

L'ultima Freccia



di Gregory Alegi

«**C**i ha messo un po' a ricordarsi di essere un aereo, ma da quando se lo è ricordato vola molto bene».

Così, in presa diretta, il gen. s.a. (r) Maurizio Lodovisi sintetizzava l'avventura del restauro del Fiat G.91R per trasformarlo da vecchio rottame di alluminio in protagonista assoluto della grande Manifestazione Aerea del Centenario di Pratica di Mare. Quattro voli di collaudo in un'unica giornata

più un volo al giorno in formazione con TORNADO e AMX, nella livrea che le Freccie Tricolori hanno portato dal 1964 al 1981, davanti a una folla straripante ed emozionata.

Un'impresa titanica, compiuta in tempi ristretti grazie a un'inedita ed innovativa collaborazione tra il mondo privato e quello pubblico. Sul versante privato, l'imprenditore Renzo Catellani della Callegari srl, già protagonista nell'ultimo decennio

Un'impresa titanica, compiuta in tempi ristretti grazie a un'inedita ed innovativa collaborazione tra il mondo privato e quello pubblico.





dei restauri volanti dei Macchi MB 326E e MB 326K; sul versante pubblico, l'Aeronautica Militare, alla ricerca di un progetto-simbolo per il proprio centenario. Da Callegari sono venute la cellula di G 91R alla base del progetto, preziosa soprattutto perché dotata della documentazione necessaria per il rilascio del Permesso di Volo, la struttura organizzativa/ingegneristica e la copertura di gran parte dei costi.

Dalla forza armata, gli uomini, i mezzi e la sede del Nucleo Valorizzazione Patrimonio Storico Aeronautico di Piacenza. Insieme, con l'aiuto di uno sponsor alcune aziende aeronautiche (vedi box), hanno fatto tornare in volo il G.91.

La prima sfida ha riguardato il tempo. Tra la decisione di partire, la definizione del percorso e delle

procedure per il rilascio del Permesso di volo da parte dell'ENAC, per l'inizio dei lavori sul G.91R/1A nc.169 si è dovuta attendere l'estate 2021.

C'erano insomma circa 23 mesi per fare tutto, compresa la parte burocratica che avrebbe trasformato l'ex MM.6305 nel nuovo I-AMIC (Centenario AMI).

Nel novembre 2021 a Piacenza è stato trasportato un secondo velivolo proveniente dall'ITI Malignani di Udine quale indispensabile fonte di ricambi. A questi due velivoli si sono aggiunti elementi recuperati da altri velivoli.

Tutto è stato comunque controllato, verificato, portato a rispondere agli standard d'origine. In alcuni casi, lo sforzo maggiore è stato quello di trovare, adattare o costruire i banchi prova



Gli sponsor

Oltre che da Callegari srl e Aeronautica Militare, il progetto G.91 è stato reso possibile dallo sponsor Aeronautical Consulting & Solutions (ACS) di Gabriele Zachetta e dalle aziende che hanno supportato la parte tecnica. Tra queste ricordiamo Aero Sekur, PPG Ampaspace, ASE, Avioelectronics, Com Stamp, Euroavia, Leonardo, Magnaghi, Secondo Mona e SICAMB.

Aeronautica

10-11-2023



Tutti gli uomini del G

Sul versante Aeronautica Militare, la squadra che ha riportato in volo il G.91 ha visto il nucleo principale a Piacenza affiancato da team sulle altre basi e persino un gruppo di specialisti in congedo, tutti soci AAA, che ha fornito le indicazioni su come procedere. Li elenchiamo tutti, ringraziandoli per il contributo al successo dell'impresa.



Sez Val Patrimonio Storico Aeronautico, Piacenza

1° Lgt Alessandro Bianchi, elettromeccanico
1° Lgt Domenico Ciampa, motorista
1° Lgt Rosario De Rosa, gestione magazzino
1° Lgt Davide Russo, strutturista
Lgt Arturo Califano, montatore
Lgt Adriano Conte, armiere
Lgt Luca Fiorelli, armiere
Lgt Gaetano Iacobelli, motorista
Lgt Giustino Puca, elettromeccanico
Lgt Agostino Rossi, strutturista
Lgt Piero Segino, montatore

Supporto da Ghedi

1° Lgt Giancarlo Eposito, motorista
1° Lgt Roberto Mangano, CND
Lgt Nicola Lella, armiere
Lgt Alessandro Pennazzi, armiere

Supporto da Cameri

1° Lgt Luca Pelonero
1° Lgt Walter Berardi

Supporto da 3 RMAA, Treviso

1° Lgt Rocco Trane
1° Lgt Roberto Rotondi
1° Lgt Bruno Caroppo
Serg. Magg. Piergiuseppe Gambuzza

Personale specialista in quiescenza

Gian Marco Pianca, ufficiale tecnico
Lorenzo Milloch, ufficiale tecnico
Elia Allegro, motorista
Antonino Pavon, motorista
Dino Tecchiato, motorista
Sandro De Santis, motorista
Umberto Marampon, montatore
Raffaele Negro, montatore
Angelo Bottega, elettromeccanico
Renato Facinelli, elettromeccanico
Enrico Fumolo, elettromeccanico
Pietro Regis, elettromeccanico
Claudio Bussotti, armiere
Mauro Bertanza, armiere
Diego Dall'Antonia, armiere/seggiolinista
Mario Stradiotto, armiere/seggiolinista





necessari per dimostrare che i vecchi apparati erano ancora in grado di volare. In altri, si sono adottate soluzioni molto ingegnose, come per esempio utilizzare il secondo G.91 quale banco prova per il motore Bristol Orpheus. In un progetto svolto secondo le specifiche originali o la buona tecnica aeronautica, le deviazioni dal

progetto sono state minime. Quella più significativa è la sostituzione del sistema di messa in moto a cartuccia (introvabile, di complessa riproduzione e di difficile gestione, in quanto esplosivo) con uno ad aria compressa; quella più visibile, la sostituzione di alcuni apparati radio e di navigazione, evidente da alcune nuove antenne.



Tra le due foto sono passati diversi anni, molti, ma a dire la verità sembra che il trascorrere del tempo si sia fermato o almeno rallentato. I protagonisti delle immagini sono il G.91 PAN n° 10 e il cap. G.B. Molinaro, il grintoso solista di un'indimenticabile epopea.



Alcune sono completamente invisibili, come la sostituzione dei classici primer al cromo con altri meno inquinanti, con il risultato di avere il primo G 91 rosa della storia.

L'avvicinarsi della manifestazione aerea del centenario vedeva il G.91 tornare a riempirsi di impianti e sistemi perfettamente funzionanti, ma anche una crescente preoccupazione per i tempi sempre più stretti. Gli uomini del Nucleo, guidati dal ten. col. Francesco Dante, profondevano il massimo impegno, mentre andavano a posto tanti altri pezzi del mosaico, come lo studio della colorazione. Dall'iniziale idea di riprodurre la livrea tattica del 2° Stormo si era infatti passati a quella della PAN, paradossalmente difficile da riprodurre per le infinite variazioni di numeri e scritte.

Dopo aver visionato centinaia di foto e tutti i G.91 conservati, l'arch. Giuliano Basso produceva maschere e adesivi a grandezza naturale per ogni particolare, compreso il nome GB Molinaro in corsivo.



In giugno, il G.91 era ormai pronto alle prove di volo, affidate al gen. Lodovisi, una delle forze trainanti del progetto, che da pilota sperimentatore che aveva già portato in volo il K. Mancava solo l'autorizzazione ai voli prova da parte dell'ENAC, giunta in extremis alle 7 del mattino del 14

giugno. Alle 7.40 il vecchio caccia tornava in volo per la prima volta da 32 anni. Dopo altri tre voli, tutti effettuati secondo un rigoroso programma di prove di volo, "Pony 10" lasciava Piacenza per Pratica di Mare alle 15.14 del 15 giugno. Il resto lo sappiamo già. 🇮🇹

