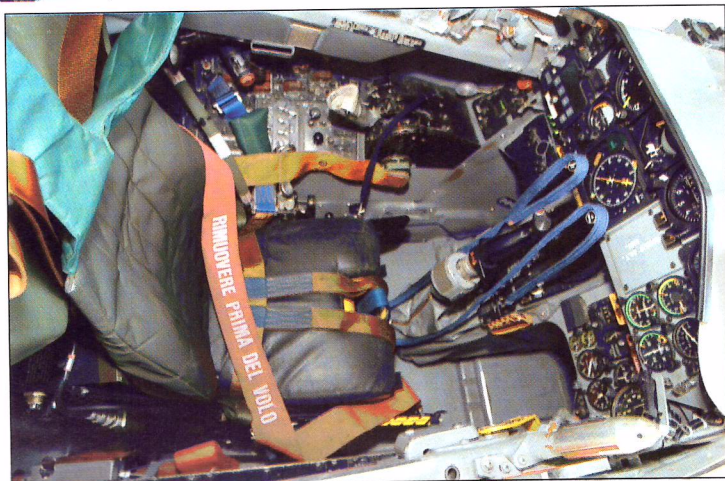
"Questo aereo è stato un fantastico mito", ci dice il cap. Aldo Sgarzi, Corso Grifo 4°, istruttore con 1.900 ore di F-104, "Tra i vari limiti che coinvolgono chi ha volato per anni su un velivolo tecnologicamente datato, si nasconde anche qualche indubbio elemento a favore. Mi piace pensare che il punto forte di chi ha volato sul 104 sia la capacità consolidata di predisporre

mentalmente ad affrontare, istante per istante, le situazioni che si verranno a presentare di lì a poco. E' un continuo pensare avanti, focalizzando l'azione che sarà necessario intraprendere nell'immediato futuro, tecnica che risulta l'unica via percorribile per volare dignitosamente questa macchina, via di mezzo tra razzo e aereo."

Può fare un esempio comprensibile a tutti i lettori di JP 4?

"Un esempio che si fa spesso per punzecchiare le mogli e che risulta estremamente calzante è il seguente: se provate ad osservare vo-

**La prima impressione dei "frequentatori" che prendono posto sull'F-104 è quella di trovarsi in un cockpit piccolo e strano; sensazioni che sottolineano la diversità dell'aereo.**



solito istruttore a dirmi con calma "preparati al lancio!" Il primo istinto mi ha fatto rizzare la schiena e tirare indietro i piedi. Così si faceva sul T-38. No, i piedi andavano sulla pedaliera, e lì li ho messi subito, anche se il non vedere più da metà tibia in poi, non è stata una bella sensazione. Mentre io pensavo ai miei piedi, l'istruttore, dietro, era preso a cercare di rianimare la Tigre, il J-79, e mi diceva "sto provando a riacenderlo" con tale sicurezza e certezza che lo spillo non l'avrebbe tradito, che io quasi tranquillizzato, mi sono dedicato all'IFF e l'ho messo su emergenza. Eravamo attorno agli 8.000 piedi e dopo l'IFF è arrivato l'ordine: "lanciati"! "Ma allora devo farlo sul serio!" è stata la mia prima reazione. Poi ho preso la maniglia superiore, un rapido pensiero a Gesù ed ai miei cari, ed ho tirato. Ho visto la fiammata dei "Canopy Thruster" dai lati della tendina che mi tenevo davanti alla visiera. Poi un calcione nel sedere, la vista che se ne va, buio, ma ho sentito la botta dei polpacci sul seggiolino e mi sono reso conto di essere fuori a rotolare. Quindi una botta tremenda mi ha fatto tornare la vista con associato un fortissimo dolore alle "parti basse". Shock d'apertura, mi sa che si chiama così! Mi sono trovato appeso al paracadute. In fondo, sulla mia destra, vedevo lo Spillone che picchiava con fiamme gialle che uscivano da dietro. Mi sono dedicato al mio paracadute. Tutto mi è venuto fuori come per incanto senza doverci pensare. Ho guardato il paracadute: tutto ok, non ci sono fiamme o reggiseno! Mi sono alzato la visiera e mi sono accorto che la maschera si è staccata da sola da un alto. Le mani sono allora scese per disinserire la "Safety Clip". Levandola ho pensato che a quel punto sarebbe bastato ruotare e premere per precipitare nel vuoto. Poi è la volta del battellino. Mentre riflettevo sul fatto che il canotto non si era gonfiato la mia attenzione è stata catturata da un bel elettrodotto che qualcuno ha pensato bene di costruire proprio tra le mie gambe! "Guardate tra le gambe: è lì che atterrerete" di-

cevano al Life Support. Già vedevo i titoli dei giornali "Giovane ufficiale si salva lanciandosi ma muore bruciato sui cavi elettrici!" Mi sono aggrappato alla cinghia posteriore e dopo aver provato destra e sinistra, ho visto che da una parte funzionava ed ho tirato finché il cavo elettrodotto non è sparito dalla mia visuale. Ma subito è arrivato il bosco. Era vicino, molto vicino. "Non guardare il punto d'impatto ma l'orizzonte, altrimenti ti irrigidisci e ti fai male. Proteggi le giugulari. Preparati al PLF (Parachute Landing Fold)" altre preziose memorie riaffiorate per magia. I rami mi hanno alzato la visiera, graffiato il viso, ma ho toccato terra molto dolcemente. Mi sono trovato appeso e toccavo il terreno solo con la gamba destra. Mi sono fatto un rapido check-up e visto con gioia che ero tutto intero mi sono messo ad aspettare i soccorsi. Di uscire da quella macchia fitta non se ne parlava. Potrei raccontare tutta l'attesa per i soccorsi e il mio mettere in pratica, come un boy-scout, tutti i consigli ricevuti, ma forse è meglio raccontare il dopo. Dopo circa 20 giorni di riposo e cure per una leggera compressione delle vertebre, sono tornato al 20°. La mia classe aveva ormai finito il corso. Ne era arrivata una nuova che era all'inizio del programma. Non mi sentivo né carne né pesce. Nel frattempo, tra l'altro, avevano anche sistemato il temuto simulatore: che fortuna! Un'altra occasione per essere segato.

Non è stato così. Mi sono affezionato al m.llo Cerboni, l'uomo del simulatore, come a uno zio. Lui assieme ad un istruttore, che forse aveva a cuore più degli altri il mio rendimento, mi hanno aiutato a tirare fuori le paure che il lancio aveva creato. Quando ho ricominciato a volare, ogni vibrazione o rumore anomalo, mi facevano concentrare sugli strumenti motore. Mi irrigidivo, mi aspettavo di veder di nuovo i giri scendere inesorabilmente e dover ripetere l'esperienza che, per

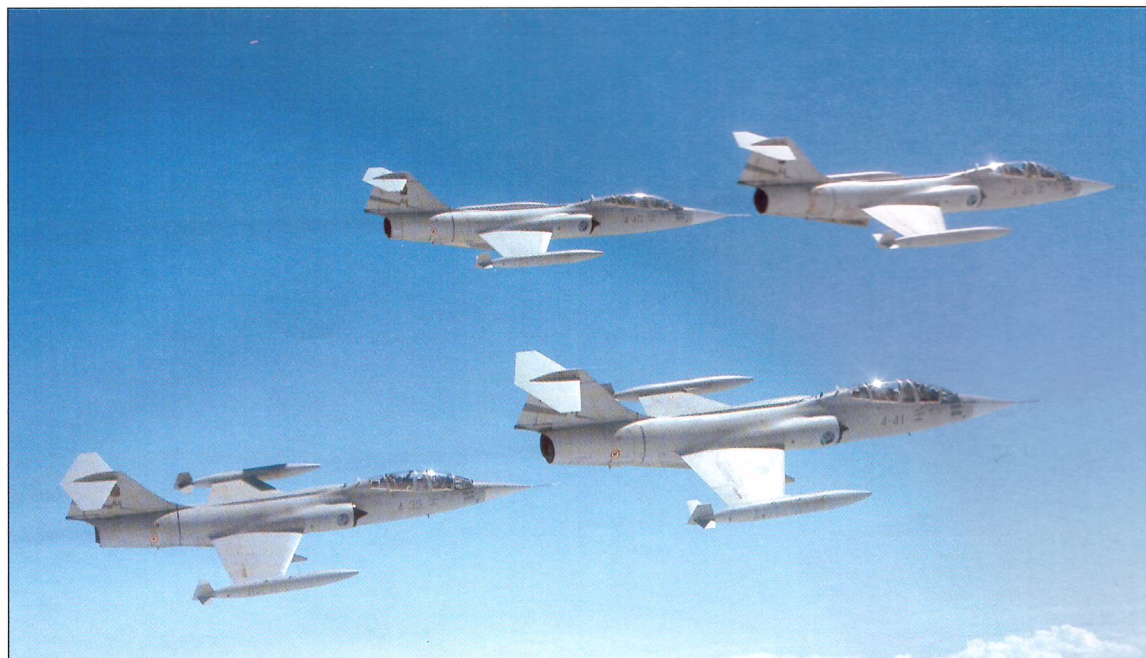
**Nonostante gli anni e gli acciacchi, lo Starfighter resta un purosangue del cielo, una macchina che merita il rispetto e l'attenzione di chi ci vola.**

stra moglie che torna a casa dal supermercato noterete che si pone il problema di trovare la chiave di casa tra mille tasche e borse solo davanti alla porta inesorabilmente chiusa. Le si presenta il problema e, solo allora, avvia tutte le azioni necessarie a risolverlo.

Al contrario, il pilota di 104 ormai totalmente condizionato dal

proprio lavoro, mediamente inizia a pensare alla porta di casa quando sta parcheggiando la macchina, valuta quale può essere il momento più opportuno per estrarre le chiavi dalla tasca senza che esse siano di impiccio, e si fa trovare pronto con la chiave giusta un attimo prima che ciò serva realmente.

Scherzi a parte, mi auguro che la particolare predisposizione di chi vola sullo 'Spillo' ad applicare la regola del 'think ahead/pensare avanti', sia sicuramente un punto fermo sul quale concentrare tutti gli sforzi nella dolorosa e faticosa fase di



transizione da un mito degli anni '50 ad un velivolo moderno."

Oltre a partecipare al sistema d'allarme aereo nazionale, il 20° Gruppo ha mantenuto una presenza costante negli eventi operativi reali, ha partecipato alle operazioni Kosovo e Kremlin, quest'ultima in occasione del vertice NATO a Pratica di Mare lo scorso maggio.

Il 20° Gruppo fa parte del 4° Stormo di Grosseto che sarà la prima base italiana a ricevere durante la primavera del 2003 l'Eurofighter Typhoon. L'imminente arrivo del nuovo caccia europeo coinvolge la

riqualificazione dei piloti dello Starfighter; ne parliamo con uno dei principali interessati alla transizione EFA, il cap. Andrea Truppo, Corso Marte 4°: "Entusiasmo e nostalgia si fondono in un unico sentimento che genera sicuramente un senso di appagamento e soddisfazione, sia per la consapevolezza di divenire a breve un pilota di EFA sia per quella di essere stato un pilota di 104. Proiettandomi nell'immediato futuro, posso finalmente soddisfare la sete di operatività e modernità e finalmente paragonarmi in termini di risultati con i miei colleghi stranieri

con cui sono sempre più in stretto contatto; se guardo indietro vedo il mio nome o la mia presenza in foto di gruppo, Gruppo CIO di F-104, consapevole di aver preso parte a qualcosa di non ordinario che ha segnato e continuerà a segnare la storia dell'aviazione militare." ■

#### RINGRAZIAMENTI

L'autore ringrazia in particolare il cap. Aldo Sgarzi per la collaborazione gentilmente prestata nella preparazione dell'articolo.

quanto fosse andata bene, sapevo essere sempre soggetta a deviazioni fatali. Avevo paura anche quando volavo in formazione stretta. Mi vedevo da un momento all'altro urtare contro l'altro aereo ed essere costretto al lancio. Non mi stavo sicuramente divertendo. I miei colleghi amici erano al reparto. Solo con alcuni dei nuovi arrivati mi trovavo bene, ma non al punto di parlare delle mie paure. Fino al giorno in cui un IP mi ha preso da una parte e mi ha fatto capire che quello che mi era capitato era un evento straordinario. Non si sarebbe ripetuto ogni due voli! E poi avevo dimostrato di sapermela cavare bene anche nel lancio. Con lui avevo volato la seconda formazione e la solista di coppia. Mi aveva visto volare, sapeva che il mio rendimento attuale era al di sotto delle mie capacità. Parole che non dimenticherò assieme a quelle del m.llo Cerboni e agli scherzi che mi faceva un altro "mitico" istruttore, conosciuto per la "mano sopraffina". Grazie a questi signori ho via via riacquisito la sicurezza nello spillone. Ho finito il corso e sono arrivato a Rimini, al 23° Gruppo. Non potevo chiedere di più, perché qui eravamo ben in quattro ad aver fatto uso del seggiolino e tutti mi hanno dato una mano per tornare alla normalità. Quasi dieci anni dopo la mia carriera di pilota mi ha fatto tornare al 20° Gruppo, nei panni di Istruttore. E' agosto e sono praticamente Comandante di Gruppo, perché il mio numero uno è in vacanza, in attesa di entrare nella Compagnia di Bandiera. Sono in SOR, quando sento di sfuggita "mi sa che vi dovete lanciare". Chiedo spiegazioni. Sono tutti stupiti come me. Chiedo chiarimenti al pilota: un gamba del carrello principale di un TF si è rotta. Penzola da un lato. Non rimane che far lanciare istruttore e frequentatore. Tutto mi torna a galla come fosse passato solo un minuto. Ma questa volta io sono a terra e sul velivolo, oltre al collega, c'è anche un giovane frequentatore, poco più avanti di quanto ero io nel corso. Avviso il Comandante e parlo con

l'istruttore. Anche lui concorda: l'unica soluzione è il lancio. E' agosto l'acqua del mare, grazie al cielo, non è gelata e abbiamo pure il tempo di far decollare l'elicottero del SAR. Anche la Capitaneria di Porto è sul pezzo. Fanno allontanare tutte le barche dal luogo deciso e si aspetta che il carburante diminuisca. Ci siamo "Ci stiamo lanciando" Sono usciti tutti e due i seggiolini ed i paracadute si sono regolarmente aperti, ci dicono dall'elicottero. Procediamo col recupero. L'istruttore salta su una barchetta a due passi e si fa portare a riva. L'allievo frequentatore invece è in acqua e urla. Mi dicono che forse si è fatto male perché urla come un dannato! Lo recuperano e verificano che era solo lo spavento a farlo gridare in quel modo. Tutto finisce bene. I due piloti sono salvi, senza un graffio, nessuno ha subito danni e l'aereo è adagiato sul fondo del mare a poche centinaia di metri dalla riva. Lo potremo recuperare per vedere cosa è successo esattamente. Chiamo la famiglia dello studente per informarli dell'accaduto e scendono le lacrime pensando a quello che mi aveva raccontato mia madre quando è stata avvertita del mio incidente. La sorella appena sente chi sono piange. Arriva la mamma, la calmo, almeno ci provo, e le spiego che il figlio sta bene. La chiamerò appena può! Stia tranquilla sta bene!

Il ragazzo, devo dire, è stato più in gamba di me. Non ha manifestato problemi, anche se io lo tenevo d'occhio, parlavo con lui cercando di scorgere i sintomi che ben conoscevo. Chiedevo ai colleghi che ci volavano se mostrava segni di paura. Ha superato bene il trauma, anche grazie ai suoi colleghi ed al suo carattere, sicuramente più aperto del mio. Oggi è un giovane pilota militare "Combat Ready" sul mitico spillone. Si sta godendo gli anni più belli e sono sicuro che avrà sempre una bella storia da raccontare.

**Ugo Gentilini**