

## **Il P39 Aircobra in servizio nell'ICAF: un aereo robusto ma pericoloso**

*Tratto dal volume: Marco Mattioli – P39 Airacobra in Italian Service – IBN Editore (testo in Italiano e Inglese)*

Il 22 giugno 1944 il ten. col. Fanali, il magg. Martinoli ed il ten. Alessandro Mettimano trasportarono i tre P-39 a Campo Vesuvio per l'addestramento dei piloti del 12° Grp. Il 24 giugno, un altro reparto di volo del 4° Stm, il 9° Grp, iniziò a versare i suoi MC.205 al 21° Grp del 51° Stm. Il 7 luglio 1944 il Comando del 4° Stm si trasferì da Nuova a Campo Vesuvio, seguito dal 10° Grp Caccia, che dalla base di Nuova raggiunse la pista vesuviana, dopo aver consegnato i suoi MC.205 al 155° Grp del 51° Stm il 9 luglio.

Il 18 luglio 1944 il 9° Grp del 4° Stm si trasferì da Lecce a Campo Vesuvio, completando lo schieramento dello Stormo su quella base. In tre mesi di intenso addestramento sui P-39N, 77 piloti del 4° Stm effettuarono 1.702 voli per 1.000 ore di volo: vi furono undici incidenti, tutti provocati dalle pessime caratteristiche dell'aeroporto o da improvvisi guasti ai motori, che causarono tre piloti morti e vari altri feriti, di cui due gravi.

Il primo dei tre piloti deceduti fu il sottotenente Armando Moresi, precipitato il 20 luglio 1944, mentre effettuava un volo di addestramento in coppia con il ten. Giorgio Bertolaso: Moresi era un ottimo pilota acrobatico, ed aveva tentato di eseguire un looping con il suo Airacobra, perdendone il controllo; il pilota italiano, anziché lanciarsi, aveva tentato di portare a terra il P-39. La morte di Moresi convinse ad astenersi da acrobazie superflue il ten. Bertolaso, il quale a questo proposito ricorda che quando consegnarono i P39 ai piloti del 4° Stm, il capo pilota americano, un maggiore di cui non rammenta il nome, fece agli italiani una sola raccomandazione: "il P-39 è un velivolo meraviglioso, ma non fateci acrobazia; io con lui ho volato più di 500 ore, ma se sono ancora vivo lo devo al fatto di non essermi mai fatto tentare dall'acrobazia."

Per molti dei piloti italiani, convinti che un buon pilota da caccia doveva essere anche un buon acrobata, queste sensate parole suonarono come una sfida, e per questo motivo alcuni di loro persero la vita. Il P-39 era un velivolo ideato per l'assalto al suolo, ma non per le acrobazie di volo; a questo proposito il ten. Bertolaso (oggi generale) ricorda ancora: "lo stabilizzatore dell'Airacobra era molto basso, più o meno allo stesso livello dell'ala; per come erano disposti i pesi, gli stava molto vicino. Quando si tirava molto, lo stabilizzatore andava nell'ombra dell'ala, e stallava prima dell'ala stessa, per cui il velivolo cominciava a ruotare attraverso il suo asse trasversale, e non c'era manovra capace di toglierlo da questa situazione aerodinamica (come dimostrato dall'incidente di Moresi). A qualcuno, non si sa come, è capitato di uscirne, ma la maggior parte si è salvata con il paracadute". Il ten. Bertolaso ricorda che un altro inconveniente che rendeva il "Cobra" inadatto al volo acrobatico era il

motore: "Mentre i nostri motori e quelli dei Macchi 202, i Daimler Benz sia il DB601 che il DB605, erano alimentati ad iniezione, con compressore trascinato idraulicamente, l'Allison V-1710 del Cobra aveva un carburatore con un compressore trascinato meccanicamente da ingranaggi moltiplicatori delta velocità di rotazione. Questa differenza fondamentale faceva sì che il Daimler Benz avesse una maggiore elasticità di funzionamento e di stabilità della miscela. L'Allison, invece, con il suo carburatore, durante le manovre acrobatiche e soprattutto nei voli rovesci sostenuti, soffriva di notevoli impoverimenti della miscela, che spesso erano causa di notevoli ritorni di fiamma - le famose sputate del motore - che per il complesso del compressore rappresentavano uno shock violentissimo. I suoi ingranaggi si rompevano, ed i pezzi venivano inghiottiti dal motore, fracassando le testate. Feci personalmente questa terribile esperienza, durante un tonneau a bassissima quota: ebbi un ritorno di fiamma e si scatenò l'inferno. Fortunatamente il motore, anche se con qualche pistone sfondato, fumando e strombazzando, mi portò in vista del campo, ma doveti atterrare con il carretto represso, perché non ebbi il tempo di estrarlo. In condizioni normali, il motore era molto valido".

Gli altri due piloti del 4<sup>o</sup> Strm. caduti in incidenti aerei furono il sergente maggiore Teresio Martinoli, asso degli assi della Regia Aeronautica nella seconda Guerra Mondiale con 22 vittorie, precipitato in fase di decollo il 25 agosto 1944, e decorato con la Medaglia d' Oro al Valor Militare (MOVVM), la più importante decorazione militare italiana; il S. ten. Guerniero Silvestrini, precipitato per avaria al motore in fase di decollo il 27 settembre 1944, e ucciso dallo scoppio del serbatoio ausiliario nell'impatto con il terreno. Secondo il ten. Bertotaso, che assistette al decesso di Silvestrini, l'incidente avvenne a causa di un forte surriscaldamento del motore, dovuto al fatto che prima del decollo, Silvestrini rimase troppo a lungo fermo con il motore in moto in fondo alla pista. Tra i piloti feriti vi furono il maresciallo Martelli (21 luglio), il ten. Clauser (3 agosto), il serg. Novetto e il ten. Rizzitelli (7 settembre), il s. ten. Stoppani (9 settembre) e il ten. Zanioto (14 settembre). L'incidente occorso al ten. Rizzitelli fu singolare: il motore del suo P-39 piantò a causa della polvere vulcanica, ma Rizzitelli riuscì ad atterrare senza carrello ad altissima velocità; nell'urto, l'Airacobra perse tutto il muso e il pilota perse le scarpe, rimanendo illeso e scalzo! Salvi,