

Leggende e dintorni (errata corrige)

Riccardo Vestuto e Claudio Col

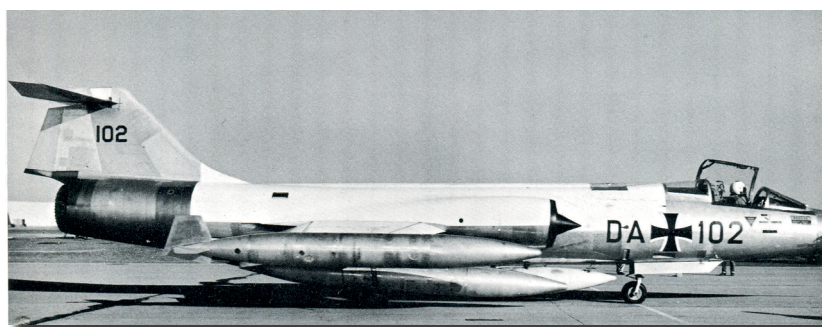
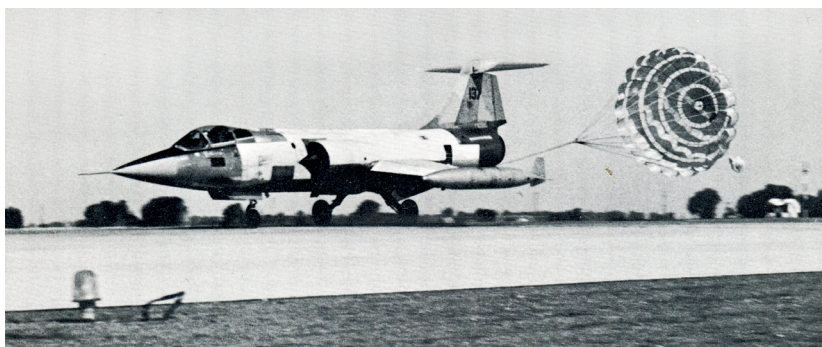
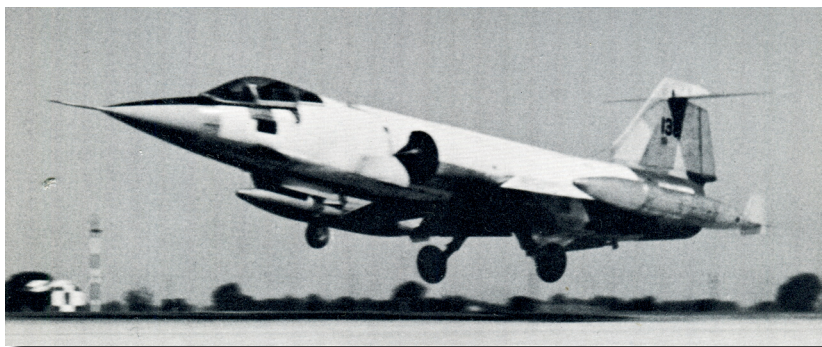
Riceviamo e pubblichiamo con grande piacere gli addendum e le correzioni necessarie all'articolo pubblicato sul precedente numero. Ringraziamo Riccardo per aver aggiunti altri tasselli alla storia infinita dello Spillone.

Gli appellativi con i quali è stato battezzato il 104 sono molteplici e non sempre azzeccati o benauguranti, come tutti sappiamo... Ma una volta tanto, invece di discutere della presunta pericolosità, vorrei dipanare una matassa che, puntualmente, riappare sui social sui vari gruppi: la mitica livrea antiradiazione (nuclear blast protection livery), "indossata" dai bombardieri americani (B-47 e B-52) ma mai dal nostro amato "Spillone". Proviamo quindi ad analizzare in modo "storico" e temporalmente corretto dei primi esemplari (dopo parleremo anche di come vanno considerati a livello produttivo). Il 18 Marzo 1960 l'Italia entrò nel programma F-104G insieme alla Repubblica Federale Tedesca, Belgio e Olanda, ed il seguente 2 Marzo 1961 fu firmato l'ordine. Il 3 Marzo 1962, a Palmdale, venne consegnato il primo F-104G all'Aeronautica Militare alla presenza del Gen. Pasti. Quindi, il primo esemplare a volare è stato il c/n Lockheed 683-9998, pilotato da Franco Bonazzi sull'aeroporto Lockheed. Fu quindi trasportato a Caselle, dove, ai comandi di Vittorio Sanseverino volò per la prima volta il 9 giugno 1962. Questo velivolo arrivò smontato e quindi assemblato a Caselle Torinese dalla FIAT servendo anche da campione per l'assemblaggio prima e la costruzione dopo dei successivi esemplari. In attesa della produzione in serie, il 9998, il primo

velivolo per la nostra Aeronautica ricevette la MM6501. A livello temporale la produzione dell'F-104G fu compresa tra il giugno 1963 e primavera 1965, con 125 esemplari prodotti per l'Aeronautica Militare, rispettivamente 51 nel '63, 54 nel '64 e 20 nell'ultimo anno. E' pressochè certo che i primi 12 esemplari siano stati prodotti dalla casa madre; ad esempio è stato assodato da ricercatori locali che i primi 15 destinati al Belgio erano dei kit pre fabbricati dalla casa madre e poi assemblati dalla SABCA. Lo stesso per un quantitativo di cellule destinate alla Luftwaffe e Marine tedesche. La MM6504 fu il primo ad essere consegnato all'Aeronautica Militare, con la carrozzella 4-4, e andò al IX Gruppo a Grosseto, il 9 marzo 1963, con ai comandi il Magg. Bertolaso. Riassumendo, la livrea bianca non fu un'idea della FIAT. La Lockheed utilizzò questo tipo di colorazione su diversi aerei in uso a carico ed impiegati per motivi sperimentali e di collaudo sistemi. Le foto allegate (Archivio Vestuto) mostrano alcuni esempi tratti da pubblicazioni originali Lockheed ad illustrazione. La stessa colorazione venne applicata, guarda caso, proprio e solo ai primi dodici esemplari italiani. L'immagine della MM6511 già mostra ciò, inoltre è stato confermato, da altro affidabilissimo ricercatore, l'esistenza di immagini della MM6512 con la stessa finitura. Il non irrilevante dettaglio depone a favore e rafforza, per quanto

al punto sopra, la fondatezza dell'ipotesi che si trattasse di cellule prodotte dalla casa madre ed arrivate come kit già in questo colore o, al massimo, applicato a Torino su disposizione Lockheed perchè, in ultima analisi, erano macchine sperimentali o comunque capo fila di produzione locale. Le sole ali bianche superiormente sono previste dal manuale dash 3 (riparazioni campali) per tutti gli F-104 G in metallo naturale e riprende analogo pubblicazione per le versioni precedenti. Il Grigio 16473 era usato invece per impregnare la vetroresina durante la produzione del cono radar. Stesso colore per l'intradosso alare (per fare da spia, come sugli F 86 K, della presenza di stress strutturale e fessurazioni). In fine si usava sulla deriva per il pannello che dava accesso ai meccanismi e leveraggi dello stabilizzatore. Ancora, la Lockheed per l'USAF (sia per l'Ache per il C) seguiva le stesse disposizioni di verniciatura. Nota bene: la serie 100 era interamente in metallo naturale (F-100, F-101, F-105), in ADC Gray (F-101, F-102, F-104, F-106 e F-110 (F-4C)). Solo il 104 presentava questa caratteristica inusuale. Il disegno originale FIAT qui sopra è riferito allo schema di verniciatura è autoesplicativo: i riferimenti sono chiaramente colori RAL. Questa tavola è importante perchè riporta la data in cui l'ufficio tecnico FIAT recepisce la normativa A.M. e produce questo lucido per la verniciatura

dando chiare indicazioni sui colori da utilizzare. I colori utilizzati erano quindi i RAL, più precisamente il Gelboliv 6014, il Basaltgrau 7012 ed il Weißaluminium 9006. Nella tabella AM AAM-p-004 essi sono il 2 (Grigio Mare Scuro), il 9 (Verde Scuro) e le superfici inferiori l'11. Fonti riportano il 3 (Grigio mare medio), ma lo escluderei a priori. La circolare AM AER P.100 D del 1972 introduce i colori 27/28 ma non abrogò i colori 2 e 9. L'abrogazione avviene per TUTTI i colori verdi/grigi (salvo il grigio 28) solo con la circolare colori AER(EP).M-P-100 del 10 aprile 2013 anche se l'introduzione del monogrigio è sancita con la circ. SA 202/EU del 1/8/1991 come aggiornata nel nostro caso il 25/7/94 e la cui tonalità FS è definita per la prima volta nella AER.P.100g del 1/11/94 (tra l'altro è la prima circolare che individua i colori con la scala FS) che definirà il Grigio da Superiorità Aerea FS36280. Per questo motivo è normale trovare contemporaneamente nelle foto a colori aerei chiaramente dipinti con le diverse tonalità verde/grigio. Ad esempio il verde 9 RAL ha una dominante marrone che si accentua con il tempo, mentre negli FS il verde 27 è a dominante verde e resistente all'usura, il grigio 28 invece tende a schiarire fino al bianco nei casi più drammatici. Il ventre resta in argento 11 per tutta la vita della livrea mimetica come attesta anche il manuale tecnico di riparazioni campali dash 3 specifico per i 104S/ASA. Va anche messo in evidenza che nessun documento ufficiale AM cita mai la scala RAL che invece compare nel disegno FIAT già richiamato.



sancita con la circ. SA 202/EU del 1/8/1991 come aggiornata nel nostro caso il 25/7/94 e la cui tonalità FS è definita per la prima volta nella AER.P.100g del 1/11/94 (tra l'altro è la prima circolare che individua i colori con la scala FS) che definirà il Grigio da Superiorità Aerea FS36280. Per questo motivo è normale trovare contemporaneamente nelle foto a colori aerei chiaramente dipinti con le diverse tonalità verde/grigio. Ad esempio il verde 9 RAL ha una dominante marrone che si accentua con il tempo, mentre negli FS il verde 27 è a dominante verde e resistente all'usura, il grigio 28 invece tende a schiarire fino al bianco nei casi più drammatici. Il ventre resta in argento 11 per tutta la vita della livrea mimetica come attesta anche il manuale tecnico di riparazioni campali dash 3 specifico per i 104 S/ASA. Va anche messo in evidenza che nessun documento ufficiale AM cita mai la scala RAL che invece compare nel disegno FIAT già richiamato.