

# **Memorie – 1978 – Il passaggio sull’“Atlantic”**



Image by Gianni Scuderi

## ***Il Breguet 1150 “Atlantic”***

Da quando avevo lasciato i Reparti A/S avevo continuato a fare il minimo previsto dalle norme delle mie ore di volo e, quando possibile, anche qualche ora in più, non solo perché mi piaceva volare, ma anche per un motivo venale: poter continuare a percepire l’indennità di volo. Nel 1971 l’Atlantic era già diventato

operativo, ma l’S2F rimase in linea di volo fino al 1978 e poi andò “in pensione”, dopo 21 anni di onorato servizio ed io rimasi senza velivolo con il quale fare le ore di volo previste. Dovevo quindi fare il passaggio sull’Atlantic e feci domanda, che fu accolta, e mi furono assegnate dieci ore di volo con un istruttore. Con molto piacere per me, fu designato Mario Cervino, uno dei pochi, se non l’unico istruttore di Marina, che conoscevo bene e con il quale c’era un ottimo rapporto di amicizia e stima.

Passai una giornata di ambientamento sull’aereo a terra e di sommaria consultazione delle monografie,

### ***Atlantic ed S2F in volo sull’Etna***

se non altro per rendermi conto di quanto era grande e complesso il velivolo (*Nota 1*). Fino allora avevo volato solo su velivoli più piccoli (anche se “complessi” come l’S2F) o anche molto più piccoli (*Nota 2*) e l’Atlantic mi sembrava enorme e molto più complicato.

Il giorno dopo arrivò Mario. Mi fece molto piacere rivederlo e gli dissi subito che avevo dato una scorsa alla documentazione disponibile e non mi illudevo di poter diventare un pilota operativo, ma forse nemmeno un semplice pilota di un velivolo così complesso dopo dieci ore sole di passaggio. Lo raccomandai di tenersi sempre pronto ad intervenire sui comandi e lui mi rassicurò, dicendomi che era sicuro che non avrei trovato particolari difficoltà.

In effetti poi il passaggio andò molto meglio di quanto mi aspettassi. L’Atlantic, a parte le sue dimensioni era molto sensibile e docile ai comandi e, dopo i primi due o tre voli, mi abituai facilmente anche alle sue dimensioni che, in fondo, divennero l’unica differenza che fu necessario tenere sempre presente, soprattutto in decollo, in atterraggio e rullaggio.



Feci solo una “gaffe” imperdonabile al rientro da uno di quei voli! Per rallentare o fermare l'aereo in rullaggio era norma raccomandata di cercare di servirsi dei freni il meno possibile, ma delle eliche in “reverse, ossia con passo frenante” con bassa o moderata potenza ed io mi abituai facilmente anche a questa peculiarità nel rullaggio. Tuttavia, una volta, arrivando al parcheggio un po’ più veloce del solito, quando il parcheggiatore mi fece il segnale di fermarmi, fu necessario dare un po’ più di potenza di quanta avrebbe dovuto essere necessaria per fermare il velivolo e per non investirlo. La conseguenza fu che la mia manovra alzò un gran polverone che investì il poveraccio.

Fermati i motori e finiti i controlli post parcheggio e spegnimento motori, andai subito in linea di volo a scusarmi con il parcheggiatore che mi disse subito che non era la prima volta che gli succedeva, ma questa volta, era pomeriggio inoltrato, sarebbe stato di servizio tutta la notte e non avrebbe avuto la possibilità di fare una doccia fino a quando sarebbe tornato a casa la mattina dopo. Mi costò un “cin cin” per tutto il personale presente in linea di volo, ma riuscii a sanare adeguatamente il mio errore.

Non ci furono altri eventi di rilievo e completai il passaggio sull'Atlantic, acquistando sufficiente disinvoltura in tutte le manovre di decollo, atterraggio e rullaggio, nonostante le dimensioni del velivolo, che finirono per essere l'unica caratteristica nuova. Naturalmente, nel passaggio non era compreso il più complesso impiego bellico, ma solo un po’ di volo a bassa quota sul mare e una simulazione dell'impiego dei sensori e delle armi.

Trascritto il passaggio sul mio “Libretto di volo”, salutato e ringraziato Mario Cervino, tornai alla mia destinazione a Marisicilia Messina, nell'incarico di Sottocapo di Stato Maggiore alle Operazioni.

Non ebbi più occasione di volare sull'Atlantic anche se feci una volta richiesta e, non so per quale ragione mi fu risposto che non c'erano ore disponibili.

Il tempo passa e anche l'Atlantic, il 21 settembre del 2017, è ... andato in pensione, dopo 45 anni di eccellente servizio (250.000 ore di volo) ed è stato sostituito dal P-72A, la cui immagine è riportata sotto.



,

***Giovanni Iannucci***

*Milazzo, 5 Agosto 2020*

***Note nella pagina seguente***

## Note:

1. Le caratteristiche principali dell'Atlantic erano le seguenti: Lunghezza 31,75m, apertura alare 36,30m, altezza 11,33m, peso massimo al decollo 46.000Kg, motori 2 turboelica Rolls-Royce 5500 Hp, velocità max 650Km/h, raggio d'azione 8.000Km, quota tangenza 9145m. Armamento: mine e bombe a guida laser, granate, razzi, bombe A/S e siluri A/S auto cercanti. Naturalmente tutta la strumentazione di ricerca dal radar a tutto il resto.
2. Ero stato prima all' 87° Gruppo A/S a Catania Fontanarossa ed in seguito a Sigonella (1959-61) e poi all'86° a Napoli Capodichino (1962-64). Entrambi i capitoli su queste destinazioni sono stati scritti. Nella seconda di queste destinazioni, avevo preso il brevetto di pilota civile ed avevo volato con un piccolo aereo da turismo, il "Fachiro" della Partenavia, portando in volo parenti ed amici con passaggi a bassa quota sui Faraglioni di Capri.