

A PRESTO 22° GRUPPO!

Come già anticipato da Aeronautica & Difesa, il 22° Gruppo Caccia Intercettori è stato sciolto



Era il reparto più decorato dell'AM

LE ESIGENZE DI RISTRUTTURAZIONE ED ECONOMIA HANNO PORTATO ALLA CHIUSURA DEL PRIMO GRUPPO CACCIA INTERCETTORI TRANSITATO SUGLI F-104S

Ci sembra doveroso dedicare ulteriore spazio a questo reparto di volo dell'Aeronautica Militare italiana in un momento decisamente triste, quello del suo scioglimento. Su Aeronautica & Difesa questa notizia era già apparsa tra le attualità del mese di ottobre e proprio il 15 ottobre, un po' in sordina, si è svolta l'ultima missione operativa ufficiale del reparto che ha visto, al termine, tutto il perso-

nale in posa per la foto-ricordo. Sporadicamente, le macchine rimaste a Treviso-Istrana hanno continuato a volare, fino ai primi giorni di novembre. In seguito i piloti e gli aerei in condizioni operative sono andati ad equipaggiare gli altri Gruppi Caccia sulle basi di Grosseto, Grazzani e Trapani. La maggior parte degli specialisti, invece, è rimasta a Istrana, nell'ambito del locale centro manutenzione.

Le cerimonie di commiato si è svolta il 30 gennaio e, per l'occasione, gli specialisti del Centro Manutenzione hanno decorato l'ultimo F-104S/ASA, il 51-22, con la scritta "69.350 ore di F-104!" per sintetizzare l'attività del reparto sullo "Starfighter"; per l'esattezza, dopo l'ultimo volo di prova effettuato il 14 gennaio il totale era di 69.346. Ora mancano i passaggi di saluto ed il trasferimento a Grosseto.

Questa cospicua attività è stata svolta con un alto grado di sicurezza: l'ultimo incidente risale, infatti, al 4 dicembre 1978, quando due F-104S, atterrati in emergenza a Brindisi, subirono forti danni; uno fu riparato dopo alcuni anni, mentre l'altro (il 51-12, MM.6931) non tornò più in linea. Per trovare, invece, l'ultimo incidente mortale bisogna risalire al 20 maggio 1974 quando, in fase di atterraggio notturno ad

Istrana, il ten. Ciocca perì a seguito dell'impatto con il suolo del 51-24 (MM.6777).

Essere messo in "posizione quadro" per un reparto significa essere sciolto ma sono in molti (e non solo tra coloro che hanno prestato servizio a Istrana) che auspicano una futura ricostituzione, non appena arriveranno i primi EF-2000A. Per continuare la tradizione che lo aveva visto primo a ricevere gli F-104S, pro-

prio il 22° Gruppo potrebbe ricevere per primo i nuovi caccia di costruzione quadrinazionale. Questa possibilità, tuttavia, appare remota in quanto a Grosseto affermano che è già stato stabilito che i primi "Tifone" andranno al 9° e al 20° Gruppo. D'altra parte, nei piani dello Stato Maggiore è previsto che a Treviso siano basati due gruppi di "Ghibli", anche se ciò non impedisce di continuare a sperare!

Nelle due pagine precedenti: uno degli ultimi voli di un F-104S/ASA con i colori del 22° Gruppo, 51° Stormo, di Treviso-Istrana. In questa pagina: esemplari con la tradizionale mimetica "tipo NATO" (di derivazione RAF) e con quella "monogrigio" di più recente adozione (ispirata alle livree "low visibility" di USAF e US Navy).



Questo Gruppo Caccia Interceptor si è distinto soprattutto per due aspetti della sua storia: in primo luogo (come già ricordato) è stato il primo ad effettuare la transizione sugli F-104S e, in secondo

luogo, è stato il reparto più decorato dell'Aeronautica Militare; in proposito, sembrano trascorsi pochi giorni da quel 6 maggio 1995

in cui si tenne la cerimonia per la consegna delle medaglie d'argento e di bronzo al valor militare. In quell'occasione era stato allestito un F-104 "special colors".



Le centinaia di appassionati locali si sono resi immediatamente conto dell'assenza dei quotidiani voli degli F-104S che ormai da decenni facevano parte integrante dell'am-

biente: il cosiddetto "circuitone largo per Pista 26" aveva come punti di riferimento le cittadine di Castel-franco Veneto, Asolo, Montebelluna e i Ponti della Priula.

Gli abitanti della Marca Trevigiana erano particolarmente attaccati al personale del Gruppo con il quale intrattenevano ottimi rapporti. Benché non più "up-to-date" in fatto di emissioni inquinanti, gli F-104S erano mantenuti in buona efficienza dall'abilità e dalla serietà degli specialisti ed erano quotidianamente impegnati in combattimenti simulati, intercettazioni radar e missioni con profilo supersonico, tenendo testa, quanto a operatività, ad aviogetti di vent'anni più giovani. A piloti e spettatori regalavano emozioni che difficilmente possono essere trasmesse da aerei come gli MB.339 o gli AMX.

Per descrivere la storia del 22° Gruppo non basterebbe un libro: per sommi capi, possiamo dire che ha dato un contributo di rilievo alla difesa aerea nazionale ed ha consentito ai piloti di effettuare voli "cross-country" per addestrarsi ad operare da basi con procedure diverse dalla propria ed ha organizzato annualmente degli "squadron exchanges" che, in tempi più recenti, hanno coinvolto reparti belgi, greci, inglesi, tedeschi e turchi.

Molte sono le persone che hanno dedicato passione e professionalità al 22° Gruppo del 51° Stormo, meritando di essere menzionate una per una: non possiamo farlo ma ognuno è libero di riconoscersi in queste parole, dal personale amministrativo agli specialisti e, naturalmente, ai piloti, i "pluti" (da Pluto che campeggiava nei distintivi delle Squadriglie) che hanno avuto l'o-



A destra: questo "Starfighter" mostra sulla presa d'aria l'insegna dello "Spauracchio" e sulla deriva quella del "Gatto nero". Qui sotto: la scritta 69.350 sulla coda di questo F-104S "special colors" ricorda il totale delle ore di volo. In fondo alla pagina: la livrea commemorativa, con la scritta 22 in caratteri "fuori ordinanza"; a destra: un C.200 "Saetta" con i colori del 22° Gruppo.



nore di portare sulle tute l'insegna del 22° Gruppo Caccia, il tradizionale "spauracchio".

La Base Aerea "Vittorio Bragadin" di Treviso-Istrana ha perso un suo importante inquilino ed il 51° Stormo, al momento, rimane solamente con il 103° Gruppo su AMX e con la 651ª Squadriglia Collegamenti. Anche se la notizia non è ancora ufficiale, però, si è in attesa dell'arrivo del 132° Gruppo, proveniente dall'aeroporto di Verona-Villafranca che diventerà così uno scalo esclusivamente civile. Gli appassionati locali, quindi, dovranno interessarsi di uno Stormo che diverrà "monomacchina".

Il caratteristico rombo del J79 ed il conosciuto codice radio "Missione 535" non si sentono più, ma resteranno sempre un bellissimo ricordo per molte persone. Grazie ancora e... a presto 22° Gruppo Caccia!

Diego Bigolin



La storia del 22° Gruppo in sintesi

Il 22° Gruppo fu costituito sull'aeroporto di Brescia-Ghedì nel luglio del 1918 e partecipò al primo conflitto mondiale con i Caproni Ca.42. Al termine delle ostilità fu sciolto per essere ricostituito, sempre a Ghedi, nel 1936. Durante la Seconda Guerra Mondiale ebbe i FIAT CR.42 e G.50, gli Aermacchi C.200 e C.202 ed i Reggiane Re.2001 e Re.2005.

Per le innumerevoli vittorie ottenute nella penisola balcanica, in Russia e nel Mediterraneo, il 22° Gruppo fu decorato con medaglia di bronzo al valor militare. I piloti ricevettero complessivamente due medaglie d'oro, 37 d'argento e 27 di bronzo. Il 22° Gruppo fu ricostituito a Taranto-Grottaglie il 1° febbraio 1953, su quattro Squadriglie di F-47D "Thunderbolt". Già nel marzo raggiunse Aviano per ricevere gli F-84G "Thunderjet". Nel febbraio del 1954 fu spostato a Treviso-Istrana dove ebbe i nuovi F-84F "Thunderstreak". Successivamente, nel maggio 1959, passò alla specialità dei Caccia Intercettori con gli F-86K "Sabre" e nel giugno del 1969 cominciò ad operare con il bisonico F-104S "Starfighter". La versione ASA-1 fu disponibile a partire dal 1989 e lo "Spillone", con i suoi aggiornamenti, è rimasto in servizio fino a quando il Gruppo è stato attivo.

