



Luce radente

di Marco Gueli

Quando si inizia il restauro di un aereo mai restaurato e quindi originale in tutte le sue parti, prima di intervenire occorre studiarne i minimi dettagli. Un aereo mai restaurato è una vera miniera di informazioni, si potrebbe perfino arrivare a conoscere la composizione chimica delle vernici, dei lubrificanti e di altri materiali utilizzati al tempo. L'osservazione di ogni piccolo particolare contribuisce a comprendere le tecniche costruttive degli aerei del passato.

La semplice apertura della carenatura motore di un vecchio G.59 ad esempio, svela tutto un mondo di tubazioni, collettori, cavi, frenature, accessori e minuterie di ogni genere. Un vero campionario di "cose" aeronautiche che l'evolversi dell'aviazione ha ormai reso obsolete ma che dal punto di vista storico meritano uno studio approfondito. L'opportunità di avere un contatto diretto con un aereo non particolarmente raro ma importante appunto per la sua originalità, è arrivata con la decisione della Direzione del Museo Storico A.M. di avviare il restauro del Fiat G.59-4B M.M. 53276, da sempre esposto a Vigna di Valle e che, appunto per questo, mostra evidenti i segni del tempo. L'esemplare giunse da Torino a metà degli anni '70 dopo che il Museo dell'Aeronautica dovette trasferirsi dal capoluogo piemontese alla sua attuale sede. Da allora nessun intervento è stato fatto se non la periodica pulizia; ciò ha consentito di avere un aereo con un altissimo grado di completezza ed originalità e tutto sommato in condizioni abbastanza buone.

Dalla matricola riportata in coda si è risaliti al Numero di costruzione che risulta essere 61, numero confermato anche da una piccola placca metallica sulla fusoliera, un tempo utilizzata quale riferimento per la "messa in bolla" del velivolo. La M.M. indica che si tratta di un G.59-2B della IV serie, ma il nostro "paziente" ha tutte le caratteristiche di un esemplare della più recente versione 4B. Questo piccolo mistero è spiegato dal fatto che nel corso del servizio, tutti i G.59 con tettucci ribaltabili tipo G.55 vennero ricondizionati incorporando le caratteristiche della versione 4: tra queste i tettucci scorrevoli a bolla, il faro di atterraggio retrattile e la predisposizione per una sola arma alare da 7,7 mm.

Particolarità di questo esemplare è l'elica che risulta essere una

In alto: il Fiat G.59-2B/4B M.M. 53276 quando era esposto negli anni '70 presso il mai inaugurato Museo del Volo di Torino (foto SMA).

Top: the Fiat G.59-2B/4B M.M. 53276 exhibited in the Turin Museum (never opened).

A seguire: i codici e le scritte di servizio individuati sul G.59 del Museo ed evidenziati con una linea tratteggiata (foto Marco Gueli).

To follow: codes and operative instructions found on the aircraft, highlighted by a dotted line.

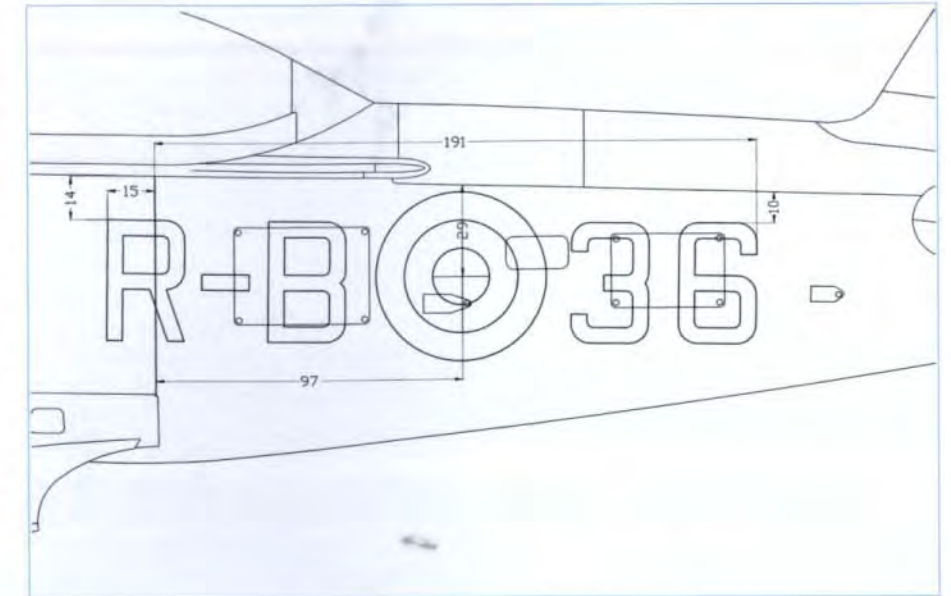


Hamilton Standard cuffed hydromatic, la stessa dei P-51D di più vecchia produzione, mentre la maggioranza dei P-51 prodotti dal 1944 e dei G.59, montava la più moderna versione della Hamilton con un nuovo tipo di pale a forma di pagaia conosciuta appunto come "paddle blade"¹.

Dal catalogo CA. 724/1 conservato presso il Centro Documentazione del Museo, risulta che questo fu l'ultimo G.59 ad avere il posto di pilotaggio anteriore destinato all'allievo, su quello posteriore sedeva ovviamente l'istruttore. Da verificare se tale particolarità venne mantenuta anche con il montaggio dei nuovi tettucci a bolla. Sempre dal CA. 724/1 apprendo che su questo esemplare (n/c 61) non era originariamente previsto l'armamento ma l'ala destra mostra chiaramente la predisposizione per una mitragliatrice SAFAT da 7,7 mm e relative munizioni. Ciò comportava l'adozione di un serbatoio alare esterno destro di minore capacità e quindi una minore autonomia. Anche queste modifiche furono introdotte sui G.59 più anziani per portarli allo standard delle ultime serie.

I dettagli esterni si sono rivelati utili per identificare la versione e le modifiche subite ma non la storia operativa dell'addestratore. Ho trovato però un paio di foto che ritraggono proprio la M.M.53276, sia in volo che a terra, con ben evidenti i codici SE-7 della scuola di volo di Elmas. Potrebbe essere questo il primo Ente di assegnazione, ma dopo? Fortunatamente al momento di essere ceduto al museo di Torino, verso la fine degli anni '60, il velivolo non venne sverniciato ma sulla fusoliera fu steso uno strato di vernice alluminio che coprì ogni indizio utile a svelare il precedente servizio. Solo la M.M. venne riapplicata anche se in posizione errata.

Questo affrettato lavoro, che a Roma verrebbe definito "romanella", ha avuto però il pregio di permettere la ricostruzione



della storia del '59, vediamo come.

Già da tempo avevo notato che sulla fusoliera, sotto la vernice, in particolari condizioni di luce, si intravedevano dei segni proprio nel punto in cui normalmente erano dipinti i codici di reparto. Col velivolo tolto dall'esposizione al pubblico e disponendo di una lampada orientata in modo tale che la luce arrivasse sulla fusoliera con una particolare angolazione, sono riuscito, utilizzando un pennarello rimovibile, a delimitare con una linea tratteggiata ciò che si intravedeva sotto il color alluminio. Completata l'operazione sono "emersi" due codici sovrapposti: RM-41 e R-B+36. Nessuna traccia dei precedenti SE-7 probabilmente cancellati in seguito ad una completa sverniciatura e riverniciatura. Si è inoltre accertato che i codici erano dipinti a pennello e non col più raffinato sistema dello spruzzo.

Visti i buoni risultati ottenuti con la luce radente, ho proseguito l'ispezione di ali e fusoliera nei punti in cui potevano trovarsi le scritte di servizio e come mi aspettavo, sono

Sopra: il rilievo tecnico grazie al quale i codici potranno essere dimensionati e posizionati esattamente come quelli originali rinvenuti sul velivolo (dis. Marco Gueli).

Above: technical drawing that will allow codes re-painting as originally drawn on the aircraft.

riuscito ad identificarle praticamente tutte. Una in particolare si è dimostrata utile perché indicava che l'ultima revisione del velivolo era stata effettuata presso la SACA di Brindisi in data 5-4-62.

Con le foto trovate, con quanto scoperto sul velivolo e in base alle conoscenze del momento, ho potuto ricostruire molto della storia del nostro Fiat, che può essere così

(1) Questa versione della Hamilton fu costruita su licenza in Italia come Fiat 5010.0.00.



Altre scritte di servizio

Other operative instructions.



riassunta. In una data imprecisata dei primi anni '50 entrò in servizio presso la Scuola di Volo di 3° periodo di Cagliari Elmas. La Scuola cambiò i suoi codici dagli iniziali S-3B (205^a Sq. del 203° Gr.) in S-E e, dalla fine del '57, in SE senza trattino. Dalle foto disponibili si evince che i codici sicuramente applicati al nostro '59 furono SE-7 e che l'ogiva era rossa. Con questi codici volò dalla fine del 1957 al settembre 1961, data di scioglimento della Scuola.

La scritta dipinta in coda indica che la revisione generale presso la SACA si concluse nell'aprile del '62, per cui, richiedendo tale intervento tecnico diverse settimane, è plausibile che appena radiata da Elmas la M.M. 53276 sia stata inviata a Brindisi.

Fresco di revisione fu assegnato ai

Centri Addestramento al Volo delle Regioni Aeree. Il primo potrebbe essere stato il 310° Gr. del CAV della 3^a Regione Aerea di Bari Palese dove assunse codici R-B+36, per poi passare al 300° Gr.² del CAV della 1^a Regione di Milano, basato a Linate e poi a Orio al Serio (BG), dove gli vennero assegnati i codici RM-41³. Non è però certo quale dei due sia stato l'ultimo reparto ad aver utilizzato il G-59: il fatto che già alla fine degli anni '60 era esposto al Museo del Volo di Torino, lascia supporre che l'ultimo possa essere stato un reparto del nord come appunto quello di Orio al Serio. La radiazione del Fiat è sicuramente coincisa con lo scadere delle ore di volo dall'ultima revisione del '62: subito dopo si decise di assegnarlo al museo di Torino e Caselle potrebbe esser

stato l'aeroporto del suo ultimo atterraggio.

Di tutti i codici e le scritte presenti sono state rilevate posizione e dimensioni: in tal modo, quando la Direzione del Museo deciderà quali codici applicare sul velivolo restaurato, questi potranno essere fedelmente riprodotti.

Sono graditissime ulteriori notizie utili a far piena luce sulla storia di questo esemplare.

(2) La frequente costituzione, scioglimento e ristrutturazione dei Gruppi Volo dei CAV, rende difficile stabilire come era organizzato il Reparto al momento in cui era in servizio il G.59 oggetto dell'articolo.

(3) Un altro G.59-4B ha avuto codici RM-41: si tratta dell'esemplare M.M.53778 per anni esposto presso l'idroscalo di Cadimare (SP) ed oggi recuperato.