

REVISTA **R**ERONAUTICA



PERIODICO BIMESTRALE DELL'AERONAUTICA MILITARE

1/2014 - € 4,00



Training Pilot
2014, l'anno del cambiamento

Singapore Air Show
tutte le novità dall'Oriente

Samantha Cristoforetti
prima donna italiana nello Spazio

Spedizione in Posttarget Magazine - Roma. Taxe Perçue per l'estero (Roma) Economy ed Premium

postatarget
magazine
Tariffa Pagata - Aut. DCB Centrale
PT Magazine Editori SMA NA7/129/2008
valida dal 01/04/2008
Posteitaliane

40001
9 770391 616005

Un G.59 a Palermo

Sono trascorsi più di 45 anni da quando il Fiat G.59-4B NC.15 MM.53530 RR-73 ha messo "piede" sul suolo siciliano, dove poi è rimasto per sempre.

La nostra storia ha inizio, infatti, nel lontano 1964, quando la Facoltà di Ingegneria dell'Università di Palermo inoltrò allo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare la richiesta per l'acquisto di un velivolo per fini didattici e, cinque anni più tardi, fu finalmente stipulato il contratto per la cessione di un G.59, il cui costo venne fissato in 323.555 lire. L'aeroplano, in ottime condizioni, arrivò direttamente in volo a Boccadifalco con il motore fresco di revisione. Successivamente venne smontato e trasportato in un'officina dell'Istituto di Aeronautica.

Per anni, il Fiat G.59 svolse egregiamente i compiti che

gli erano stati assegnati: anche "statico" aveva continuato a contribuire alla formazione, questa volta non di piloti ma degli studenti della Facoltà di Ingegneria Aeronautica.

Seguì purtroppo un periodo nel quale, per incuria e disinteresse, questo noto addestratore a elica della nostra Aeronautica cadde nel dimenticatoio e subì alcuni danni, dal più classico, come l'asportazione indebita, diciamo così come souvenir, di alcuni strumenti di navigazione, al più grave, avvenuto a metà degli anni 70, quando per facilitarne gli spostamenti e il rimessaggio venne asportata la parte esterna dell'ala sinistra, tranciando addirittura i longheroni.

Vent'anni dopo, su iniziativa della prof.ssa Caterina Grillo, ci fu un primo tentativo di restauro del velivolo, du-





rante il quale l'ala venne riattaccata anche se solo a fini estetici, essendo, come già detto, irrimediabilmente compromessa la struttura alare. Fu così che nel marzo del 1998, nell'ambito di un progetto che aveva come scopo principale quello di sperimentare un sistema museale urbano che potesse dare al cittadino un'informazione tecnico-scientifica aggiornata e qualificata, il Fiat G.59, anche se non in perfette condizioni, fu finalmente esposto al pubblico. Un meritorio tentativo che non fu seguito da soluzioni definitive, per la carenza di risorse umane, ma soprattutto finanziarie.

Il glorioso trainer della Fiat fu così messo nuovamente in naftalina.

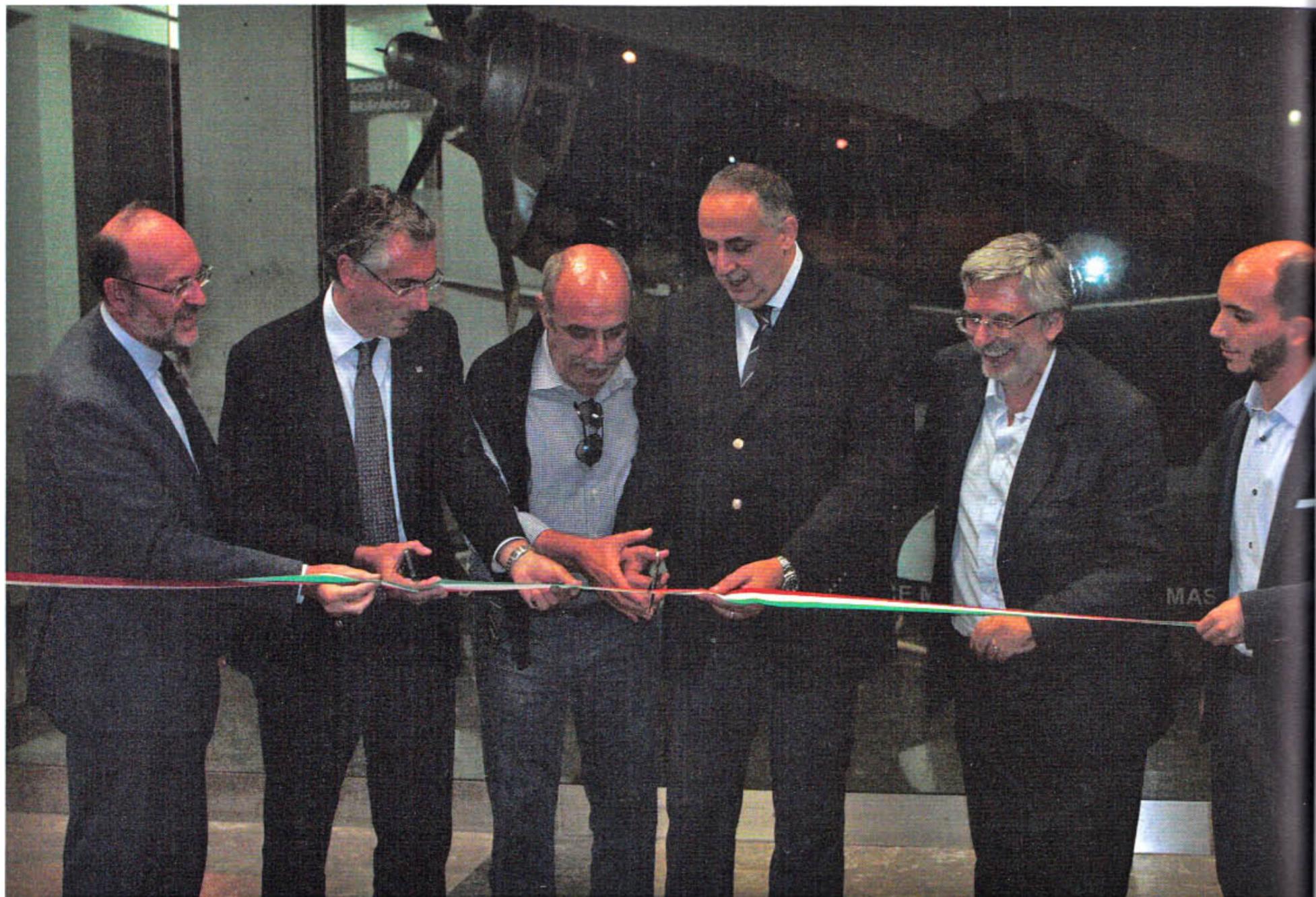
Per il suo definitivo ritorno pubblico bisognerà aspettare i primi mesi del 2013, quando, con lo scopo di renderlo finalmente fruibile a tutti e dargli una sistemazione più consona al suo valore storico, tecnico e collezionistico, sono stati avviati più completi lavori di restauro. Questi sono proseguiti fino al settembre dello scorso anno. Tutto som-

mato pochi mesi ma intensissimi, sotto il controllo attento e competente del responsabile del progetto, l'ing. Giuseppe Genchi.

Una curiosità: durante i lavori di pulizia dell'aeroplano sotto gli attuali codici RR-73 sono stati rinvenuti quelli precedenti RB-40, che rivelano così la vecchia appartenenza del velivolo al CAV (Centro Addestramento al Volo) della III Regione Aerea di Bari.

Oggi il Fiat G.59 palermitano, anche se mancante di alcuni piccoli particolari che saranno realizzati o in parte rintracciati, fa bella mostra di sé in una splendida teca trasparente nell'atrio dell'edificio n. 8 della Facoltà d'Ingegneria, in viale Delle Scienze.

L'esemplare conservato a Palermo rappresenta qualcosa di prezioso non solo per il ruolo storico che questo velivolo ha avuto per la rinascita dell'Aeronautica Militare nel dopoguerra, ma anche perché si tratta di uno degli ultimi cinque esemplari esistenti al mondo. Sono però proprio i



siciliani ad avere un motivo in più per essere orgogliosi di questa presenza, perché siciliano di Caltanissetta fu quell'ingegnere che lo progettò, quel professor Giuseppe Gabrielli, dalla cui penna nacquero anche altri illustri velivoli come il G.91 e il G.222. A questo proposito vale la pena ricordare che il G.59 derivava da un'altra "creatura" di Gabrielli, il G.55 Centauro, uno dei migliori, se non il migliore, caccia italiano della seconda guerra mondiale. A quest'ultimo venne sostituito il propulsore, il tedesco Daimler Benz DB 605, con il britannico Rolls Royce Merlin 500-20. Nasceva così nel 1947 un nuovo aeroplano concepito per l'addestramento avanzato e il volo acrobatico. Il G.59 fu prodotto negli stabilimenti torinesi della Fiat Avio a partire dal 1950 e operò fino al 1957, anche con le aeronautiche di Siria e Argentina. Dismesso come trainer, continuò a volare nei centri addestramento al volo delle Regioni Aeree e come aeroplano da collegamento presso gli Stormi.

Protagonista di manifestazioni aviatorie a cavallo degli

anni 50 e 60, compì l'ultimo decollo nei ranghi dell'A.M. il 26 novembre del 1968, per la cronaca si trattava del G.59-4B RS-25 del Reparto Sperimentale Volo di Pratica di Mare. Il restauro di un velivolo storico, anche se solo di tipo conservativo come nel caso del Fiat G.59 siciliano, rappresenta sempre uno sforzo laborioso non indifferente.

È stato così anche in questo caso, come testimoniano alcuni studenti che hanno contribuito con passione al successo dell'operazione.

Si è trattato sicuramente di un progetto ambizioso, anzi di una vera e propria sfida, comunque perfettamente riuscita, con la quale l'Ateneo ha dimostrato di saper sfruttare al meglio le proprie risorse umane, i propri mezzi e materiali, col fine unico di valorizzare un bene storico di inestimabile valore e rendere così ancora più ricco e importante il giovane Museo dei Motori e delle Macchine dell'Università di Palermo.

Salvatore Di Marco