



COSIMO MARTURANO

I MIEI ANNI DA PILOTA

DAL G-91 AL MD-11



Cosimo Marturano

**I MIEI ANNI DA PILOTA
DAL G-91 AL MD-11**

Anteprima

Premessa

Il 25 maggio 2018, Nazareno Acquistucci ed Assenzio Gaddoni (ex Poni 6 della PAN) organizzarono a Treviso, Aeroporto Sant'Angelo, un Raduno per il personale che avesse trascorso più di tre anni, in servizio al 103 Gruppo, con il "glorioso" G-91. Invito riservato ai soli interessati. Rientrato a Roma ritrovai gli appunti che avevo fatto durante i 5 anni e più di appartenenza al 103 Gruppo NATO nell'aeroporto Sant'Angelo di Treviso, a cui ad ottobre del 1962 ero stato assegnato al termine dell'addestramento come pilota da caccia dell'AM.

Nel 1958, dopo gli esami di stato del Liceo Scientifico affrontai le prove per l'ammissione in Accademia Aeronautica. Fu un concorso molto impegnativo per titoli (Diploma di scuola media superiore) ed esami, e soprattutto per la severa visita medica, presso l'Istituto Medico-Legale di Napoli dell'Aeronautica militare. Infatti, su circa 3000 domande, solo 350 candidati risultarono fisicamente idonei al volo. Quindi fummo sottoposti a un esame di italiano scritto e di matematica orale a Nisida, (Napoli), sede dell'Accademia Aeronautica-AA

Conclusa questa fase al mattino del 22 ottobre 1958 fummo schierati nell'area sportiva dell'AA e, nel silenzio ansioso dei presenti, venne letta la graduatoria dei primi 100, ammessi fre-

quentare il corso Turbine II. Io risultai sedicesimo e nello spostarmi nella zona dei candidati vincitori, tornai a respirare normalmente. Era una bellissima giornata con un sole splendente e il mare calmo davanti al campo sportivo. Un sogno si era realizzato, per me! E fu solo il primo!

I 100 candidati che avevano superato le prove, senza perdere tempo, furono inviati in sala vestiario per lasciare gli abiti civili ed indossare una divisa grigio azzurra con delle misure approssimate. Un'ora dopo eravamo schierati e cominciò l'addestramento alla marcia. Al termine, sempre in formazione ci recammo nell'aula degli studi per le comunicazioni. A gruppi di quattro ci recammo dal barbiere dell'accademia, per il taglio dei capelli, riducendo la lunghezza ad un massimo di 1 cm, e per tanti fu uno psicodramma, come si può immaginare.

Nei primi due mesi circa vennero poi chiamati altri candidati, in sostituzione di coloro che per varie ragioni avevano lasciato il posto. Quindi, furono 110 i Cadetti del Corso Turbine II, con l'aggiunta di 5/6 ripetenti, provenienti dal Corso Sparviero II dell'anno precedente.

Il periodo in Accademia fu di 4 anni. Nei primi due le materie erano quelle del biennio di ingegneria, con professori provenienti dall'Università di Roma e di Milano.

In Accademia, oltre allo studio, era programmato l'addestramento al pilotaggio sul velivolo Texan 6, biposto americano per addestramento basico, all'Aeroporto di Pomigliano d'Arco

Nei primi tre mesi tutti fummo impegnati, assegnati ad un istruttore in volo per un totale di 20 ore.

Al termine del quale bisognava superare un difficile esame con un controllore. In caso positivo, circa un'ora dopo avveniva il primo volo da solista con il proprio istruttore che seguiva per radio da terra. Un altro sogno da raccontare in seguito.

Fu un periodo durissimo: oltre al volo iniziarono le lezioni delle materie teoriche in aula, per cui si ebbe una ulteriore selezione che ridusse a 75 circa il numero degli allievi e solo in 60 che proseguimmo l'iter per diventare piloti militari. Chi non aveva superato le prove di volo poteva transitare al Ruolo Servizi.

I piloti del Corso Turbine II, al termine del III anno con il grado di Sottotenente, furono divisi in due gruppi: quello più numeroso alla Scuola di Volo per piloti da caccia ad Amendola, su aviogetti biposto T33, mentre l'altro alla Scuola di Volo di Cagliari-Elmas per i velivoli a elica.

Il gruppo di piloti, ad Amendola, al termine dell'addestramento conseguirono il brevetto militare e furono, assegnati ai vari reparti dell'AM, in funzione delle caratteristiche evidenziate durante l'addestramento. Gli aviogetti ai vari Reparti dell'AM erano F84 F/F84 RF/F 86 E/G-91 R.

Il trasferimento avvenne a giugno del 1962.

A Treviso sul G-91 vennero inviati al 103° CTRL, Gruppo NATO, distaccato dalla V Aerobrigata di base a Rimini i

Sottotenenti Ortenzi e Marturano. Al 14° Gruppo distaccato, dalla II Aerobrigata, i Sottotenenti Guidotti e Calatroni. Il reparto venne denominato Raggruppamento Tattico. In seguito per due anni, 1963-1964, i due Gruppi passarono alla 51ª ed infine al II Stormo.



24 G-91R in trasferimento da S. Angelo a Pratica di Mare per il successivo sorvolo dei fori imperiali a Roma il 2 giugno.

Anno 1962

Introduzione

Dopo aver ordinato i miei appunti a mano devo precisare che gli episodi di volo descritti sono il 3% di circa 1200 per mille ore di volo. La durata media di un volo con un G-91 era meno di un'ora (al poligono era tra 40 e 45 minuti).

Pertanto, avevo annotato nei miei appunti circa 40-50 avvenimenti perché tutto, o in parte, diversi dalla normalità. Ed ecco un esempio: durante un volo in coppia poteva accadere che il leader rilevasse un'alta temperatura del motore e subito comunicava quel che accadeva al gregario, che immediatamente si allontanava dalla posizione di coppia per portarsi a circa 50 m lateralmente per sicurezza. Ovviamente monitorando la situazione si rientrava alla base e solo in caso di avviso di incendio era previsto che il pilota si lanciasse. Ma per quel che ricordo era quasi sempre una errata segnalazione dello strumento.

Infine, è da rilevare che l'attività con il G-91 lasciava più spazi di libertà al pilota, di quanto fosse possibile in altri Reparti. Negli anni '50, '60 in Aeronautica Militare si verificavano molti incidenti di volo con la perdita del pilota, riducendosi, lentamente, negli anni successivi, tanto che attualmente è considerato un fatto eccezionale.

Una accurata analisi è stata elaborata in un articolo del Generale di Squadra, Stefano Panato.

Negli anni '60 la generazione dei piloti era denominata: "Baby boomer", nati cioè all'epoca del boom economico e della guerra fredda. La generazione dei Baby boomer ha in effetti assistito al dissolversi della guerra fredda, che comunque resta nei ricordi, ed inoltre non è mai stata coinvolta in eventi bellici.

In effetti si può considerare una generazione di transizione, cioè quelli degli "orfani della guerra fredda", ma che ha potuto osservare gli ultimi bagliori di una Aeronautica che da tempo non esiste più. Era una Forza Armata stanziata fatta di personaggi carismatici, con narrazioni di aneddoti vissuti e, forse, a volte inventati, ma affascinanti.

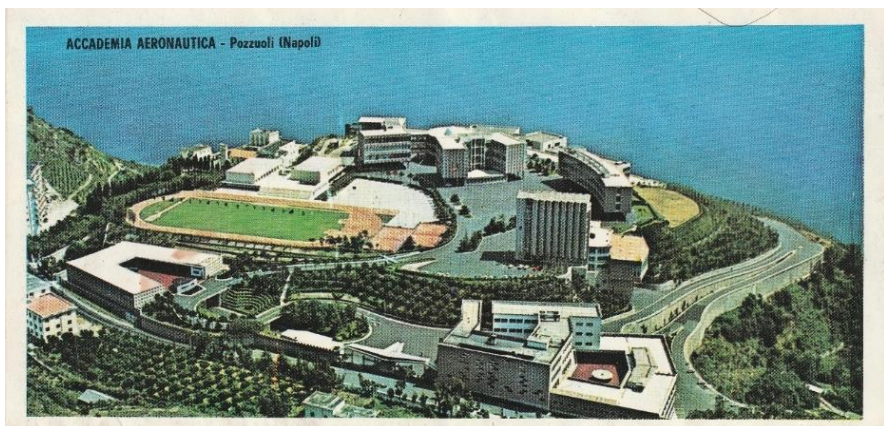
L'Aeronautica di allora era strutturata su tante basi, con molti mezzi aerei e logistici, con mense piene di famiglie e tanta simpatica goliardia nelle feste annuali ai circoli, in ghingheri.

I ventenni di quel tempo vedevano questo, bello e romantico, e forse era così, ma spesso l'entusiasmo veniva offuscato dalla tragedia.

In effetti, capitava con una certa frequenza di perdere dei colleghi e degli amici.

Sembrava inevitabile che quasi ogni Corso, assegnato ai reparti, perdesse nei primi due o tre anni 4/5 piloti. Erano momenti duri che non si possono dimenticare. Si riusciva comunque ad accettare quelle perdite, forse, con la rimozione, o ritenendoli eventi accidentali e fatali.

Questo era il sentimento comune dell'Aeronautica di quegli anni. In seguito, si è compreso come questi terribili costi umani non fossero colpa della fatalità o della limitatezza dei mezzi aerei, ma erano il prezzo di un'inadeguata cultura della sicurezza del volo.



Curriculum dell'addestramento

In alcune foto la sintesi dell'addestramento al volo svolto durante gli anni di Accademia a Nisida all'aeroporto di Pomigliano d'Arco, a Napoli, con un velivolo ad elica bi-posto T 6.

Poi negli aeroporti di Amendola-Foggia per i caccia a reazione e di Alghero per velivoli ad elica. Infine, si veniva assegnata ai Reparti, dove a quell'epoca non esistevano velivoli

bi-posto. In questo caso dopo aver acquisito tutte le caratteristiche del velivolo e con il cruscotto e i comandi, il pilota decollava seguito, in coppia tattica (che significa a circa 10 metri), da un istruttore che lo guidava nelle manovre da eseguire. Dopo circa 10 transizioni si passava all'addestramento per raggiungere il livello di Combat Ready, che durava il tempo necessario per essere in grado di svolgere tutti i tipi di missioni previste per il G-91.

Primo volo da solista Gennaio 1959



Addestramento durante l'Accademia 1958 - 1961 con circa due mesi a Grottaglie in Puglia per il volo strumentale.

Primo volo da solista Maggio 1961



Addestramento alla scuola avioggetti ad Amendola
- Foggia.
Marzo, Aprile e Maggio 1961

Inizio dell'addestramento del 103°. Luglio 1962



G91 con la punta avanti poi sostituita con una fotocamera Vinten.
Oltre a questa il veivolo ne aveva già una ventrale una a destra e una a sinistra
con collimatori all'interno di cock-pit.