



FORMAZIONE G.46: LA STORIA DEL VOLO ITALIANO ATTERRA A FAIRFORD

Giulia Marchi Sorlini

Dopo lo spettacolare display in occasione del grande airshow per celebrare i 100 anni dell'Aeronautica Militare, all'aeroporto di Pratica di Mare, tre G.46 sono decollati dalla sede del Museo Volante Sorlini di Ceresara, nel mantovano, e sono arrivati a Fairford per partecipare all'edizione 2023 del Royal International Air Tattoo, il mitico "RIAT"

Ceresara, sede del Museo Volante, ore 6 del mattino: tre Fiat G.46 si apprestano ad affrontare un'avventura memorabile, una di quelle che ogni aviatore vorrebbe fare almeno una volta nella vita; destinazione Royal International Air Tattoo (RIAT) a Fairford, nel Regno Unito, dove l'Italia avrà un grande spazio in occasione dei cento anni dell'Aeronautica Militare, per poter esibire il meglio della propria aviazione militare, presente e passata. In questo contesto I-AEKA (Giovanni Marchi e Silvia Sorlini), I-GIGE (Francesco Dante e Andrea Colombini), generosamente prestato da Claudio Coltri impossibilitato a partecipare, e I-AEKT (Mario Cotti e Ivan De Boni), tre G.46 che sono stati gli addestratori dell'Aeronautica militare italiana del primo dopoguerra, faranno bella mostra di sé.

La Francia, amica dei piloti

Decollati sotto un tappeto di nuvole basse e pioggia

leggera, uno spiraglio a lungo cercato e trovato sopra Cuneo ha permesso di bucare in formazione stretta per scavalcare le Alpi ed arrivare in Francia. A supporto della formazione il prezioso contributo di un altro magnifico classico senza tempo, il Cessna 195 dell'amico Tazio, capiente e con un potente motore radiale, che ha trasportato i bagagli, l'olio e me, in veste di fotografa del gruppo. Pianificazione adeguata in volo per permettere i rifornimenti di olio e benzina, gestendo la meteo che oltralpe non



prevedeva nulla di buono e che, invece, si è rivelata più clemente. Primo stop a Valence, dove il gestore, ex pilota militare e appassionato di velivoli storici e d'epoca, non sapeva del nostro arrivo ed è stato piacevolmente sorpreso e affascinato da queste macchine; una buona quantità di domande e uno scambio di contatti, seguiti da un sincero "quando passate di qua sarete sempre i benvenuti", hanno concluso la nostra prima sosta. Volare sopra la Francia è davvero piacevole: ogni decina di minuti si sorvola un aeroporto con la pista di almeno un chilometro, indice di quanto sia radicata la cultura aeronautica qui. Tappa successiva a Troyes Barberey, l'aeroporto della cittadina mediovale di Troyes, 150 km a sud est di Parigi, un pranzo tipico e una curiosità negli hangar per vedere che macchine volano in zona, i saluti calorosi di tutte le persone che passavano in aeroporto e si fermavano ad osservare aerei ed equipaggi durante i rifornimen-

Il Cessna 195 utilizzato come velivolo appoggio ha trasportato i bagagli e l'olio

Sull'aprone a Calais, la prima giornata di volo si chiude qui





rioso è giunto a vedere queste macchine uniche, parcheggiate per la notte con le ogive rosse rivolte al vento.

La Manica, Dover e Fairford

Dopo un sonno ristoratore, torna il momento di collezionare ricordi indimenticabili: prima tra soffici cumuli sopra la Manica e i suoi traghetti, poi qualche memorabile passaggio in formazione sulle bianche scogliere di Dover (contenuti per i profili social @pattuglia_g46 troverete foto e video pazzeschi!), ed infine slalom tra i piovvaschi sulle verdi campagne inglesi, per arrivare puntualissimi all'appuntamento con il famoso Pink Skyvan, il buffo bimotore ad ala alta dalla livrea inconfondibile, con la cargo door posteriore aperta, gremito di fotografi di Aviation PhotoCrew pronti allo scatto. Alcuni minuti di volo in formazione, seguendo le precise direttive che vengono dalla crew, e il risultato, spettacolare, lo vedete in queste pagine e sulla copertina di questo numero. Poi giù, verso la base aerea RAF Fairford, già assediata da roulotte e tende di appassionati e spotter, per atterrare esattamente all'orario dello slot assegnato, ripresi dalla tv che ha trasmesso tutti gli arrivi in diretta. Durante il lungo rullaggio, seguendo il follow me, dai finestrini dei G46 abbiamo esposto ben alte la bandiera italiana

L'incontro con il Pink Skyvan con il portellone aperto per le riprese fotografiche di Aviation PhotoCrew



Ed ecco il risultato: scatti eccezionali a velivoli unici, in formazione perfetta

La foto di gruppo all'arrivo a Fairford, in attesa di parcheggiare

In questo frame video uno dei momenti più emozionanti in assoluto, l'arrivo sulle scogliere di Dover

ti, e poi via verso nord. Il Fiat G.46 vola che è un piacere, ma più che raccontarlo andrebbe pilotato. Primo volo nel 1947, nato dalla matita dell'Ingegnere Gabrielli che sostanzialmente riprodusse in scala leggermente ridotta il fenomenale caccia Fiat G55 Centauro, con un motore ovviamente meno potente, l'Alfa Romeo 115 Ter da 215 CV. Il Fiat G.46 vola in crociera economica a 130 nodi di indicata, il generoso Cessna di supporto, invece, è in grado di portare cinque persone più bagagli in un comodissimo salotto ad una crociera di 110 nodi, alla quale tutta la formazione si è adeguata, arrivando così nella ventosa Calais nel tardo pomeriggio. Aeroporto deserto, poi qualche cu-

Su Dover sentiamo in cuffia: "Spittfire a ore 11!", e poco dopo ci superano due F35 e due F16. Tornando da Fairford può succedere anche questo!





Adesso ci si può anche rilassare

e quella del Regno Unito, un gesto per salutare il pubblico festante e per rendere onore alla nazione che ci ha accolti; magneti off e adesso è il tempo dei sorrisi, degli abbracci e delle fotografie, per suggellare tutti insieme questa indescrivibile esperienza.

Meteo "inglese" per l'airshow

Nonostante i 45 nodi di vento (80 km/h abbondanti!) e i continui scrosci di pioggia, i giorni successivi una folla di appassionati ha invaso la base per partecipare a quello che è tra i più grandi show di velivoli militari al mondo, e continue sono state le richieste di informazioni, le proposte di partecipazione a vari airshow, e le foto per queste macchine il cui fascino e la rarità (ne volano solo quattro al mondo, e sono tutti in Italia) li ha resi delle vere e proprie star. Velivoli militari iconici si sono esibiti in manovre e frastuono mozzafiato, ai comandi dei migliori display pilot, e per gli equipaggi è stata una festa nella festa, grazie ai momenti che l'organizzazione del RIAT ha preparato per permettere ai team di socializzare e stringere amicizie. Di particolare emozione è stato poi l'incontro organizzato con il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Gen. S.A. Luca Goretti, che ha avuto bellissime parole

per i ragazzi dell'Aeronautica e anche per noi piloti civili giunti dall'Italia, al termine del quale non ha potuto sottrarsi alla foto di rito con la pattuglia, la seconda nel giro di poche settimane dopo quella del Centenario a Pratica di Mare. Già così sembrava di aver vissuto l'esperienza della vita, ed invece eravamo solo a poco più di metà avventura. Il lunedì quasi tutti i velivoli radunati hanno lasciato la base, il nostro decollo era schedato per le 9:15 locali, ma nonostante l'ottimo e immane lavoro della ground e dei follow-me la partenza è stata ritardata di 45 minuti.

Come ai tempi della "Battle of Britain"

Una meteo primaverile ha permesso di godere maggiormente dei paesaggi delle campagne inglesi quando, prossimi a Dover, sentiamo in cuffia: "Spitfire a ore 11!"; il più famoso caccia inglese ci ha raggiunti ed è sceso verso di noi, incrociando la nostra rotta da sinistra a destra in un'ampia virata battendo le ali per un saluto. I nostri occhi emozionati lo stavano ancora seguendo verso le bianche scogliere, mentre ci accingevamo ad attraversare la Manica quando: "Quattro traffici a ore undici, molto veloci": due F35 seguiti da due F16, in rotta verso ovest, compiono una virata a destra di 180 gradi esattamente davanti a noi e ci passano circa mille piedi sopra. La traversata della Manica ha richiesto pochi minuti, ma ci ha regalato molte emozioni. Le foche e le persone a cavallo sulla spiaggia in sottovento a Calais avranno certamente apprezzato l'apertura a 3 secondi della pattuglia sopra l'aeroporto dove abbiamo fatto tappa per carburante, dogana e pranzo. Poi di nuovo in volo per la tratta più lunga di tutto il viaggio: 2 ore e 40 minuti per arrivare a Bourg-en-Bresse. Come in tutte le altre soste in Francia, anche qua tutti i presenti si sono avvicinati per vedere le macchine e parlare con i piloti. Si sarebbero potute attraversare le Alpi, ma l'avvicinarsi delle effemeridi e un po' di stanchezza ci ha fatto optare per una sosta notturna, anche questa un'avventura: l'unica taxista della zona ci ha scarrozzato ovunque, prima in hotel, poi subito a cena, poi di nuovo in hotel e, poche ore dopo, all'alba ci ha riportato in aeroporto; ovviamente facendo più viaggi, perché l'auto non bastava per tutti. L'alba sull'aeroporto di Bourg-en-Bresse ci ha regalato una scena di grande romanticismo: gli aerei avvolti dalla bruma del mattino, illuminati dal calore dei primi raggi del sole. Poi via verso casa, superando le Alpi e giù nella afosa Pianura Padana. Nella sede del Museo Volante ora nuovi pass sono appesi, a ricordo di un'altra grande storia di volo, passione ed amicizia. ✈

Insieme al Gen. S.A. Luca Goretti, Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare



TRE AEREI, TRE STORIE

I-AEKA: recuperato presso un produttore di attrezzi agricoli nel vicentino. Era completo e rimasto su un palo per una trentina d'anni. A parte i piani di coda completamente marcati, la cellula non era in cattive condizioni. Ovviamente motore ed elica erano inutilizzabili. I-AEKA è stato restaurato in toto dalla Sorlini spa.

I-AEKT ex Pino Valenti. Nasce monoposto e a Parma furono installati un seggiolino, uno stick ed i trasparenti. Nulla più. Negli ultimi due anni, dopo l'acquisizione da parte di Mario Cotti, la Sorlini lo ha trasformato in biposto vero con doppi comandi; revisione completa per l'impianto idraulico e le parti calde del motore, installata una nuova avionica con totale rifacimento dell'impianto elettrico di radio ed interfono.

I-GIGE , ex I-AEHU, ex G-BBII: acquistato in Inghilterra da Claudio Coltri, era usato dall'industria cinematografica inglese (appare, per esempio, in un telefilm della serie Miss Marple). Era verniciato nei colori del Macchi 202 africano. Una volta in Italia, presso la Sorlini spa sono stati eseguiti profondi lavori di restauro con rifacimento degli impianti idraulico, elettrico ed avionico, ed è stata applicata la livrea originale.

I controlli all'alba sull'aeroporto di Bourg-en-Bresse, con un sottile strato di bruma sul terreno e sulla pista: si torna a casa

