



Gruppo Amici Velivoli Storici Sezione Torino

e-mail: torino@gavs.it www.gavs-torino.it

"OPERAZIONE SENTINEL"

La sezione di Torino del Gruppo Amici Velivoli Storici, associazione senza fini di lucro fondata nel 1985, è attivamente impegnata nel recupero, nella salvaguardia e nella valorizzazione del patrimonio storico aeronautico italiano. Dal 1993 è iscritta all'Albo Regionale del Volontariato - settore Beni Culturali.

Il relitto dello **Stinson L-5 Sentinel I-AEEL**, messo a disposizione dall'Aero Club di Torino nell'aprile del 1991, fu uno dei primi cimeli aeronautici recuperati dal GAVS Torino e ricoverati nel proprio "Cantierile Aeronautico N° 1" di Leini.

La scoperta sul velivolo del **numero di serie militare 42-99119**, assegnato dalla U.S. Army Air Force durante il secondo conflitto mondiale, diede il via ad una ricerca d'archivio che permise di ricostruire la storia di "ONE-ONE-NINE" e, tra l'altro, accertò la partecipazione di questo L-5 alle operazioni conseguenti allo sbarco alleato in Normandia nel 1944.

Nel 1992, con il sostegno economico dell'Aero Products International di Trezzano sul Naviglio, il GAVS Torino lanciò l'**Operazione Sentinel**, volta al restauro statico del velivolo nella sua configurazione originale e dipinto con i colori dell'USAAF dell'epoca.

Il relitto si presentava privo del motore, dell'elica, dei carrelli, di tutti gli strumenti, di varie parti strutturali e di rivestimento; quanto restava era corroso e intaccato da un principio di incendio. Nonostante questa situazione a dir poco scoraggiante, iniziò immediatamente la ricerca di documentazione tecnica per individuare con esattezza le parti mancanti e per impostare una corretta ricostruzione. A fine 1991 l'Aero Club di Ferrara fornì al GAVS Torino i rarissimi manuali tecnici dell'L-5.

Per undici mesi, ogni più piccolo particolare di "One-One-Nine" fu smontato, schedato e restaurato. In questa fase, stampigliato sull'ossatura, venne alla luce il **numero di costruzione 1538**, dato coerente con la sequenza produttiva ma completamente omesso da tutta la documentazione individuale del velivolo.

Contemporaneamente fu anche redatta una "**Missing Parts List**" dei componenti mancanti (un nuovo tipo di manuale illustrato inventato dal GAVS Torino per l'occasione) che fu inviata a quei musei e privati, in Italia e all'estero, che avrebbero potuto fornire i pezzi occorrenti a completare il restauro. Il loro recupero comportò anche una fruttuosa trasferta negli Stati Uniti.

Alla fine del 1992 iniziò la ricostruzione vera e propria del velivolo. Per portare a termine l'opera i soci del GAVS Torino impiegarono oltre **4.000 ore di lavoro** nell'arco di tre anni. In occasione dell'assemblea annuale del GAVS, tenutasi a Roma/Fiumicino nel maggio 1997, il Comandante Lattarulo donò la bussola che ancora mancava per il completamento del cruscotto dell'L-5.

All'Operazione Sentinel **contribuirono generosamente**: Aeronautica Militare Italiana, gli Aero Club Valle d'Aosta, Casale Monferrato, Novi Ligure, Torino, Vercelli e Viterbo, Air Mach, Alenia, Cowtown Aerocrafters, Cromogalvanica, Brent Chemicals, Michelin, Gunetti G. & M. Tessuti, Hideel Laser Division, ILPA - International Liaison Pilot and Aircraft Association, Istituto Tecnico Industriale Statale Carlo Grassi di Torino, MAPI - Ideal Stencil Co., ditta Franco Moreggia, Nordavia, Revelli Metallik, Sensenich Propellers, Sezione Sperimentale Volo a Vela / Goncalba, United States Air Force Museum, USAG e inoltre i signori Italo Battioli, Doug Damiano, Michele Fergnani, Eugenio Lanza di Casalanza, Livio Marchitelli ed Earl Root.

Con il restauro statico dell'L-5-VW serial number 42-99119, che all'epoca era sicuramente l'unico esemplare presente in Europa nella totale configurazione originale, il GAVS Torino intese da un lato contribuire alla rivalutazione tecnica e storica di questo velivolo e dall'altro a sottolinearne il prezioso contributo alla rinascita, nel secondo dopoguerra, dell'Aeronautica Militare e dell'aviazione sportiva in Italia.

LA STORIA DI "ONE-ONE-NINE"

Quando si deve impostare il programma di restauro di un velivolo storico occorre ricostruirne con la massima precisione la sua **storia individuale**. Ciò è possibile tramite il reperimento dei vari documenti che accompagnano l'attività operativa di ogni aeromobile.

Per quanto riguarda lo Stinson L-5 del GAVS Torino, le complesse ricerche di questi documenti poterono avere inizio solo dopo l'insperato ritrovamento della targhetta originale che riportava il serial number 42-99119 assegnato al velivolo dall'USAAF.

A questo punto, l'Air Force Research Agency della Maxwell Air Force Base (Alabama) fu in grado di fornire una copia della **"Individual Aircraft Record Card"**, la scheda che riportava i dati salienti sull'attività del nostro Sentinel durante il servizio con le Forze Aeree Statunitensi.

"One-One-Nine" fu costruito dalla **Stinson Division della Vultee Aircraft** di Wayne nel Michigan e consegnato all'USAAF il 4 marzo 1944 sull'aeroporto di Detroit; l'aereo fu poi trasferito a Newark, nel New Jersey, dove giunse il 12 marzo successivo. Il 6 aprile, imballato in una cassa, lo Stinson lasciò il porto di New York con un convoglio diretto in Gran Bretagna. Felicemente giunto a destinazione e rimontato, il nostro L-5 fu temporaneamente assegnato alla 8th Air Force di stanza nel Regno Unito.

Il 31 luglio 1944 "One-One-Nine" fu preso in carico dalla nuova 9th Air Force, che comprendeva tutti i reparti schierati in Francia all'indomani dello **sbarco in Normandia**. La successione di queste date rende assai probabile la partecipazione di "ONE-ONE-NINE" alle prime fasi della campagna di Normandia.

Il nostro Stinson, dopo aver accompagnato la successiva avanzata alleata fin nel cuore della Germania prestò servizio, dal 17 giugno 1946 al 18 novembre 1948, a supporto di vari reparti d'occupazione dell'U.S. Army. Il 20 dicembre del 1948, dopo aver totalizzato 917 ore di volo, fu preso in carico dal 7290th Air Base Group presso l'Air Depot di Oberpfaffenhofen in Baviera dove rimase accantonato. Il 20 gennaio 1949 "One-One-Nine" fu ceduto all'Aeronautica Militare Italiana. L'unico dato attualmente disponibile sull'attività del nostro L-5 con l'AMI è l'assegnazione della **Matricola Militare 52882**.

Il 14 marzo 1955 il Registro Aeronautico Nazionale rilasciò il Certificato di immatricolazione civile N° 3826, con il quale "One-One-Nine" ricevette le **marche I-AEEL**. Come tutti gli altri Stinson dell'Aeronautica Militare, anche I-AEEL iniziò la propria attività presso una serie di Aero Club. Il 18 aprile fu assegnato in esercenza all'Aero Club Apuano di Massa Cinquale dove venne utilizzato per la scuola di pilotaggio. Otto anni dopo, il 21 maggio 1963, lo Stinson passò all'Aero Club di Lucca dove l'aereo volò fino al 1970. Nel febbraio del 1965, l'ex "One-One-Nine" fu affidato per alcuni giorni ai tecnici della 46^a Aerobrigata di Pisa per la trasformazione in trainatore alianti. Dal 25 luglio 1970 al 28 maggio 1971, il nostro Stinson svolse la doppia funzione d'addestratore e traino alianti presso l'Aero Club di Trieste, dopodiché tornò nuovamente in esercenza all'Aero Club di Lucca.

Dopo 3.884 ore e 57 minuti di onorato servizio, l'L-5 fu vittima di un incidente di rullaggio, senza gravi conseguenze per il pilota, che pose fine alla sua lunga e multiforme attività di volo. Era il 29 luglio 1980 ed erano passati trentasei anni, meno due giorni, dal suo epico arrivo in Europa. Ma la sua storia non era ancora finita!

Nel 1982 il relitto dell'aereo giunse all'Aero Club Torino dove fu progressivamente spogliato delle parti utili a mantenere in efficienza gli altri L-5 del Sodalizio. All'inizio del 1991, il poco che restava di I-AEEL fu offerto al GAVS Torino che provvide subito al suo trasferimento presso il proprio "Cantiere Aeronautico N° 1" di Leini.

LA MOSTRA "D-DAY - LA SENTINELLA DEL CIELO"

ORGANIZZATA DAL GAVS TORINO IN OCCASIONE DEL CINQUANTENARIO DELLO SBARCO IN NORMANDIA, MUSEO NAZIONALE DELL'AUTOMOBILE DI TORINO, 6 GIUGNO - 3 LUGLIO 1994

In vista della conclusione dell' "Operazione Sentinel", il GAVS Torino organizzò la mostra **"D-DAY - La Sentinella del Cielo"**, quale cornice per la prima esposizione al pubblico dello Stinson L-5 Sentinel appena restaurato dall'associazione. L'esposizione tematica, unico evento italiano in occasione del 50° Anniversario dello Sbarco in Normandia, si tenne presso la prestigiosa sede del **Museo Nazionale dell'Automobile di Torino**, dal 6 giugno al 3 luglio 1994. Ovviamente l'L-5, fresco di restauro ed esposto in una suggestiva ricostruzione del suo ambiente operativo, fu la "vedette" incontrastata della mostra.

La varietà del materiale esposto fu garantita dalla preziosa e disinteressata collaborazione di numerosi Enti, Associazioni e privati. Oltre al velivolo, era possibile ammirare una serie di veicoli e uniformi militari dell'epoca messi a disposizione dai soci del Military Vehicle Collectors Club di Torino, modelli in scala e plastici realizzati dal Centro Modellistico Torinese, una rassegna di dipinti del Circolo Culturale Confine, una esposizione filatelica d'epoca curata dalla CAFINUT di Torino, uno studio sulle fortificazioni del Vallo Atlantico elaborato dalla Associazione per gli Studi di Storia e Architettura Militare di Torino.

A corredo della mostra c'erano anche collezioni di bandiere militari, locandine dei più famosi film di guerra, libri e riviste di storia militare, oggettistica e in più il pubblico poteva assistere a un ciclo di documentari sulla Seconda Guerra Mondiale messi a disposizione dalla RCS Films & TV. Un vasto percorso fotografico illustrava le fasi preparatorie e lo svolgimento dello sbarco in Normandia. Il progetto grafico della mostra venne realizzato gratuitamente da Aeromedia. Per la cerimonia di inaugurazione dell'esposizione, la compagnia del Teatro del Frizzo mise in scena una performance inedita di "teatro fisico" con maschere naïf.

Fu inoltre determinante la collaborazione di After the Battle Prints, Bundesarkiv Koblenz, CISD Abate Arredamento, Michele Franco grafica, Gruppo Modellistico Michelin, Gruppo Ugo Mursia SpA, La Eliograf, Lloyd Adriatico, Michelin Italiana SpA, Microtecnica SpA, Poste Italiane, RCS Films & TV, RCS Libri & Grandi Opere, Revelli Metallik, SAC Servizi Ausiliari Cinematografici SpA, Tecno Trans e Zippo Manufacturing Co.

Nei giorni della mostra il Comandante Italo Battioli (socio GAVS), con un altro L-5, effettuò un **volo postale speciale** tra gli aeroporti di Torino/Caselle e Caen/Carpquet trasportando in Normandia le cartoline celebrative prodotte dal GAVS Torino.

Negli anni successivi, il redivivo "One-One-Nine" fu esposto in alcuni altri eventi minori. Tuttavia la complessità del montaggio, il rischio di danneggiamenti e i costi di trasporto del prezioso cimelio hanno spinto l'associazione a sospendere questo tipo di azioni.

Nei 27 anni della propria attività, la sezione di Torino del Gruppo Amici Velivoli Storici ha svolto, sempre su base volontaria, varie altre operazioni di restauro e ricostruzione su cimeli e aerei di straordinario interesse storico che comprendono, tra l'altro, il **caccia SPAD VII del Museo Baracca** di Lugo di Romagna, il **caccia Ansaldo A1 Balilla** di Antonio Locatelli del Museo del Risorgimento di Bergamo esposto al Museo del Falegname di Almenno San Bartolomeo e il **caccia FIAT G.55 Centauro** esposto al Museo Storico dell'Aeronautica Militare. Nel marzo 2012, i soci del GAVS Torino hanno effettuato, presso il Vittoriale degli Italiani di Gardone Riviera, un terzo ciclo di restauro e conservazione del **biplano SVA 10 usato da Gabriele d'Annunzio** per il leggendario "Volo su Vienna".

Attualmente il GAVS Torino sta svolgendo programmi di restauro statico "in proprio" su aerei di grande valore storico come l'**addestratore FL.3** del pioniere piemontese dell'aviazione Francis Lombardi, un raro bimotore **anfibio Piaggio P.136** e un **autogiro sperimentale sviluppato negli anni '60** da alcuni soci dell'Aero Club Torino con la collaborazione del locale Politecnico. Nei futuri progetti c'è l'**aliante da record CVT-2 Veltro** (1954), progettato dai fratelli Morelli, recentemente affidato alle cure dell'associazione. Disponendo di vari velivoli d'epoca, motori e componenti, oltre ad una rilevante dotazione di documentazione tecnica, il GAVS Torino punta all'istituzione di un museo aeronautico, con annessa biblioteca, nella Capitale Subalpina.