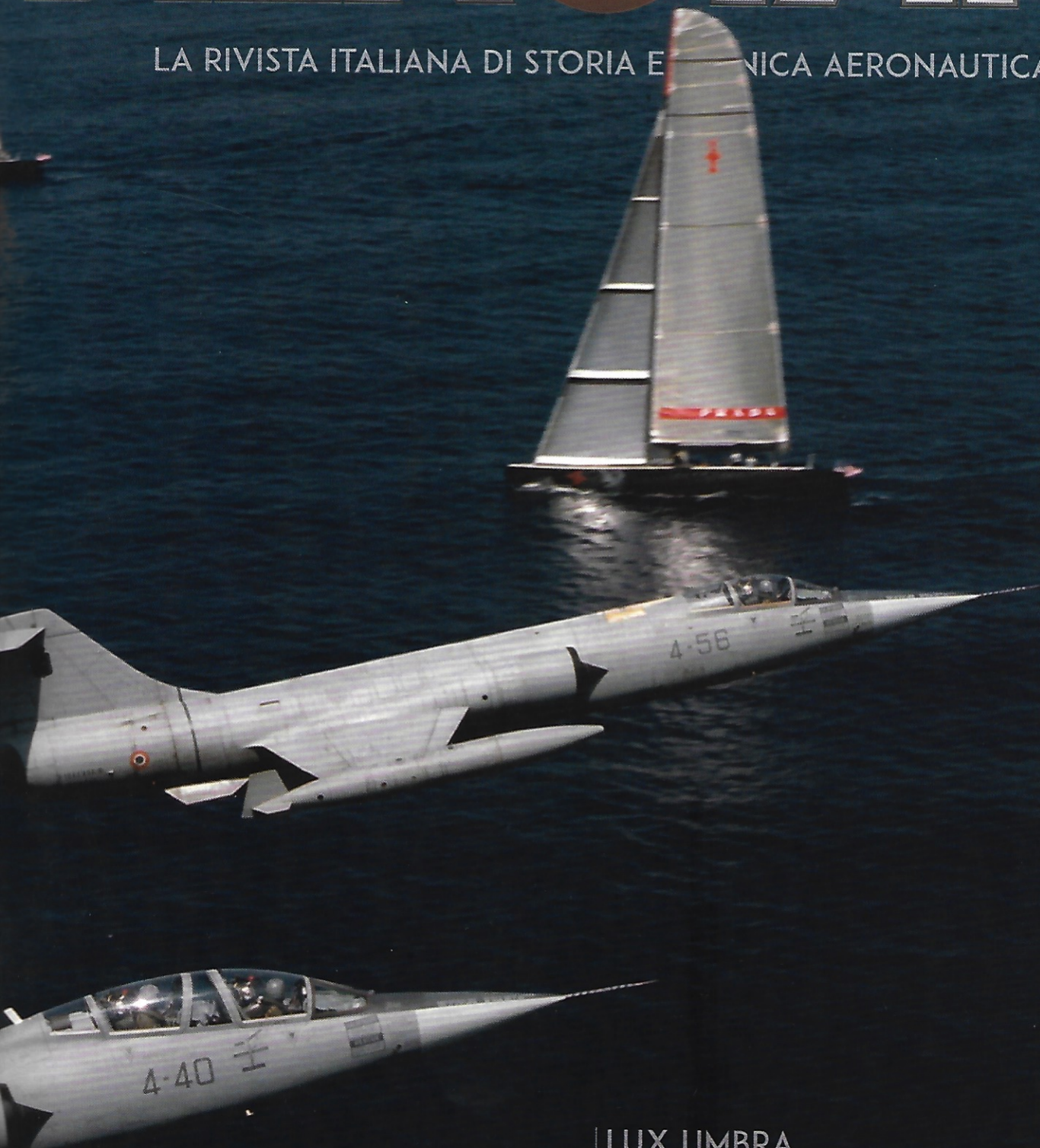


Anno 3 | Numero 14 | Mar/Apr 2021 | € 12,00

AEROFAN

LA RIVISTA ITALIANA DI STORIA E TECNICA AERONAUTICA



LUX UMBRA

Storia e impiego del Piaggio PD. 808

SPECIALE DESERT STORM

Seconda parte - US Navy e US Army

IMMORTALE COME UN 104

*Uno Starfighter dell'Aeronautica Militare
torna a volare negli States*

Luckyplane



PERIODICO BIMESTRALE - P.I. 20/03/2021



WARREN

Immortale come un

104

Uno Starfighter dell'Aeronautica Militare
torna a volare negli States

Giuseppe Lapenta

L'F-104 Starfighter, il leggendario e intramontabile supersonico continua a stupire ed entusiasmare i suoi tantissimi fan. Sono passati oltre sessant'anni dall'entrata in scena di questo fantastico aereo, ma ancora oggi, guardando i Social Media, si possono trovare tanti gruppi di appassionati. Su alcune chat confluiscono oltre 10.000 iscritti, tutti molto attivi nella pubblicazione di foto, video, ricordi, non mancano alcuni inediti.



Florida, gennaio 2021. Il TF-104-M N9925F [ex M.M. 54258] scalda il motore per effettuare uno dei primi voli di collaudo e verifica con la Starfighters Aerospace.

In Europa esiste un solo posto - Bodø in Norvegia - che si può fregiare di uno Starfighter autorizzato a volare. Altrimenti, per veder volare l'F-104, bisogna andare negli Stati Uniti, al Kennedy Space Center in Florida, dove la Starfighters Aerospace possiede otto Starfighters (due sono in attesa di trasferimento al Royal Air Museum di Bonifay, Florida), di cui ben due volanti (N991SF e N992SF).

Nel Team di Starfighters Aerospace lo chiamano amichevolmente "Blackbird", anche per differenziarlo dal "Black Beauty" o "Nerone", il mitico Special Color italiano protagonista delle ultime foto degli F-104 nostrani.

Il TF-104G-M N992SF (ex Matricola Militare 54258) di Starfighters Aerospace è stato radiato il 25 ottobre 2004 dall'Aeronautica Militare dopo il suo ultimo atterraggio a Grazzanise, reduce da oltre 34 anni di servizio attivo.

Le origini di questo Starfighter (Construction Number 583H-5209, Model 583-10-20) sono tutte italiane: costruito dalla Lockheed, faceva parte dei 24 TF-104G

assemblati da FIAT Aviazione. Completato nel 1969 e consegnato all'AMI il 22 ottobre 1969, l'arrivo al 20° Gruppo Autonomo Operativo di Grosseto risale al 22 gennaio 1970.

Fino al 1985 mantiene sulla fusoliera il vistoso codice numerico 20-23. Con la perdita dello status di Gruppo Autonomo, i TF mostrano il codice "4" al posto del "20". Cambia anche la numerazione dei velivoli dall' 1 al 24 passa ai numeri tattici dal 25 in su. Il MM 54258 assume il "numero di carrozzella" 4-40. Sul timone di direzione l'insegna del Cavallino Rampante prende il posto dello stemma a scudo del leone, che in versione circolare, adorna la presa d'aria. Per un periodo viene applicata una saetta spezzata di colore blu con i bordi gialli. A dicembre 1990 al 4-40 viene applicato lo Special Color per celebrare le "75.000 ore di volo" del TF/F-104G con il 20° Gruppo, ha mantenuto lo schema fino ad agosto 1991.

Nel 1995 inizia il programma di aggiornamento dei TF-104G alla versione M (Modificato), la denominazione

Cinque TF-104G con gli originali codici della serie "20".

Il 20-23 è proprio il primo della formazione, mentre all'estremità opposta appare il 20-22 (MM 54257) che fu l'unico del quintetto ad andare perduto per incidente il 23 aprile 1997 quando il carrello anteriore rimase bloccato nel suo compartimento ed il caccia atterrò a Grosseto con il solo carrello principale estratto. I due piloti, cap. Daniele Locatelli e t.col. Alessandro Abriani, se lo cavarono senza danni e in definitiva anche il 20-22 ripartì con conseguenze limitate ma non venne mai riparato, probabilmente per l'età avanzata della cellula che all'epoca aveva sulle spalle 3.205 ore di volo.





ARCHIVIO ALDO FASSARI

2-4

Lo Special Color realizzato nel 1990 utilizzando la cellula del TF-104 20-23 per celebrare le 75.000 ore volate dal 20° Gruppo con lo Starfighter.

diventa TF-104G-M. Viene installata la radio Have Quick a frequenza variabile non intercettabile, il nuovo Tacan, GPS, vengono rimossi i pylon BL22 ai lati della fusoliera all'altezza del ruotino anteriore (configurazione mai usata in Italia perché non omologata), viene installato il sistema di contromisure elettroniche ALQ 70/72. I cruscotti e le consolle laterali vedono la sistemazione di nuovi strumenti di navigazione e pannelli radio. La parte di più laboriosa dell'intero programma è la sostituzione integrale dell'intero cablaggio elettrico del velivolo. Nel 1997 anche il 4-40 subisce le profonde modifiche per diventare TF-104G-M, oltre un anno di fermo al 4° RMV. Alla fine dell'anno 2000 arriva il nuovo schema "Grey



ARCHIVIO ALDO FASSARI



ALDO FASSARI

camouflage". Al termine del suo servizio in Italia, l'aereo ha accumulato un totale di 4351 ore di volo, ed effettuato negli anni 6 cicli di revisione IRAN.

Nel 2011 la STARFIGHTERS Inc. sigla un contratto con l'Alenia per l'acquisizione di alcuni F-104 dell'Aeronautica Militare, che vengono trasferiti negli Stati Uniti nel 2012. Il "54258" viene immatricolato con la nuova sigla civile N991SF. Risale al 2015 la nuova accattivante e minacciosa livrea di colore nero opaco. L'aereo ha assunto un aspetto decisamente letale, sulla coda il logo dello sponsor "KANON".

Dopo oltre 16 anni dal suo ultimo volo, il 26 gennaio 2021, il N991SF è tornato a staccare le ruote da terra, ha effettuato il suo primo volo post-manutenzione. Ai comandi dell'aereo Rick Svetkoff presidente-fondatore di Starfighters Aerospace e Piercarlo Ciacchi, il Direttore Operazioni Volo.



MARIO LIVERINI



MARIO LIVERINI

Ancora due immagini del 20-23

in formazione con altri biposto del 20° Gruppo. Del Lockheed TF-104G vennero prodotti 220 aerei da addestramento. La versione biposto non montava il cannone, sostituito da un serbatoio supplementare che andava a compensare in parte la ridotta capacità interna di combustibile derivante dalla necessità di aggiungere il secondo abitacolo. Un aereo venne utilizzato dalla Lockheed come dimostratore con il numero di registrazione civile L104L e venne pilotato da Jackie Cochran per battere tutti i record mondiali di velocità femminili nel 1964.

Questa può considerarsi una rinascita e una seconda vita dell'aereo, che va ad aggiungersi all'altro TF-104G-M di origine italiana, il N992SF, che aveva fatto il "Maiden flight" nel 2015. D'ora in poi la Società potrà operare con due Starfighters biposto, incrementando le varie attività che sta svolgendo per la nascente industria commerciale aerospaziale. Starfighters Aerospace offre - per il settore pubblico o privato - lo Starfighter come piattaforma per una varietà di test di volo, dalla ricerca alla valutazione dei sistemi aerospaziali.

Presso Starfighters Aerospace, dopo aver ottenuto nel 2018 la "Letter of Deviation Authority" (LODA) dalla FAA, viene svolta una notevole attività di addestramento piloti sull'F-104. Questo jet è lo stesso che la NASA ha usato per decenni per preparare i suoi astronauti al volo spaziale e per condurre ricerche aerospaziali (vedi Aerofan N. 13 Gen/Feb 2021).

Speriamo che anche l'F-104S-ASA-M italiano (N993SF, ex MM 6734), possa seguire a breve nei cieli gli altri due Ti Effe!



ARCHIVIO ALDO FASESARI

7 Il passaggio del 20° Gruppo al 4° Stormo coincide con una prima riduzione della visibilità dei velivoli, applicando codici di reparto e coccarde di dimensioni ridotte. L'ex 20-23 diventa il 4-40, codifica che manterrà fino alla fine del servizio nelle file dell'AM.



BRUNO DAMASCELLI

8 L'ammodernamento delle livree dei velivoli militari italiani, sulla falsariga di quanto già in atto negli altri Paesi, viene completata nel corso degli anni '90 con l'adozione del monogrigio "wrap-around".

9 Il TF-104G-M N992SF nella sua nuova casa in Florida.



IVAN VIGORELLI