

Purtroppo il velivolo in dotazione era quello e non se ne prevedeva, a breve scadenza, la sostituzione con una macchina più brillante, perciò i piloti del 21° continuarono la loro inutile e sfortunata caccia agli incursori inglesi che specialmente sul golfo di Napoli erano presenti quasi ogni giorno.

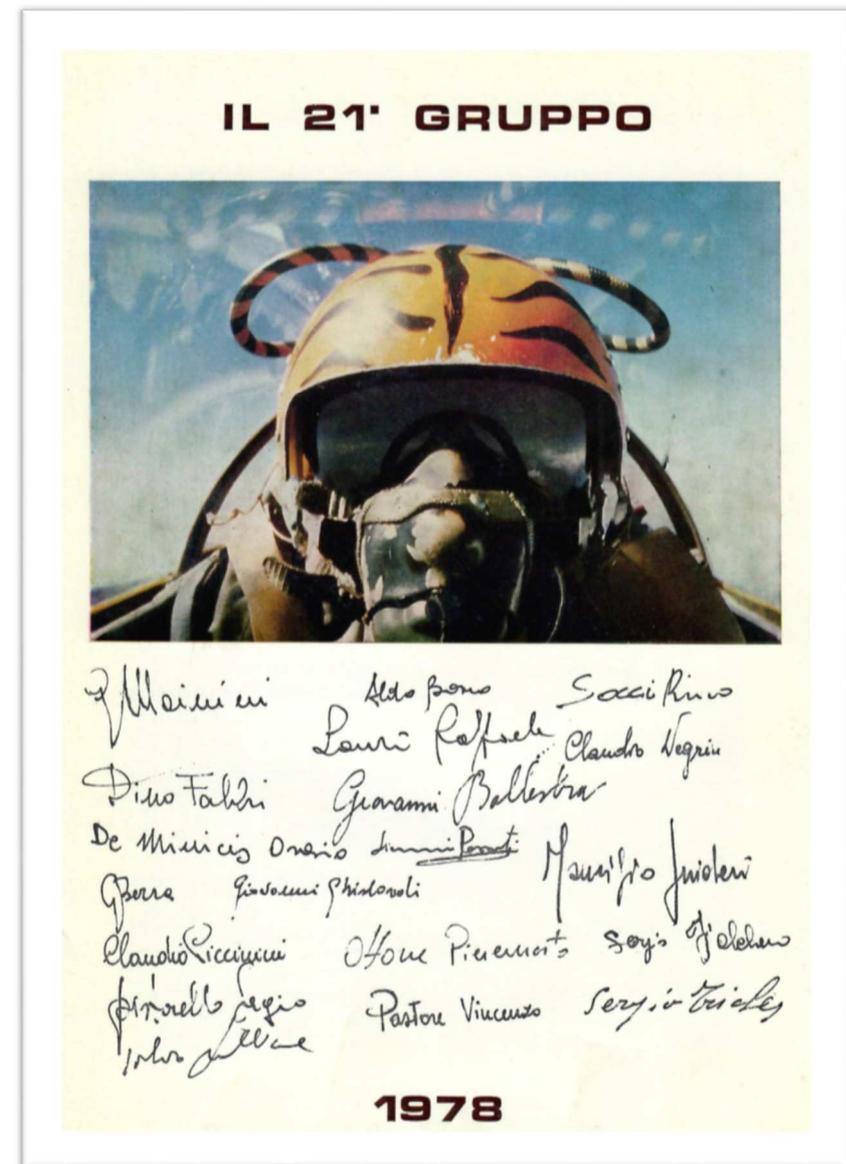
Ricordiamo il primo caduto del 21° Gruppo, il Serg. Pil. Loris Malagoli, precipitato per avverse condizioni atmosferiche durante un volo di vigilanza sul cielo di Roma il 16 giugno 1940.

In data 27 settembre dello stesso anno, il 21° Gruppo, passato al comando del Magg. Pil. Giovanni

Buffa, cessava di far parte del 51° Stormo (messo in posizione quadro) ed entrava a far parte del 52° Stormo, continuando a svolgere servizio di vigilanza ed interdizione nei cieli di Roma e di Napoli.

I Fiat G.50 Bis del 21° Gruppo in quel periodo erano completamente mimetizzati, erano ancora privi della fascia bianca di riconoscimento dipinta in fusoliera e portavano quale distintivo (sotto l'abitacolo del pilota) il lupo nero in campo rosso con il motto: "AD HOSTEM ULULANS"; distintivo proprio del 52° Stormo a cui il gruppo apparteneva; infatti non esisteva ancora nessun distintivo più o meno ufficiale di gruppo.

Il 28 ottobre 1940, due squadriglie del 21° e precisamente la 354ª e la 355ª si staccavano dal gruppo e venivano incorporate nel 24° Gruppo, destinate al fronte Greco-Albanese aeroporto di Tirana, ove atterrarono il 2 novembre dell'anno.



In Italia il 21° Gruppo aveva così in organico l'originaria 356ª Sq. sempre di stanza sull' aeroporto di Capodichino e la 369ª Sq. assegnatagli verso la meta di novembre; questa squadriglia, al comando del Cap. Giovanni Cervellin, proveniente dal 54° Stormo era montata su velivoli Macchi C.200, i migliori caccia in dotazione a quell' epoca alla nostra Aeronautica. La 369ª raggiungeva a fine anno la 356ª sull'aeroporto di Capodichino.

Pochi mesi più tardi, il 27 febbraio 1941, una nuova unità la 386ª Sq. al comando del Cap. Gustavo Garretto veniva a completare l'organico del 21° Gruppo, organico che ben presto era di nuovo

modificato poiché la 369^a Sq. passava a far parte del 22° Gruppo ed anch'essa veniva inviata sul fronte greco.

Le partenze su allarme si ripetevano senza soste a difesa del golfo napoletano, ma il 21° con gli aerei in dotazione, i soliti G.50 poteva fare ben poco: i bombardieri ed i ricognitori inglesi avevano buon gioco sui nostri cacciatori, specialmente nelle azioni notturne, quando i nostri piloti dotati di G.50 ed



MC 200 della 356^a Sq. « *Pilota a bordo* »!

i primi Macchi 200, tutti ancora privi di apparati radio, nulla potevano fare se non volare alla cieca, nel buio del golfo, sperando di capitare per caso nelle immediate vicinanze di un velivolo nemico.

Il 10 gennaio 1941, il Gruppo coglieva la sua prima vittoria aerea dall'inizio della guerra: verso mezzogiorno il Serg. Pil. Migliavacca in volo di vigilanza, su Macchi 200, scorgeva, inseguiva sul mare ed abbatteva un bimotore Bristol Blenheim che sprofondava nel mare fra Capri e Ventotene.

Le due Squadriglie del 21° (la 356^a e la 386^a) continuavano la loro instancabile attività nel cielo partenopeo.

Il Gruppo in quel periodo era al comando del Cap. Pil. Garretto, precisamente dal 7 marzo e proprio durante tale periodo nasceva il distintivo del Gruppo: un centauro armato di arco e freccia dipinto in bianco su campo nero.

Il 12 aprile la 356^a su 10 Macchi 200, velivolo che ormai aveva sostituito quasi tutti i Fiat G.50, dopo mesi di permanenza sull'aeroporto di Capodichino, veniva trasferita al comando del Cap. Pil. Sant'Andrea, in Puglia, sulla pista di Galatina da dove opererà contro obiettivi a terra della fascia litoranea greca, fino al 27 dello stesso mese, data del rientro al gruppo a Capodichino dove unitamente alla 386^a continuava nella consueta attività di vigilanza, con scarsi risultati e con la perdita di un altro pilota, il S. Ten. Torreggiani caduto per un atterraggio fuori campo durante un volo notturno con un Fiat CR 42 (20-7-1945).

Il 15 agosto il 21° Gruppo riceveva l'ordine di trasferimento sulla base sarda di Monferrato dove il Gruppo si portava con 18 velivoli MC 200 da questo aeroporto il reparto operava con voli di scorta a nostre navi fino al 25 del mese, data del rientro in sede.

Foto dal sito russo Reibert.info. Il serg. magg. pil. Vincenzo Patriarca (369ª sq. aggregata al 21° Gr. CT) in volo su C 200 della prima serie (tettuccio chiuso e ruotino di coda retrattile) sul Golfo di Napoli poco prima del trasferimento della squadriglia in Albania (prima del marzo 1941). Il 21° gruppo svolgeva compiti di difesa aerea della metropoli partenopea.



Il Gruppo era di nuovo a Monferrato il 27 settembre con la 386ª Sq. al comando del Cap. Bruno Mondini il quale nello stesso giorno dell'arrivo, a pochi minuti dall'atterraggio decollava di nuovo ed abbattava uno dei tre Bristol Blenheim che stavano attaccando di sorpresa il campo.

Il 10 ottobre, dopo circa una settimana di scorte navali, la squadriglia rientrava a Capodichino. Qui le due squadriglie (Ia 356ª e la 386ª) continuavano sino alla fine del 1941 i voli in difesa della città di Napoli impegnandosi a fondo in diurni voli di vigilanza; il reparto era ormai montato sui

Macchi 200 e le caratteristiche del velivolo permisero un'attività con risultati abbastanza positivi.

Infatti, durante quei mesi, il 21° Gruppo coglieva alcune significative vittorie: l'11 novembre il Ten. Corotti partito su allarme abbattava un Blenheim che si infilava in mare nei pressi di Capo Palinuro. Il 16 novembre nuova vittoria: un Wellington cade in mare abbattuto da una pattuglia di tre piloti: Ten. Calafiore, Ten. Torreggiani e Serg. Gulla. Il 5 dicembre successivo, durante un lungo volo notturno protrattosi per oltre due ore, il Serg Patriarca abbattava un altro Wellington dopo un duro e difficile combattimento in cui anche il nostro velivolo rimaneva colpito in più parti dalla reazione avversaria.

Con il 1° gennaio 1942, il 21° Gruppo cessava di far parte del 52° Stormo ma, rinforzato della 382ª Sq., dal 10 febbraio diveniva a tutti gli effetti 21° Gruppo Autonomo Caccia. Ricordiamo ora alcuni piloti che appartennero al Gruppo durante questo suo primo ciclo operativo, oltre ai già citati: Cavagna, Locatelli, Bartoli, Purgotti, Casucci, Lay, Fagiolo, Romagnoli, Cervellin, Mazzei, Antonello, Weiss, Ferrari, Iannilli, Ricci, Mainini, Bagaioli, De Angelis, Gennari, Ferrari, Greco, Cavani e Zuffi.

IL 21° IN RUSSIA

Dopo circa quattro mesi di attività bellica, vigilanza ed interdizione nel cielo di Napoli, il 21° Gruppo Autonomo Caccia, montato completamente su velivoli Macchi 200 riceveva l'ordine di trasferimento per il fronte russo dove avrebbe dovuto dare il cambio al 22° Gruppo Caccia. Da Capodichino alla steppa russa, migliaia e migliaia di chilometri di lontananza, con condizioni climatiche completamente opposte, con tipo di impiego nuovo per il gruppo: ecco la nuova "realtà" per gli uomini del 21°. Le squadriglie decollavano dal campo partenopeo ed a tappe forzate atterravano a Stalino il 4 e 5 maggio 1942; precisamente a quella data giungevano in terra russa la 386ª Sq. al comando del Cap. Mondini e la 356ª Sq. del Cap. Teucei. A Stalino trovavano la 371ª Sq. del 22°

Gruppo ed assieme operavano per pochi giorni, infatti la squadriglia il 13 maggio rientrava in Italia e veniva rimpiazzata dalla 382^a Sq. comandata dal Cap. Enrico Candio che giungeva a Stalino il 24 maggio successivo.

I velivoli del Gruppo assunsero la colorazione imposta da quel settore operativo dall'alleato germanico (per ragioni di identificazione in volo) e cioè la cappottatura del motore così come la fascia bianca in fusoliera venivano dipinti in giallo carico, sulle due semiali partendo dal bordo d'attacco erano riportati due triangoli bianchi, sia superiormente che inferiormente; sulla fusoliera sotto l'abitacolo del pilota spiccava il distintivo di Gruppo, il Centauro bianco in campo nero.

Il 6 maggio il 21° compiva la sua prima azione con una crociera di vigilanza nella zona di Rikovo, mentre l'8 successivo si aveva il primo combattimento aereo tra una pattuglia di tre nostri Macchi ed una dozzina di velivoli sovietici del tipo "Super Rata"; risultato tre caccia russi abbattuti, mentre la 386^a Sq. perdeva il Serg Magg. Pietro Greco, altro caduto il gruppo doveva annoverarlo il 13 maggio, in un duro e tirato duello, 11° pilota abbattuto era il S. Ten. Marcello Calafiore. Il 3 giugno il 21° veniva rinforzato da un'ulteriore quarta squadriglia e precisamente la 361^a (già del 54° Stormo) al comando del Cap. Francis Leoncini.

Per sostenere lo sforzo delle truppe di terra il reparto iniziava ad operare con mitragliamenti al suolo, durante una di queste azioni, il 6 giugno, veniva colpito dalla contraerea il velivolo del Serg. Burei che riusciva a compiere un atterraggio di fortuna entro le nostre linee. Anche il Serg Bernardini veniva colpito ma riusciva ugualmente a rientrare fortunatamente alla base; pochi giorni dopo veniva abbattuto il Serg Bellucci Dorva, che si salvava lanciandosi con il paracadute nei pressi delle nostre prime linee.

Da Stalino i caccia del 21° operavano senza soste, su crociere di caccia libera, mitragliamenti a terra, ricognizione offensiva, scorta agli Stukas tedeschi. Va ricordato il doppio combattimento del 15 luglio sostenuto dal reparto, quando una quindicina di nostri aerei si scontravano con una trentina di velivoli russi, venivano abbattuti tre caccia avversari; durante il volo di rientro nuovo furioso combattimento contro caccia-bombardieri nemici che avevano poco prima attaccato l'aeroporto di Stalino, sede del 21° e di altri reparti da ricognizione e trasporto italiani.

Anche questa volta veniva colpito il Serg. Burei che si salvava ancora con un atterraggio fuori campo, anche se lievemente ferito. Il 9 luglio, nel pieno della battaglia sul Don, il Gruppo si sposta sulla base di Makeyuka ed il 24 successivo due squadriglie vengono avanzate a Tanziskaya. Da queste due piste i piloti del 21° decollano in continuazione così come gli scontri in cielo con gli aerei avversari divenivano sempre più frequenti, aerei che non erano solo i vecchi Rata ma erano ora rappresentati da Caccia Lagg 1, Ilyuscin 2 e MiG 3, velivoli di buone caratteristiche di volo e potentemente armati con armi calibro 12.7 e 20 mm.

Il 25 luglio, durante un nuovo combattimento venivano abbattuti altri tre caccia russi; della nostra formazione veniva colpito il S. Ten. Lionello che riusciva a rientrare alla base.

La giornata nera del 21° fu però il 24 luglio: nel corso di un lungo e difficile combattimento aereo fra tre nostri caccia ed una dozzina di Lagg, i nostri tre caccia venivano abbattuti con la morte di due piloti: il Ten. Peroni ed il Serg Zoli, mentre il Serg Magg. Gismondi si salvava lanciandosi con il paracadute. La serie nera proseguiva il giorno seguente, quando furono abbattuti altri due caccia: quello del Cap. Virginio Tucci e del Ten. Carlo Ricci.

Il 12 settembre arrivano di rinforzo dodici Macchi C.202, finalmente un velivolo con “superiorità



aerea”, ma purtroppo in numero esiguo! I velivoli venivano suddivisi tre per squadriglia. I Macchi 200 divenivano intanto caccia bombardieri con l'aggancio sotto le ali di bombe da 50 e 100 kg.

Così armati gli aerei del 21° compivano continue azioni di mitragliamento e bombardamento contro le forze russe ormai avanzate: un lavoro duro, in queste azioni la contraerea russa colpisce molti nostri velivoli ed alcuni in modo grave tanto che il Serg. Pil. Evaristo Bernardini riesce a rientrare a stento al campo, il S. Ten. Lionello si salva con il paracadute, mentre muore sfracellandosi al suolo il Ten. Walter Benetti.

La lotta proseguiva aspra sino alla prima metà di gennaio 1943 con un clima terribile, decine di gradi sottozero che bloccavano aerei, piloti e specialisti: va ricordato che il Macchi 200 aveva l'abitacolo aperto; poi l'ordine di rientro per i superstiti del 21° Gruppo. Il 17 gennaio, all'inizio della fase di rientro decedeva per malattia il Serg Pil. Giuseppe Gulla, mentre per incidente di volo ad Odessa, già sulla via di casa, periva il S. Ten. Pasquale Castellaneta.

Il 21° aveva operato per circa nove mesi con la massima dedizione in favore delle nostre truppe e di quelle tedesche che, riconoscenti decorarono molti nostri piloti. Il Gruppo, comandato dal Magg. Foschini, rientrava in Italia e veniva schierato su aeroporti del Sud; ricordiamo alcuni dei piloti che operarono su quel lontano e difficile teatro operativo: Arrigo Bagaoli, Filippo Desera, Enrico Manfredini, Aldo Caponetti, Alberto Mainini, Bruno Benvenuti, Mario Ciaverini, Antonio Balasso, Vincenzo De Angelis, Giovanni Mancini, Vincenzo Segneghi, Giuseppe Monti, Giacomo dell'Acqua, Oliviero Sologna, Giovanni Franchini, Casa Betrame, Laurenti, Dell'Acqua, Lo Vullo, ed altri il cui nome si è perso nel tempo, ma tutti ricorderanno quel ciclo operativo e alla loro mente ritorneranno con prepotenza i nomi di tante località nel cui cielo essi combatterono: Rikowa, Slanyousk, Majaki, Alevaridrwa, Debalzewo, Dobiopot Petroskaja, Miljulwka, Karkov, Artinousk, Kalatasch, Mellerowo, VoroschiIovgrad.

ULTIMO ATTO - GUERRA DI LIBERAZIONE



Il 15 aprile 1943 le quattro squadriglie del 21° Gruppo, dopo il duro ciclo operativo in terra russa, iniziavano, facendo tappa ad Odessa, il rientro in Italia; loro prima base di raddobbo fu l'aeroporto di Peretola nei pressi di Firenze, per circa un mese i piloti del reparto sempre al comando del Magg. Foschini, lavorarono a ricostruire materialmente e moralmente il Gruppo decimato in uomini e mezzi da tanti mesi di dura lotta.

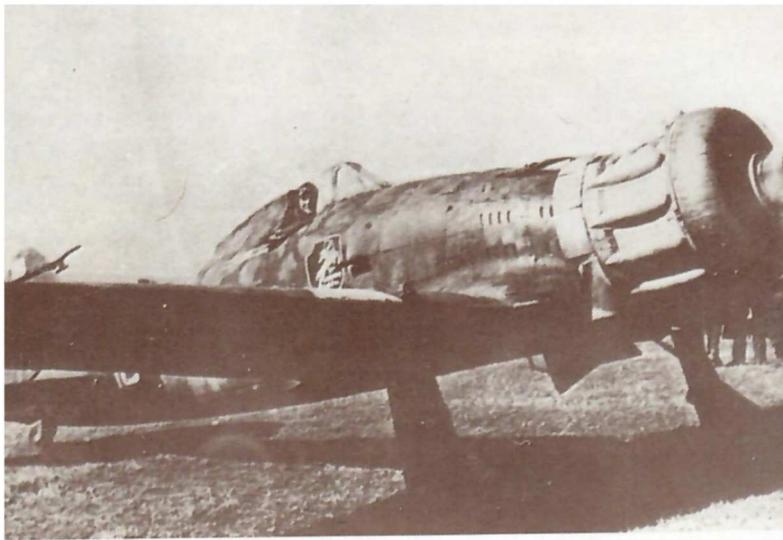
Verso la meta di maggio il 21° veniva trasferito al Sud, precisamente sull'aeroporto siciliano di Chinisia (Trapani); da quella pista

i Macchi 200 e 202 della 356^a, 361^a e 386^a Sq. (la 382^a era stata sciolta all'atto del rientro in Italia) decollavano in continuazione cercando di fronteggiare le innumerevoli massicce formazioni di caccia e di bombardieri angloamericani, che, forti dello strapotere numerico, spadroneggiavano nel cielo siciliano. Poi venne lo sbarco alleato, ancora una volta il 21° si gettava nella mischia con sparute pattuglie di tre, cinque velivoli, contro decine, centinaia di aeroplani avversari; durante questi disperati combattimenti il reparto perdeva il S. Ten. Gino Lionello ed il S. Ten. Germano Gennari. L'eroico comportamento dei nostri reparti aerei, ormai ridotti a sparute pattuglie di pochi aerei, non riusciva a rallentare il ritmo delle offensive nemiche né a frenare in alcun modo l'avanzata angloamericana in Sicilia dopo lo sbarco del 9 luglio.

In conseguenza di ciò il 21° veniva arretrato in Puglia con la 356^a e la 361^a Sq. a Gioia del Colle, mentre la 386^a veniva distaccata a Manduria; per tutto il mese di agosto era un susseguirsi di accaniti combattimenti aerei, il Gruppo non si risparmiava, attaccando con i pochi aerei rimasti le grosse formazioni nemiche.

In quel periodo si distingueva in modo particolare la 386^a Sq. al comando del Cap. Carotti che il 15 agosto scompaginava una trentina di velivoli avversari (Curtis P.40 e Spitfire) abbattendo un P.40; il 28 successive nuovo combattimento nel cielo di Crotone: tre piloti della squadriglia si avventavano contro una grossa formazione di quadrimotori americani tipo B.24 Liberators, abbattendone quattro; i nostri tre piloti erano: il Cap. Carotti, il Ten. Cozzari, il Serg Semoli.

L'8 settembre alle prime ore del pomeriggio, poche ore prima che la radio trasmettesse l'annuncio dell'armistizio e la cessazione delle ostilità contro gli angloamericani, il 21° Gruppo sosteneva un ultimo duello abbattendo altri due B.24. Poi la fine di tutto, il Gruppo decimato nei mezzi, stremato nel fisico dei suoi piloti fu colto dall'armistizio mentre lottava disperatamente; il 21° cadeva in piedi!



MC 200 del 21° Gruppo (1943)

Passati pochi giorni dall'armistizio il Gruppo ritornava ad operare ora contro i tedeschi ed in appoggio alle nostre truppe della divisione "Venezia" rimaste isolate nei Balcani. Infatti pochi giorni dopo l'armistizio il reparto compiva le prime missioni di mitragliamento contro obiettivi al di là dell'Adriatico, missioni compiute con gli ultimi Macchi 202 efficienti ed alcuni Reggiane RE.2001; il 21° perde per incidente di volo il 3 novembre il Serg. Armando Carlucci, ed il 19 successivo cadeva al rientro

da una missione di scorta a nostri aerei inviati a lanciare rifornimenti ai nostri soldati nella zona di Podgoritzza, il Cap. Carotti valoroso comandante della 386^a Sq. Il 28 novembre missione di aviorifornimento alla divisione Venezia un RE.2001 pilotato dal Cap. Spadaccini, sgancia sulla pista di Pljevlja un contenitore speciale contenente valuta per 12 milioni di lire.

I velivoli del Gruppo portavano ora come distintivo di identità in fusoliera e sulle ali, le coccarde tricolore, il glorioso distintivo di gruppo "IL CENTAURO" era scomparso e solo alla base del piano di coda verticale appariva, dipinto in bianco, il numero 21.

Il 1° gennaio 1944, il 21° Gruppo su due squadriglie, l'originaria 386^a e la 351^a, entrava a far parte del 51° Stormo Caccia, ed assieme al 5° ed al 4° costituivano il raggruppamento caccia della risorta Aeronautica Italiana, che avrebbe combattuto per circa due anni contro i tedeschi nella guerra di liberazione.

La sede iniziale del Gruppo fu l'aeroporto di Galatina (Lecce), il 21° era al comando del Cap. Pil. Remo Dezzani, mentre la 386^a Sq. aveva quale comandante il Ten. Arrigo Bagaioli e la 351^a il Ten. Giovanni Franchini.

Gli aerei erano ormai al limite dell'efficienza volativa e solo le assidue e miracolose cure degli insuperabili specialisti consentivano a quelle macchine di continuare a volare, anche se non esistevano più parti di ricambio nuove né le attrezzature per grosse revisioni.

Va ricordato che il primo aereo da caccia, un MC 202, interamente ricostruito con pezzi di altri velivoli recuperati sui vari aeroporti del Sud e della Sardegna, apparteneva alla 386^a Sq. del 21° Gruppo, quel velivolo fu portato in volo per il collaudo a Galatina il 13 febbraio 1944 dal Ten. Cozzari, uno dei migliori piloti del reparto. Il Gruppo fu soggetto, in quel periodo, a vari trasferimenti su piste diverse a causa della necessità di portare i reparti operativi il più vicino possibile agli obiettivi da battere nella zona balcanica.

La caccia tedesca era quasi inesistente ma la contraerea era micidiale, specialmente se si considera che i Macchi 202 del 21° si precipitavano a mitragliare le colonne germaniche o gli obiettivi fissi da bassissima quota: molti piloti furono abbattuti proprio dal tiro della contraerea.

Nel mese di marzo, il Gruppo riceve dal 20° e dal 155° tutti i Macchi 202 efficienti e con questi continua la sua missione partendo sempre dalla pista di Galatina. Il 3 luglio, il reparto veniva trasferito sulla pista di Campomarino, località «nuova» ove si erano già portati gli altri due gruppi del 51° Stormo; da qui continue azioni offensive in territorio jugoslavo, con gli aerei sempre meno efficienti tanto che il Cap. Franchini, per piantata di motore, deve lanciarsi in pieno Adriatico.

In agosto, i 202 del Gruppo si spostano a Leverano (Bari) per attaccare i tedeschi in fase di ripiegamento sul fronte Greco- Albanese; in questa zona e precisamente nel cielo di Metzowo, dopo un attacco a volo radente contro una colonna tedesca in movimento fra Joannina-Torova, cadeva il S. Ten. Vittorio Sigismondi della 386ª Sq. colpito in pieno dal tiro contraereo. Il 21° riceveva alcuni Macchi 205 lasciati dal 20° Gruppo il quale, verso la meta di settembre del 1944, passava sugli Spitfires datici dagli inglesi; con il 202 e il 205 il Gruppo continua a combattere anche durante i primi mesi del 1945, sino all'8 maggio quando cessava il secondo conflitto mondiale. Il 31 gennaio il 21° Gruppo perdeva sull'aeroporto di Galatina il suo ultimo pilota in tempo di guerra: il Ten. Arnaldo Marini, durante un volo di collaudo di un 205 della 351ª dopo la revisione generale.

La guerra era finita, i pochissimi aerei superstiti del 21° Gruppo caccia rimasero fermi per parecchi giorni sulla pista pugliese, poi il Gruppo, come gli altri della nostra aviazione del Sud, lentamente, ma senza soste, ricominciò a volare: era iniziata la dura, faticosa, eroica ricostruzione della Aviazione Militare italiana.

DAL 1945 AD OGGI

Verso gli inizi del 1946, il 21° Gruppo, di base sempre a Galatina (Lecce), veniva riarmato così come gli altri due gruppi del 51° Stormo, stormo, a cui il 21° apparteneva, con velivoli tipo Spitfire IX, una delle migliori macchine costruite sul finire del secondo conflitto mondiale. Con questi velivoli il reparto nel giugno di quell' anno lasciava il Sud che per moltissimi anni durante la guerra 1940-45 era stato il suo "nido" e si trasferiva sull'aeroporto di Vicenza, al comando del Magg. Bruno Tattanelli. A meta del 1948 il Gruppo si portava a Treviso San Giuseppe ove tutto il 51° Stormo si trovava riunito. Il Gruppo, in poco tempo, con continui voli diurni e notturni ritornava ben presto all' efficienza di sempre ed il morale dei piloti e degli specialisti, dopo le delusioni della guerra e dell' armistizio, ritornava alto; agli inizi del 1951 il Gruppo veniva riarmato con i P.47 Thunderbolt americani, caccia pesante di non facile pilotaggio, poi l' anno successivo arrivarono i primi reattori, gli F.84G Thunderjet che equipaggiarono il 20° ed il 21° Gruppo.

Poiché la pista dell'aeroporto di Treviso non era più sufficiente per i nuovi velivoli, i due gruppi furono trasferiti sulla base di Aviano. Per tutto il 1953 l'attività addestrativa del 21° fu intensissima ed il Gruppo diveniva ben presto operativo sul nuovo aeroplano.

Nel febbraio del 1954 il 21° Gruppo iniziava lo spostamento sulla nuova base di Istrana, sede del 51° Stormo: su questo aeroporto lo stormo ricevette la medaglia d'oro al Valor Militare per i fatti di guerra: quel giorno, 20 giugno 1954 anche il 21° Gruppo vede in quella decorazione il premio morale a tanti sacrifici ed eroismi.

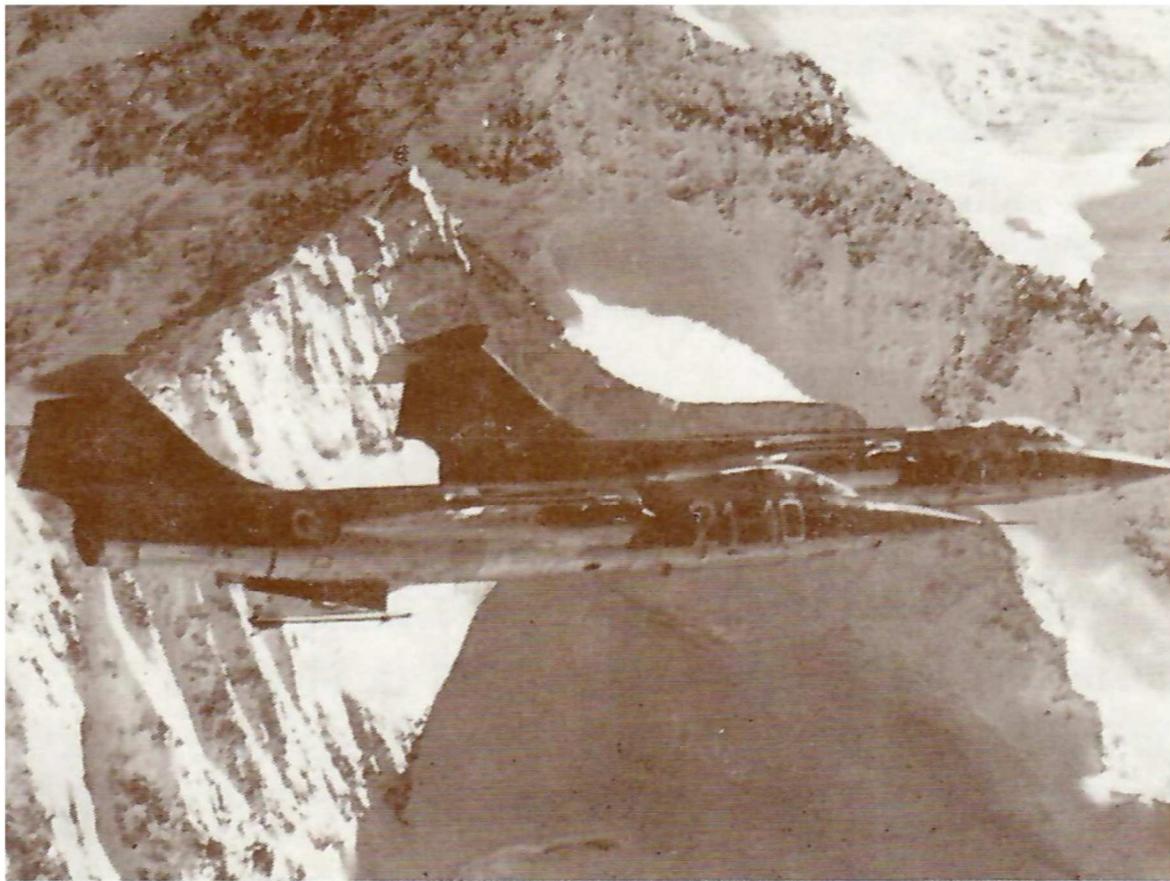
Verso la fine del 1956 il reparto sostituisce i suoi F.84G con i più potenti F.86K: nuova, dura attività addestrativa con ampi riconoscimenti per i risultati ottenuti sia in campo nazionale che in sede NATO (organizzazione militare occidentale a cui il 21° Gruppo ormai apparteneva).



F. 86 K

Nei primi mesi del '63, ceduti i propri F.86K al 12° Gruppo, piloti e specialisti venivano inviati a frequentare i vari corsi di qualificazione, in Italia e all'estero, per la conversione sul nuovo caccia bisonico F.104-G. "STARFIGHTER".

Il personale si radunava quindi sull'Aeroporto di Grosseto dove era stato nel frattempo rischierato il Comando di Gruppo. Da qui, ritirati i nuovi velivoli dalla ditta, il Gruppo veniva definitivamente trasferito sulla Base di Cameri. Dopo il 4° e il 6° Stormo era il terzo reparto della nostra Aeronautica ad avere in dotazione il prestigioso velivolo.



F. 104 G « STARFIGHTER »

Il Gruppo, pur continuando a dipendere dal 51°, cominciava ad assumere una sua fisionomia autonoma, evidenziata dalla presenza del “gatto nero”, distintivo del 51°, sul piano di coda e dal numero 21 dipinto in fusoliera. Nessun altro distintivo fregiava in quel periodo gli aerei del reparto. Il glorioso «Centaurio» del tempo di guerra non era presente ne sarebbe più comparso in avvenire sugli aeroplani del Gruppo, con notevole disappunto dei veterani del reparto. Il 1° aprile 1967, dopo un breve periodo di dipendenza dalla Base Aerea di Cameri, il Gruppo veniva definitivamente staccato dal 51° e diveniva il reparto di volo del 53° Stormo caccia, ricostituito a quella data appunto sull' aeroporto eli Cameri, in quella occasione scompariva sia il “Gatto nero” sia il numero 21 che distinguevano gli aerei del Gruppo ed al loro posto venne dipinto, in fusoliera il numero 53. Solo più tardi il reparto adottò un nuovo distintivo di gruppo che apparve dipinto sulle prese d'aria dell'F.104, esso era la “TIGRE RAMPANTE” già del 54° Stormo caccia durante il secondo conflitto mondiale. Il reparto è ora armato con gli F.104 S la versione più potente dell'intercettore costruito su licenza dalla FIAT, con tale velivolo il Gruppo assolve ai suoi compiti di pace con la medesima dedizione dei lontani tempi di guerra, in questi ultimi anni i piloti del Gruppo sono stati presenti in numerose esercitazioni aeree in Italia ed all' estero in ambito nazionale e NATO, ottenendo sempre ottime qualificazioni. Poiché il 21° Gruppo è un reparto da caccia esso, come gli altri reparti della stessa specialità, ha il preciso compito della difesa aerea nella zona di sua competenza, contro eventuali aerei nemici che, appunto, tentassero violare tale spazio aereo; perciò i piloti si esercitano con particolare cura in questa specifica forma d'impiego. Sulla sede del 21° come sulle altre basi, sedi di reparti intercettori della nostra Aeronautica Militare, ventiquattro ore su ventiquattro,

trecentosessantacinque giorni all'anno alcuni piloti, specialisti e rispettivi aerei, sono sempre d'allarme, pronti cioè a decollare nel minor tempo possibile ed a intercettare, identificare ed in caso estremo abbattere, l' eventuale incursore nemico. A volte l'allarme è d'esercitazione con intercettazione di un aereo nazionale civile o per lo più militare, fatto decollare in precedenza con piano di volo segreto e con l'obbligo del silenzio radio assoluto, che funge da nemico. Molte volte invece l'allarme è reale: si tratta cioè di velivoli nazionali o stranieri che per guasto alla strumentazione di bordo volano fuori dalle aerovie prefissate, piloti che non si sono ricordati di segnalare alle autorità di controllo il piano di volo o non lo rispettano (in questo caso si tratta quasi sempre di aerei da turismo), di velivoli che sorvolano, coscientemente o non zone aeree vietate, etc.

Al suono della sirena, la pattuglia d'allarme (i piloti sono alloggiati assieme agli specialisti in apposita palazzina nei pressi della piazzola di sosta degli aerei) decolla e dirige immediatamente con l'ausilio del radar guida-caccia di terra verso il «bandito» (designazione corrente usata per distinguere l'aereo da intercettare). Per avere una idea della velocità di intervento degli intercettori basti ricordare che gli F.104 S usando la massima potenza motore, e con l'ausilio del post-bruciatore, a due minuti dal decollo hanno già raggiunto i 12.000 metri di quota e puntano verso il nemico.

Oltre alle normali esercitazioni, alle missioni d'allarme, etc...., merita un particolare rilievo una curiosa manifestazione in cui si danno convegno annuale i reparti aerei delle forze alleate occidentali che hanno come insegna appunto una "Tigre".

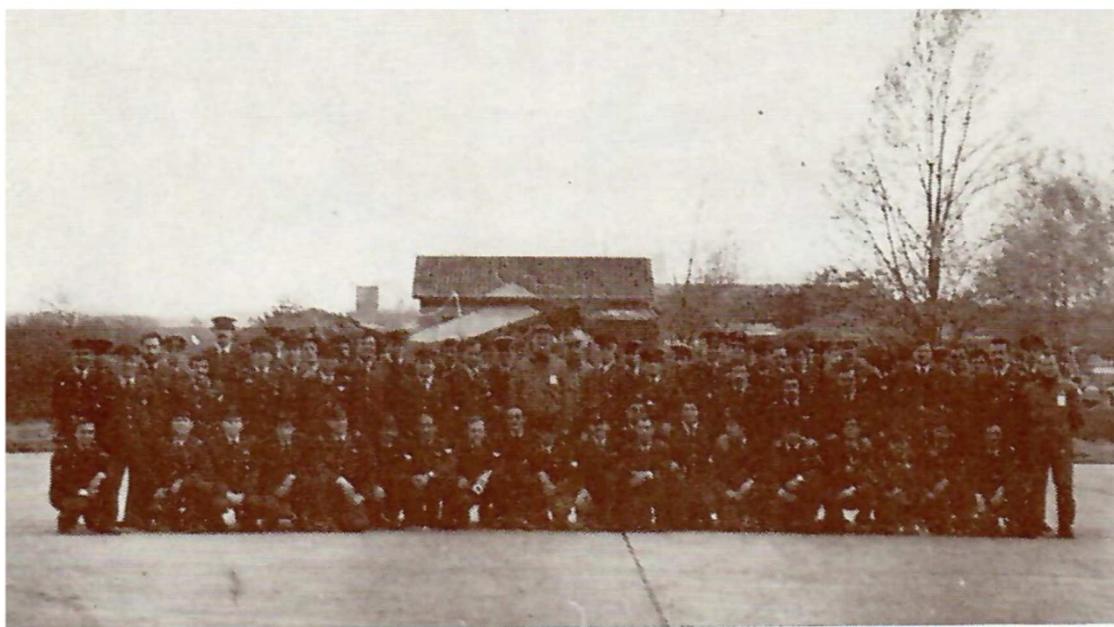
Durante tali convegni, che avvengono a rotazione sulle basi dei reparti stessi, i piloti compiono voli addestrativi d'insieme, voli acrobatici, etc, oltre a cene e libagioni di tipo goliardico ...!

Nel 1973 è toccato alle "Tigri" del 21° Gruppo organizzare l'edizione italiana del raduno, raduno che prende il nome di "Tiger Meet"; formazioni inglesi, americane, greche, francesi, tedesche, canadesi, belghe, montate su velivoli F.104, Phantom, FIAT G 91, F111 si sono avvicinate durante la manifestazione dando lustro al reparto che rappresentavano.

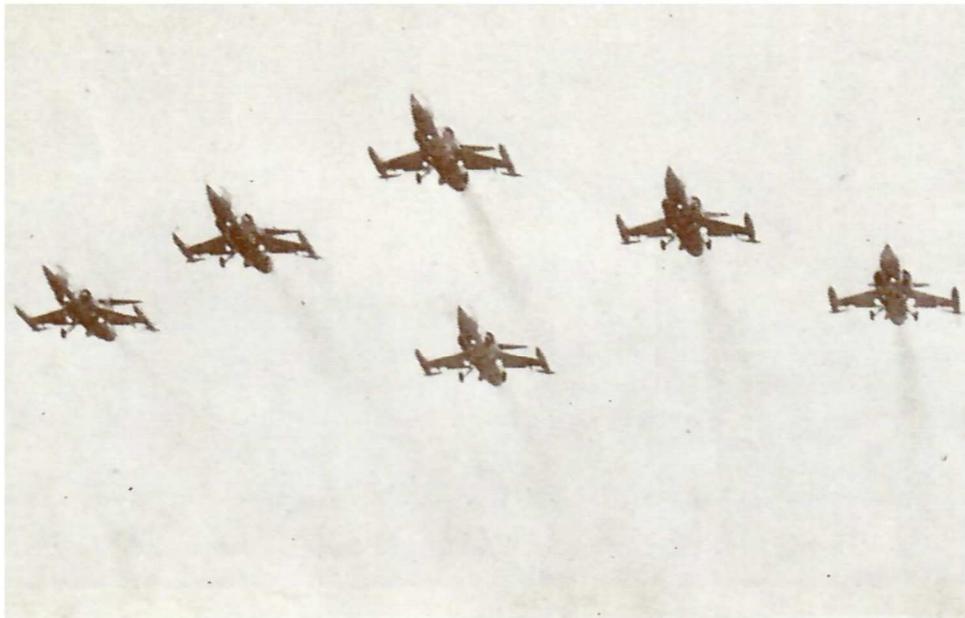
Esercitazioni di volo, gite sul Monte Bianco e sul Lago Maggiore, una formidabile spaghetтата etc... sono culminate con una parata aerea nel cielo dell'aeroporto la mattina del 21 giugno mentre nel pomeriggio le "tigri" si radunavano nella villa Caproni a Vengono Superiore, ove i conti Caproni avevano organizzato un simpaticissimo "party".



Gruppo di « Tigri » del 21° nel 1978



Gli Specialisti del Gruppo « Tigre »



Formazione di F 104/S del 21° Gruppo