

A TIGRE 1,

COMANDANTE
IN CAPO

DELLA
"CACCIA".

CON STIMA ED
AFFETTO.

TIGRE 22.



Questo "posterino" è stato dato come krest al generale Giulio Mainini (attuale Presidente AAA / Aviatori d'Italia), in ricordo di lontane avventure, nel giorno dell'insediamento a Comandante la Squadra Aerea

Quel giorno che il "Gatto Tommaso" ci fece vedere i sorci verdi....

Com. Giovanni Artoli.

Parlano i libri?

Sì, libri hanno un cuore e parlano.....Talvolta.

Non sempre.

Occorre che scatti un'alchimia indefinibile e sublime con colui che legge.

C'è però un libro ed un lettore che incontrandosi fanno ogni volta riaccendere questa alchimia.

E' il libretto di volo di un pilota da caccia ed il suo compilatore.

Tiro giù dallo scaffale il mio libretto di volo (in realtà sono quattro).

Mi soffermo volutamente su ogni pagina, rimugino...

Si chiude con circa 23mila e rotte ore di volo.

Giusto corollario di quarantasette anni, trascorsi fra Aeronautica Militare, Compagnie Commerciali, Jet executive e Aeroclub.

Ogni pagina, ogni riga è un ricordo. ...sicuramente la parte più intensa riguarda le prime 2.300 ore, quelle nell'Arma Azzurra.

Il libro- oltre parlarne – risveglia in me anche la memoria olfattiva, nella quale è impresso l'odore caratteristico degli aerei volati.

Chiudo gli occhi.

Rivivo l'odore del **Macchi 326** che sa di "Pingue".

Di quell'odore cioè misto di sudore, stress, talvolta malessere fisico.

Vomito.**(...se hai dimenticato il sacchetto, vomita nei guanti...)**

Ricordo **G-91T** così grintoso, così impegnativo e così recalcitrante al "**G stallo**" - con la sua notevole freccia alare – difficoltosissimo per noi "semi pingui" del corso avanzato. Sembra un paradosso, ma provai più difficoltoso il passaggio "**Macchino-G.91T**" che non il successivo passaggio sullo "**Spillone**". (Questo è indicativo della validità di questo Trainer, firmato Gabrielli),

Come non risentire il suo sapore di cordite, dovuto alla cartuccia di avviamento ed al fuoco delle due mitragliatrici nelle missioni di poligono.

E lo "**Spillone**", dalle ali affilate e taglienti, che sapeva di americano. O meglio come immaginavo l'America negli anni 60. Quell'odore di strumenti elettronici, di ozono, di pulito, di "Mamas and Papas"...



Ogni riga, scandita da una data, da un orario, dal tipo di missione è materia vivida.

E' un nome, un ricordo, un evento.

Talvolta un caro amico che non è più tornato.

Il libro mi parla.

Le sue silenziose parole mi aprono il cuore, la mente e la memoria rievoca – come in una pellicola che scorre all’indietro - situazioni, circostanze che non potevo aver dimenticato. Erano solo sepolte, ma vive e pronte a balzare fuori.

Qui il decollo notturno a Lecce.... Questa l’ultima formazione prima dell’aquila militare... Qui la missione terminale per l’acquisizione della “**combat readiness**” quì il primo volo alla SCIV...**figuriamoci se Memè si lascia mandare alle scuole.....**

...E qui, quando il “**Gatto Tommaso**” ci fece vedere i sorci verdi....

Trapani Birgi , 18 luglio 1974.

Il 37° stormo non era stato ancora costituito. Noi, intercettori, ci davamo il cambio ogni quindici giorni per assicurare il servizio di allerta. La pista dell’aeroporto non era equipaggiata per il volo notturno, per cui l’orario di impiego era “**acca-iota**”, cioè solo diurno.

Quella mattina all’alba avevo “**ranappato**” i velivoli con il comandante di squadriglia, l’allora biondo e folto crinito maggiore **Giulio Mainini**.



Le ore scorrevano lente. Dalle finestre potevo osservare il nostro “Spillone” in quella strana ed inconsueta configurazione:

Due missili “**Sidewinder**” all’estremità alari, due missili “**Sparrow**” al BL-104, e due **taniconi** al BL-75 Il nostro indice di resistenza ‘drag index’ era prossimo a **90 unità**. Abbastanza elevato,

Da due anni eravamo convertiti sull’**Esse** (F104-S), ed era stato introdotto il missile **AIM-7 Sparrow**.

Era indubbiamente un buon missile, che aumentava la nostra capacità operativa, consentendoci anche attacchi frontali e non solo in coda, però ci aveva costretti a rinunciare al cannone, e con i suoi 230kg di peso ed il suo ‘drag index’ di **22 unità**, ci riduceva irrimediabilmente le prestazioni.

La fine aerodinamica dello “Spillone” mal tollerava le protuberanze ed i carichi aggiuntivi.

Era un purosangue, nato per correre.

Quell’armamento posto sotto le ali era come una spina conficcata negli zoccoli di “Varenne”. Poteva ancora trottare, ma non era più baciato dagli Dei.

D’altronde questo è stato sempre il cruccio di ogni pilota da caccia.

Armamento o prestazioni?

Anche i cacciatori della Regia Aeronautica, passando dal Macchi 202 al 205, con i suoi due cannoni Mauser da 20mm alari, fecero le stesse osservazioni.

Questo armamento aggiuntivo aveva effetti devastanti sui bombardieri nemici, ma aumentava il carico alare e quando ti veniva addosso un **P.47** o uno **Spitfire**, rimpiangevi quel mezzo “G” di prestazioni perduto.....

Mi consolavo pensando ai colleghi di Corso assegnati ai reparti di attacco, che andando al poligono avevano sovente dei ‘drag index’ ‘prossimi a 130/140. In pratica, solo dopo lo sgancio delle bombe tornavano a volare su un **F-104** .

Prima erano su un ferro da stiro (**vero Bastià?**).

Alle 8,00 intanto iniziavano le normali operazioni del reparto, secondo il programma stabilito.

Era un via vai delle solite facce: **Giorgio Braccini**, **Gigi Piccolo**, **Ezio Racchi** , **John Erba**, **Sergio Falchero** ed altri.

“..Ehi, Giumento, non stare per aria tre ore come al solito..” fa Giulio *“..sennò ti caccio al ‘Pisume’....”*

Sorrisi, battute, espressioni, atteggiamenti noti e scontati, che mi davano la calda sensazione di essere fra gente a me cara.

Nel mio Gruppo.
Il Ventuno.
A casa mia.

D'improvviso sentiamo la linea calda "sfrigorare", come se l'operatore del ROC avesse attivato il microfono, ed attendesse ancora alcuni secondi – per sincerarsi meglio- prima di dare l'allarme....

Secondi che sono eterni. **”..SCREMBOL,,SCREMBOL, vettore 285, 30 angeli, contattare MORO sulla Papa 4...”**

Si accende la luce rossa, la sirena lacera i timpani, l'adrenalina ci frusta i nervi, come la puntura del pesce gatto.

Di corsa all'aereo, il carrellone dell'avviamento ulula a tutta canna.

Giulio, il leader, destinato al primo velivolo salta su Sono nervoso, mi arrampico sulla scaletta e, nel legarmi a bordo, mi "incarto" con le cinghie gambali.....

Il maresciallo **Renzo Contini** è il mio "Crew Chief".

Romano, dal cuore azzurro, affidabile, sempre in prima linea con entusiasmo, mi aiuta a districarle ed ad indossarle correttamente **“ Stia calmo Comandà..... ce l'avemo fatta...”**

Intanto Giulio è già fuori dal parcheggio, entra in pista e decolla.



Lo seguo con un po' di ritardo.

Al punto attesa il maresciallo **Coppola** e **'Mister Frank'** con i loro berrettini rossi da armieri, scompaiono sotto l'ala per ricomparire mostrandomi ciascuno quattro spine correate da bandierine rosse.

Il consueto calcio nel sedere dell'Abi "e sono in volo; viro stretto per la prua assegnata... sento che lo "Spillone" recalcitra....capperi ho già 3,7 di APC...mollo un po'.

"Gianni , attraverso 12000 piedi...passiamo sulla Papa 4.." scandisce il leader.

Lo vedo. La "fumera" del **J79** è visibilissima. Vi punto il muso e lo aggancio con il radar. Sono tranquillo, adesso potrò seguirlo anche in condizioni di volo strumentale.

"Tigri rosse, qui è Moro. Il target è a ore due , venticinque miglia, da destra a sinistra"-

"-No Gioi...."

Giulio mantiene tutto motore, per cui non riesco a farmi sotto.

Siamo in una formazione tattica non ortodossa, ma la tempestività di intercettare l'eventuale minaccia è prioritaria.

"-Il target è a ore una, 14 miglia, quota 30 angeli, da destra a sinistra -"

"-Contact-" fa il leader, a cui fa seguire un secco **"-Giùdi..-"**.

"-Telli O'-".



Eccolo là, un tenue puntino nell'azzurro.

“-Tigri rosse, interrompete l'intercettazione, è giunto il piano di volo del target. E' identificato friend-“.

Si trattava di un **EA-6 'Prowler'** (la versione da ricognizione elettronica dell'**'Intruder'**) decollato dalla portaerei **Forrestal** e diretto a Sigonella. Come talvolta accadeva, il piano di volo si era perso nei meandri dell'etere. La difesa aerea, alla vista di una traccia sconosciuta, aveva disposto per l'immediata identificazione.

Giulio riduce e si mette alla sua ala destra.
Mi faccio sotto e mi metto in ala sinistra.
E' molto lento. Siamo al limite dello stallo.
“-Giulio, sono in scecchèr...”.
“-OK, Ti-O'..”.

Estraiamo i flaps, ed eliminiamo la fastidiosa vibrazione della bassa velocità. Facciamo qualche miglio appaiati. L'equipaggio del **"Prowler"** ci fa delle foto ed ampi saluti, sbracciandosi.

Il mio istinto da cacciatore mi dice, però, che qualcosa **“ non quaglia”**.....
Mi sento come osservato.
Roteo la testa e vedo ad ore quattro, più in alto un candido **' Phantom'** della Navy che ci osserva sul palmizio.

“-Giulio, abbiamo un “Fantom” più alto a ore quattro!-“
“-OK, andiamo a beccarlo. Abì.....-“.

Le ciglia del suo J-79 si contraggono poi si aprono, lasciando intravedere la fiammata del post-bruciatore.

Accostiamo a destra di 30°, tiriamo su il muso, virandogli contro. Siamo, però, ad alta quota con bassa velocità ed i flaps estesi. Abbiamo 4,5 di APC. Non abbiamo energia...ci inerpiciamo come due “anatre lesse”.

Intanto, da gregario votato alla protezione del leader, seguo torcendo il collo - le mosse del presunto Phantom .

Gli vedo fare una manovra impossibile, non contemplata nel DNA di un pilota da caccia di quegli anni.

180° a sinistra, seguiti da 180° a destra in un fazzoletto, che gli consentono di venirci in coda..... Dalle trecce di Berenice, lasciate dalle sue ali, arguisco che stia tirando almeno “**6 G**”, e nel contempo accelera, il malnato.....

“-..**Giulio.....ma sto' Fantom gira peggio di un Macchino...-**”.

Ammissione impropria, in quanto un Macchino non avrebbe mai potuto dare una simile ‘strizzata’ senza perdere velocità.

Il caccia americano, grande, di un bianco accecante, ci affianca, e muove le ali a geometria variabile verso l’avanti.

“-...**Ma questo è un F 14!!!...**”

Era sicuramente una delle prime apparizioni nel Mediterraneo del **F 14 ‘Tomcat’**.

Lo guardavo sorpreso ed ammirato. **Tom Cruise** ed il film “ **Top-Gun** “ non ci aveva ancora assuefatti alla sua bella linea.

Sulla fusoliera i nomi del pilota ed operatore: **Lt. McCoy - Lt. Callaghan**.

Facciamo un tratto di strada in stretta formazione. Mi sento come un parente povero al desco dello zio ricco.

Dopo qualche miglio McCoy e Callaghan ci salutano con un cenno. Avverto il brontolio assordante dei loro due post-bruciatori da 9.500 kg/s.

Il ‘**Gatto Tommaso-Tomcat**’ si impenna.

Cribbio, si impenna da fermo!

Avrà tirato almeno “**7 g**”!

Lo stomaco di McCoy e Callaghan sarà arrivato ai talloni!

Va su in verticale.

Su...su, su, sempre più su fino a sparire nel blu indaco delle quote stratosferiche!

“-**OK, torniamo a casa...-**” fa il leader.

“-**Eh, si. E' meglio....-**”.

Dopo l’atterraggio il mio sguardo si è incrociato con quello di Giulio. Le parole non erano necessarie.

Fintanto che c’era da vedersela con i **Mirage**, con i **Lighting**, con gli **F4 Phantom** avevamo ancora qualcosa da dire.

Anche con il **MiG 21**, del quale – senza averlo mai incontrato nei cieli - conoscevamo le prestazioni, le caratteristiche e gli involuppi di volo, sarebbe stato uno scontro aperto. Ma con questi caccia della nuova generazione avevo la sensazione che fosse un ‘no match’.

Onestamente pensai che lo “**spillone**” avesse finito il suo ciclo.



Non fu così. Mi sbagliavo.

Tirò avanti ancora 30 anni. Fecero in tempo a volarlo ancora due generazioni di piloti.

Indubbiamente la macchina aveva ormai dei limiti, ma le nuove leve, con tanta professionalità, sacrificio ed impegno seppero usarlo al meglio, enfatizzando i suoi pregi – ancora tanti- e minimizzando i – purtroppo inevitabili per vetustà – difetti.

HIT and RUN, fu il nuovo dogma.

Attacco diretto al “Target” a tutta canna, alla massima velocità, scaricandogli addosso tutto l’armamento...”n’do’ coijo...coijo..” Senza fare un secondo passaggio ed accelerando supersonici con 5° sotto l’orizzonte, mantenendo la cloche in avanti per assicurare un fattore di carico pari ad un ½ G negativo, per correre via.....

Ai miei tempi sarebbe stata una bestemmia, permeati come eravamo ancora dallo spirito della Regia Aeronautica, che ci imponeva la manovra ‘pittata’, il combattimento manovrato, gli arabeschi nel cielo.

HIT and RUN.

In questo modo due successive generazioni di piloti di ‘Spillone’ si fecero onore.

All’**ACMI** (poligono per il combattimento fra velivoli dissimili nei cieli della Sardegna) non era raro che le nostre flights non fossero soverchiate da formazioni di velivoli più moderni. Anzi, per ammissione di ufficiali stranieri, il centoquattro rimase, nelle mani dei nostri piloti, sempre un osso molto, ma molto duro.

HIT and RUN.

Fino al maggio del 2004 –quasi trent’anni dopo i fatti raccontati-, dove in una splendida giornata fu dato l’addio definitivo allo “Spillone” a Pratica di Mare....

E così sull’onda dei ricordi il libretto di volo mi ha - come sempre – parlato.

Lo ripongo, ma sulla parte bassa dello scaffale, sarà più facile fare con lui una chiacchieratina di tanto in tanto.....