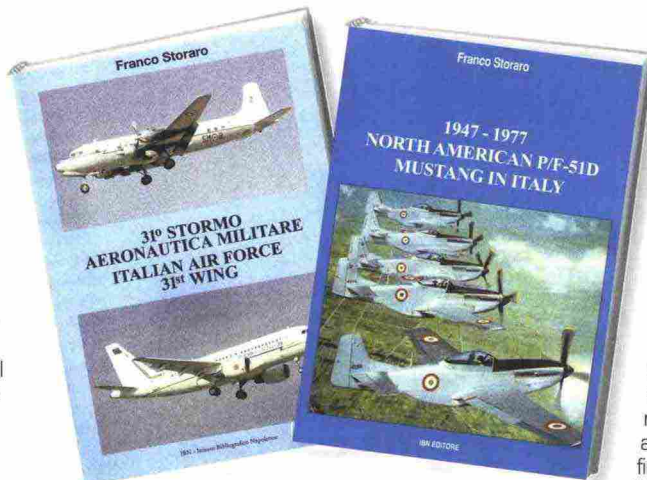


## RECENSIONI

**Franco Storaro**  
**31° STORMO AERONAUTICA MILITARE e 1947-1977 NORTH AMERICAN P/F-51D MUSTANG IN ITALY**  
IBN Editore - Roma, 2016 e 2017 - pp. 119 e 121 - Euro 30,00

IBN Editore propone titoli "aeronautici" sempre accattivanti, che affrontano argomenti diversi e, molto spesso, originali. Vi presentiamo due volumi di Franco Storaro; il primo, del 2016, ripercorre, anche grazie a numerose fotografie, alle caratteristiche e alle prestazioni dei velivoli, la storia del 31° Stormo dell'Aeronautica Militare, dagli anni 60 ai giorni nostri. Il primo Centro Elicotteri della Forza Armata fu costituito, infatti, nel 1960 sull'aeroporto di Centocelle (Roma) prima di essere trasferito a Pratica di Mare per assumere, nel 1965, la denominazione di 31° Stormo Elicotteri: due Gruppi Volo, il 93° e il 94°, e 23 elicotteri Agusta Bell, fra 47G2, 47J, 47J3, 204A e 204B. I velivoli ad ala fissa arrivano, invece, nel 1976, quando il 31° Stormo si trasforma in Stormo Trasporti Speciali, assorbendo il Reparto Volo Stato Maggiore e iniziando una nuova era nel trasporto delle alte cariche dello Stato. La metà degli anni 80 si caratterizza per

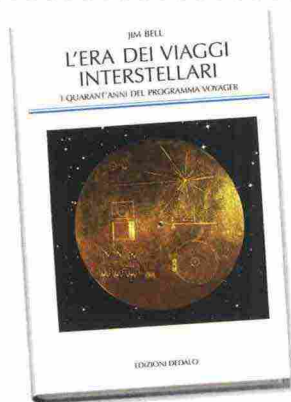


l'apertura di due nuove linee volo, con il Gulfstream III e il primo dei cinque Falcon 50 di Dassault. Alla fine degli anni 90 gli equipaggi transitano, invece, dal DC-9, che ha rappresentato il velivolo di prestigio dello Stormo, all'A.319CJ, in corrispondenza dell'entrata in linea di due Falcon 900 EX (i 900 EASY saranno in servizio nel 2006). Per quanto riguarda l'ala rotante, invece, nel 2012 si inseriscono in linea i nuovi AW.139. Il secondo volume che presentiamo, invece, vuol far rivivere, secondo le intenzioni dell'Autore,

la storia del P/F-51D Mustang in Italia. Il volume, prevalentemente fotografico, si concentra nell'impiego post-bellico del velivolo, dall'arrivo, dal settembre del 1947 dei primi 48 F-51D dalla Germania a Napoli, assegnati successivamente al locale 4° Stormo. Gli aneddoti di chi ha volato su questa macchina eccezionale accompagnano il lettore fino agli ultimi voli dell'F-51D in servizio con l'Ae-

ronautica Militare, che furono realizzati nel 1964 dal CAV (Centro Addestramento Volo) della 2ª Regione Aerea a Guidonia. La parte finale del volume, descrive, invece, la storia del Cavalier F-51D I-BILL civile dal 1969 al 1977, conclusa dal tragico incidente nel luglio del '77, in cui trovò la morte il nuovo proprietario. I volumi, infine, presentano entrambi una versione in inglese che estende la comprensione dei testi anche agli appassionati e ai lettori di altri Paesi.

Antonio Calabrese



**JIM BELL**  
**L'ERA DEI VIAGGI INTERSTELLARI**  
I quarant'anni del programma Voyager  
Ed. Dedalo - Bari, 2016 - pp. 296 - Euro 20,00

Jim Bell, scienziato planetario e professore alla School of Earth and Space Exploration all'Università dell'Arizona, ci accompagna, con questo saggio, in un viaggio iniziato nel 1977, con il lancio delle sonde Voyager 1 e Voyager 2, e non ancora terminato. Partite senza

un equipaggio umano, ma trasportando «i nostri occhi e le nostre orecchie, la nostra intelligenza cognitiva nella sua versione più sofisticata, nonché la nostra scienza, la nostra arte e i nostri sogni», le due sonde erano state progettate per intraprendere un viaggio che, grazie alle loro batterie al plutonio, avrebbe dovuto avere una durata di una cinquantina d'anni e che le avrebbe portate all'interno «del mezzo interstellare, il regno al di fuori del bozzolo magnetico protettivo del nostro sole, e poi all'interno dello strano e sconosciuto vento interstellare». Ma a differenza di quanto accadeva nell'antichità, quando al comando di navi destinate all'esplorazione di nuovi mondi c'era un capitano, al comando delle Voyager c'era e c'è «una commissione di capitani - i manager, gli ingegneri e gli scienziati del Jet Propulsion Laboratory (JPL)», che, fondato negli anni 30, fu fin dall'inizio l'epicentro del programma per l'esplorazione robotica dello Spazio. Il progetto iniziale del Voyager, nato in un periodo di riduzione del budget della NASA, fu poi ridimensionato, fermo restando che «costruire una sonda ed equipaggiarla con strumentazioni scientifiche moderne è un compito complesso almeno quanto costruire una piramide

egizia o una cattedrale gotica». Voyager 1 fu lanciata il 5 settembre 1977, Voyager 2 invece il 20 agosto. «Secondo lo schema iniziale la Voyager 1 avrebbe dovuto effettuare un sorvolo di Giove, poi un sorvolo di Saturno che includeva un volo radente su Titano, il satellite maggiore del pianeta; la traiettoria della Voyager 2 non prevedeva invece il sorvolo di Titano». Ad esse fu affidato un messaggio interstellare, inciso su un LP in rame anodizzato, contenente un'ora e mezza di musica, 116 fotografie e un catalogo di suoni e voci (nella forma di brevi saluti in 55 lingue). Le prime immagini che le due sonde inviarono sulla Terra furono quelle di Giove. Poi ci furono quelle di Saturno (il cui sorvolo avvenne nel novembre 1980 da parte della Voyager 1, e nell'agosto 1981 da parte della Voyager 2) e dei suoi anelli, dalle quali si scoprì che questi erano fatti di ghiaccio. La rotta successiva avrebbe portato le due sonde verso Urano, le cui osservazioni iniziarono nel novembre del 1985. Si scoprì che anche Urano aveva degli anelli. Purtroppo «la perdita dello Space Shuttle Challenger e del suo equipaggio nel 1986, appena qualche giorno dopo il sorvolo di Urano da parte della Voyager 2, gettò nel caos i programmi NASA per l'esplorazione umana

**RECENSIONI**

dello Spazio». Le Voyager, però, continuarono il loro viaggio verso Nettuno, il cui sorvolo avvenne nell'estate del 1989. Mentre Giove e Saturno risultarono essere dei giganti gassosi, Urano e Nettuno si rivelarono dei giganti di ghiaccio. Dopo Nettuno l'operazione venne ribattezzata come la missione interstellare Voyager, il cui scopo

era quello di estendere l'esplorazione del Sistema Solare ai limiti della sfera d'influenza del Sole, e forse oltre. «Oggi le Voyager stanno lasciando il guscio protettivo del nostro Sole e si stanno dirigendo verso territori inesplorati tra le stelle. Sono diventate - e noi con loro - esploratori interstellari. Grazie alla loro tecnologia, alle loro

scoperte e ai messaggi che portano per noi al resto della galassia, siamo entrati nell'era dei viaggi interstellari. È forse questa l'eredità più importante degli uomini, delle donne e delle macchine che formano il programma Voyager».

Gianlorenzo Capano

**Louis Pierre Mouillard**  
**L'IMPERO DELL'ARIA**  
Saggio di ornitologia applicato all'aviazione  
LoGisma Editore - Firenze, 2017 - pp. 176 - Euro 16,50



Il libro che vi proponiamo altro non è che la traduzione dal francese a cura di Carlo Zorzoli del trattato di Louis Mouillard, un pioniere del volo umano, così si legge nei testi di storia dell'aviazione. "L'Empire de l'Air. Essai d'Ornitologie appliquée à l'aviation", questo il titolo originale della sua opera, pubblicata a Parigi nel 1881, nella quale «descrive, con molta attenzione, la natura e il volo di numerosi uccelli e racconta i suoi [sfortunati] tentativi fatti con semplici macchine volanti». Zorzoli, nell'introduzione al testo, prova a tracciare il profilo di Mouillard definendolo come «un sognatore, senza dubbio ricco di fantasia, un attento osservatore della Natura e un grande appassionato colpito da la terribile maladie: le virus de l'amor de l'aviation».

Tuttavia, non può fare a meno di osservare alcuni aspetti che evidenziano, a suo parere, le false interpretazioni e gli errori che il pioniere francese si è portato dietro per tutta la vita, e che sono alla base del suo saggio che accosta il volo degli uccelli a quello di macchine progettate e costruite dall'uomo. Fondamentalmente, osserva Zorzoli, alla base di queste sue sbagliate convinzioni c'è una forte impreparazione

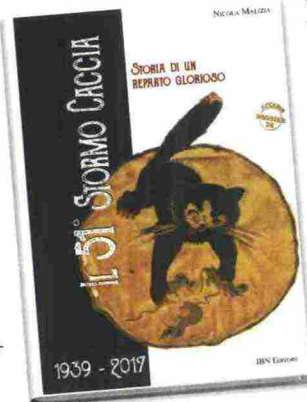
scientifica dettata dal suo rifiuto per il calcolo matematico. E allora, si chiede l'autore di questa traduzione, da cosa scaturisce la sua notorietà nella storia dell'aviazione? La risposta sta nelle "profetiche" affermazioni che Mouillard ha fatto nel corso degli anni, seppur senza alcun fondamento reale: «L'alluminio è il metallo per l'aviazione» (1891), e «il razzo è il propulsore» (1894), ma soprattutto quando ha parlato della possibilità di utilizzo dell'autopilota o dell'impiego delle ali a geometria variabile. Purtroppo, di concreto Louis Mouillard non ha realizzato alcunché, se non, come ebbe a scrivere in un articolo a lui dedicato Wilbur Wright nel 1912, «qualche scarso tentativo di costruire libratori, ma i progetti e le costruzioni erano talmente primitivi che non superavano nemmeno i futili tentativi di planata fatti da Cayley e Whenham molto prima di lui. Era un attento osservatore degli uccelli e possedeva il genio di esprimere a parole i propri pensieri e le proprie sensazioni, ma oltre a questo era mediocre».

Serafino Durante

**Nicola Malizia**  
**IL 51° STORMO CACCIA**  
Storia di un Reparto glorioso  
IBN Editore - Roma, 2017 - pp. 200 - Euro 21,00

Autore di questo volume, Nicola Malizia, si cimenta per la terza volta nell'analisi e nella raccolta delle memorie storiche del 51° Stormo Caccia, illustre Reparto dell'Aeronautica Militare. Un'operazione affatto facile per il periodo bellico perché, come dichiara lo stesso Malizia nell'introduzione, molto spesso le memorie storiche vennero costruite su considerazioni personali e non su fatti analitici. Anche se alcuni fatti ne escono "ridimensionati", rimane immutato e cristallino il valore di tutti gli uomini che in quelle tristi pagine della nostra Storia diedero tutto per la loro Patria. Il primo capitolo ripercorre velocemente la nascita della Regia Aeronautica mentre il secondo non poteva che aprirsi con la nascita del 51° Stormo Caccia Terrestre, avvenuta il

1° ottobre 1939 presso l'aeroporto di Ciampino, all'epoca uno dei reparti sotto il controllo della 2ª ZAT (Zona Aerea Territoriale). Una nascita avvenuta un mese dopo l'inizio delle ostilità tra la Germania nazista e la Polonia, il primo atto del secondo conflitto mondiale. Durante gli anni della guerra gli uomini del "Cinquantesimo" vennero impiegati su tutti i fronti: dal Belgio alla Russia, dalla Libia a Malta. Uno sforzo immane per uomini e mezzi che, in alcuni casi, si trovarono a dover sopporre a numerose carenze con un surplus di spirito di sacrificio. Il percorso storico si concentra sui fatti di guerra che occupano gran parte del volume, riservando



l'ultimo capitolo, il decimo, alle vicende del Reparto dal termine del conflitto fino alla fine degli anni 70. Una scelta editoriale che, se da una parte serve per "fare chiarezza" su un periodo importantissimo della storia dello Stormo e del Paese, dall'altra traslascia un periodo storico che ha visto gli uomini di Istrana impegnati nelle numerose missioni operative della Forza Armata. L'AMX, il velivolo che negli ultimi anni ha portato in giro per il mondo il "Gatto nero che tiene in pugno i sorci verdi", ha infatti preso parte a quasi tutte le missioni fuori dai confini nazionali dell'Aeronautica Militare, ultime in ordine cronologico quelle in Afghanistan e in Kuwait.

Il nostro augurio è che nella prossima edizione si possa prendere in considerazione anche gli ultimi decenni di questo glorioso Reparto.

Emanuele Salvati