

WE WERE

SOLDIERS

ZENITH A.CAIRELLI CP-2

by gigi papaebetu



Le Forze Armate Italiane, negli anni, hanno avuto in dotazione gloriosi ed affascinanti orologi in diverse configurazioni di movimento, dai semplici segnatempo ai più complicati cronografi, scelte dettate dall'utilizzo che dovevano fruirne i vari reparti, durante missioni o esercitazioni. Questi gloriosi segnatempo del passato, vivono avvolti in un'alea di mistero, circondati da teorie talvolta trasformatesi in leggende, che da sempre mi hanno incuriosito ed affascinato. Sarò nostalgico, magari pure antico, ma poter conoscere la storia di uno di loro raccontata dalla viva voce del militare che lo ebbe in dotazione, per me ha sempre rappresentato un sogno. Vorrei presentarvi il Cap. A. De Nigris una persona cortese, gentile e disponibile come pochi oggi, pilota di F 104 negli anni di servizio per Aeronautica Militare Italiana, titolare dello Zenith A. Cairelli CP 2.

Mi parli di lei e del rapporto che ha avuto con questo suo orologio; quando, dove e perché le venne dato? Che funzione aveva, se ne aveva, e mi dica se ricorda con certezza fino a che limiti lo ha avuto con se, intendo dire altitudine e velocità. Ha riscontrato problemi di qualche tipo nelle misurazioni e nel suo funzionamento? L'orologio Zenith Cairelli faceva parte della dotazione standard del pilota militare, assegnato a un reparto volo. Altri oggetti erano già stati consegnati alla scuola di volo di Lecce e poi Amendola, per esempio la tuta anti-g e il casco, o più banalmente l'uniforme, cui venivano man mano cambiati i gradi da quello di sergente allievo ufficiale (era presente un cordolo dorato sul colletto della giacca) a quello di sottotenente. Il cronografo Zenith doveva essere indossato in ogni missione di volo sull'F104, perché era il back-up del cronometro di bordo. Allora non c'era il GPS, noi usavamo una piattaforma inerziale di navigazione che era una vera chiave, mi sembra Litton 5, è preistorica, che precessionava durante le manovre sotto G, tipo virate strette e acrobazia, per cui la navigazione veniva attuata con cartina geografica, ritagliata a Folder, e orologio, più o meno come Lindberg, il tutto volando a pelo d'albero a velocità transoniche. Ogni segno sul vetro non è dovuto a incuria, semplicemente durante le manovre di combattimento aereo, svolte giornalmente dopo la missione a bassissima quota, per cercare, come il barone rosso, di portarsi in coda all'avversario si tiravano una quantità di G esagerata, per cui ogni singola parte del corpo di botto veniva a pesare 5 o 6 volte più del peso normale, così una mano di 5 chili andava spesso a sbattere contro l'interno blindato del cockpit e il vetro, all'epoca rigorosamente non antigraffio, si arricchiva di un segno nuovo. Per cui tutti i segni visibili sono stati inferti da F104 in condizioni di manovra estreme. L'F104 era, eh si era, un velivolo bisonico, ossia capace di due volte la velocità del suono, ma non ci si andava; è un po' come quando uno ha la Ferrari che può andare a 350 all'ora e lui ci va... a parole... in realtà non ci va nessuno mai! Sugli aerei da caccia non intercettori, noi eravamo bombardieri a bassissima quota, non si andava veloci per motivi di autonomia di missione, spesso poi al rientro si trovava la nebbia della padana e il carburante per andare all'alternato era oro. Io personalmente oltre i voli supersonici di prova velivolo, effettuati nel corridoio specifico supersonico, all'incirca dalle Marche al Gargano ad altissima quota per evitare il bang, l'onda d'urto sonora, ho più volte superato il muro del suono nei combattimenti simulati tra piloti del gruppo, sotto guida radar per l'intercettazione del

Throughout the years, the Italian armed forces have had as part of their equipment some glorious and fascinating watches with different movement configurations, beginning with simple timepieces up to the more complicated chronographs: choices dictated by their employment in the different departments during mission or exercise. These glorious timepieces from the past, are often wrapped in mysterious uncertainty, surrounded by theories that sometimes have become legend, which have always fascinated and intrigued me. Call me nostalgic, perhaps even unpopular, but having the chance to hear the story of one of these watches told by a military who had it as part of its equipment has always been a dream to me, one that came true few months ago... Let me introduce you Capt. A De Nigris, a kind, nice person as few nowadays, a F 104 pilot, during his years of service in the Aeronautica Militare Italiana, the owner of a Zenith A.Cairelli CP 2, as well as of the military equipment shown in these pictures. Tell me about the relationship you had with this watch; when, where, and why was it given to you? What function, if any, it had? And tell me if you remember with certainty to what limit you had with you, I mean in terms of altitude and speed. Have you found problems of any kind in measurements and in its functions?

The watch Zenith Cairelli was part of the standard equipment of a military pilot, assigned to a flight squadron. Other items were assigned at flight school in Lecce and then in Amendola, for instance the anti-g suit and helmet, or more in general the uniform, to which, from time to time, one had to update the rank from that of sergeant cadet (there was a golden string on the coat) to that of lieutenant. The Zenith chronograph had to be worn in each flight mission on the F104, because it was the on-board back-up chronometer. At that time the GPS was not available. We used an inertial navigation platform that was a real cesspit, the Litton 5, I think; it was a prehistoric tool, operating during exercise below G, something like narrow turns and acrobatics, so that navigation had to be made by geographic maps, cut out like a Folder, and by watch, more or less like Lindberg, the whole thing while flying close to the ground at transonic speed. Each scratch on the dial it's not due to inattention, but more simply, it was during daily flying combat exercise, taking place after the mission at a very low altitude, to try, like the Red Baron, to behind the tail of the opponent reaching an overwhelming number of Gs for which each single body part would weight 5-6-times more the regular weight. That way a 5 kg-hand would hit against the inside of the cockpit and the glass, at the time rigorously NOT anti-scratch, would risk a new mark. Therefore, all the visible scratches were provoked by F104 during extreme exercise. The F104 was, and yes it was, a bi-sonic aircraft, that is twice the speed of sound, but never stretched to that limit. It is a bit like when one owns a Ferrari that reaches the speed of 350km/hour and it is taken to that limit... only in words...actually nobody ever does! On fighter aircrafts, NOT interceptor, we were bombers at the lowest possible altitude, we did not fly at maximum speed for mission autonomy, often when coming back we would find the Padana fog, and fuel to reach the alternative airport was gold. Besides the supersonic flights to test the aircraft, conducted in a specific supersonic corridor,

target nemico, al largo della Sardegna. In Sardegna eravamo rischierati per la campagna di tiri sul poligono interforze di Capo Frasca, vicino all'aeroporto di Decimomannu. Si sparava col cannone Vulcan (20 mm, seimila colpi al minuto) bombe di caduta, napalm, razzi e dopo ogni puntata sull'obbiettivo si richiamava l'aereo bruscamente con 4 g per evitare di essere colpiti dai propri proiettili, evento comunque più volte successo nella storia del poligono. L'attacco era transonico. Povero orologio...!! Ma poveri anche i mie reni. L'orologio non ha mai accusato danni da un simile trattamento. I mie reni invecesi!!!!

Che lei sappia, questi orologi a chi venivano dati o meglio assegnati? A tutti i militari di tutti i corpi dell'EI o solamente a qualcuno in specifico? (reparti, piloti, componenti equipaggi di volo, meccanici ecc...)

Non conosco gli standard delle altre forze armate, in A.M.I. l'orologio veniva consegnato unicamente al pilota come parte integrante dell'equipaggiamento. Non tutto veniva consegnato personalmente, per esempio il giubbotto di salvataggio SECUMAR veniva custodito al gruppo di volo per i necessari controlli giornalieri e manutenzione.

Chi consegnava ai militari l'orologio? E come avveniva la consegna? Veniva consegnato impacchettato con apposita scatola e documenti vari?

L'orologio non aveva alcuna simbologia come per esempio l'aquilella turrita che veniva consegnata dal Comandante della scuola di volo, bensì era un mero oggetto d'uso. Prosaicamente mi è stato consegnato dal maresciallo del magazzino vestiario di Pratica di Mare. L'orologio era semplicemente contenuto in una bustina di plastica trasparente.

Le scritte sotto l'orologio, sull'esterno del fondello, come venivano apposte e da chi? Le scritte standard, quelle profonde, so per certo che venivano apposte dalla ditta Cairelli che risiedeva in Roma a quel tempo in Via del Corso.

Cosa significano i numeri apposti al termine della suddetta scritta?

I numerelli finali incisi con una punta differente da quella delle scritte, lo si nota perché sono molto meno leggibili, venivano apposti da un laboratorio dell'aeronautica come numero seriale per la catalogazione e consegna ai vari reparti di volo.

Questi numeri suppongo avessero un senso logico e progressivo. Le chiedo, venivano annotati su qualche apposito registro? Se così fosse stato, è possibile consultarli oggi o sono coperti da segreto militare?

Il numero seriale dell'orologio che lo identifica univocamente, registrato in qualche magazzino centrale dell'aeronautica, veniva registrato inizialmente sul registro del magazzino Vestiario e poi annotato sul libretto personale del militare, quello in cui venivano registrate le note caratteristiche del militare stesso, stilate di anno in anno da ogni comandante di gruppo volo.

Sarebbe in grado di fornirmi lei stesso un' estratto di questo eventuale registro ove sia annotato il suo orologio ?

Le posso dire con amarezza che in una visita al comando Regione Aerea di Roma, io stesso ho trovato, buttato sul pavimento che era stato soggetto a un recente allagamento il mio libretto personale, completamente rovinato dall'acqua, con le note caratteristiche che mi avevano contraddistinto per dieci anni di vita militare parzialmente cancellate dalla muffa e ormai illeggibili. Avrebbero dovuto essere segrete e riservate e invece erano alla mercé dei topi. Ho avuto in quel momento la certezza che non sarei mai passato alla Storia.

Veniamo al momento del congedo, cosa accadeva? Come mai lei possiede a tutt'oggi questo orologio?

Mi sono congedato nel 1980, dopo dieci anni di volo militare, dopo aver volato su MB 326, G91 T, PD 808, T33, C119, C47 Dakota, C45, TF 104, F e RF

approximately from the Marche to Gargano at elevated altitude to avoid the bang, provoked by the sound barrier, I have on more than one occasion hit the sound barrier in simulated combat among pilots in the group, under radar guidance to intercept the enemy target, off the coast of Sardinia. In Sardinia we were realigned for the firing campaign at the inter forces polygon of Capo Frasca, near the airport of Decimomannu. We were firing with the Vulcan cannon (20mm, 6000 shots at a time) bombs, napalm, missiles, and after every aim at the target we would recall the craft with 4 Gs to avoid being hit by our own fire. Events that took place many times in the polygon history. The attack was transonic. Poor watch...!! But also poor kidneys. The watch never had any damage caused by such treatment. My kidneys instead...yes!!!!

As far as you know, for sure, to whom these watches were given or, better, assigned? Was it at all the military personnel of all Italian Army corps or only to selected ones (squadrons, pilots, aircraft crew, mechanics)?

I do not know the armed forces standards, in A.M.I. the watch was assigned only to pilots as part of the flight equipment. Not everything was personally given, for instance the SECUMAR safety vest was kept by the flight team for the necessary daily checks and maintenance.

Who gave the watch to the military personnel? And how was it delivered? Was it given in an appropriate package along with other documents?

The watch did not bear symbols like, for instance, the turret eagle that was given to the flight school commander, but it was a mere tool. Prosaically, it was handed to me by the Master Sergeant in charge of the uniform warehouse, in Pratica di Mare. The watch was packaged in a small, see-through plastic bag.

As far as you know, how and who did the engravings at the bottom of the watch? The standard written words, the deep ones, I know for sure that were engraved by the Cairelli company, located in Rome, at that time in Via del Corso, at the intersection with via Condotti.

Do you know the exact meaning of the numbers located at the end of the engravings?

The small numbers at the end were engraved with a different tip, you can tell because they are harder to read, were issued by an Air Force laboratory as serial numbers for cataloging/inventory purpose and deliver to the different flight squadrons.

These numbers, I suppose, had a logic and progressive sense. Were they registered in any dedicated log? If so, is it possible to see it today or is it covered by military secret?

The watch serial number, which unequivocally/univocally identifies it, registered in some central Air Force warehouse, was initially recorded on a log at the uniform warehouse and then reported in the military personal book. The personal book contained the profile of the military individual, recorded year by year by each flight squadron commander.

Can you provide an extract of this log where your watch was registered?

Bitterly, I can tell you that during a visit at the headquarter, Regione Aerea di Roma, I found, thrown on the floor that had been recently flooded, my personal book, totally ruined by water, with my personal characteristics that identified myself for ten years of military service, partially deleted by mildew, and unreadable. They were supposed to be secret and reserved and instead they were at rats' mercy. In that precise moment, I realized that I was not going to make history.



104 G dopo il saluto di congedo al comandante di Stormo, la svestizione è avvenuta malinconicamente nel magazzino Vestiario dello stormo. Non era possibile dire "questo lo restituisco e questo lo voglio tenere" per cui se uno voleva tenersi qualcosa lo doveva dichiarare "SMARRITO" assoggettandosi all'addebito sullo stipendio.

Se non sono indiscreto e soprattutto non per farle i conti in tasca, ma a puro titolo nozionistico e collezionistico, all'incirca a quanto ammontava il valore di riscatto per divenire proprietario a tutti gli effetti dell'orologio?

Ricordo che ho dichiarato smarriti solo casco e orologio, per cui dello stipendio di 640.000 lire non ho visto nulla. Considerando che lo stipendio attuale di un capitano pilota che vola sui caccia, alta velocità e combat ready dovrebbe essere tra i 5-6mila euro, direi che ho pagato l'equivalente di 3.000 euro a pezzo. Ovviamente l'addebito era punitivo!

Avrebbe qualche aneddoto da raccontare in cui l'orologio è stato partecipe? Per caso lo ha utilizzato in qualche missione speciale o particolare, sempre ammesso che possa renderla pubblica?

Tutto ciò di cui parliamo risale a 40 anni fa, è un po' come se Le chiedessi cosa ha fatto nel pomeriggio del Suo Primo Giorno di Scuola... Però il mio ex orologio si ricorda benissimo di ciò che avvenne nella sua prima ora di vita, in pratica un tracollo economico, ovvero danno con beffa. Dopo aver ritirato l'orologio al Magazzino Vestiario ero passato alla Calotta di Stormo per salutare il Capo Calotta. La Calotta era molto importante, era l'organo che premiava o censurava comportamenti nell'ambito dello Stormo, poteva censurare perfino il Colonnello Comandante. Il Tenente mi disse a bruciapelo: "sabato sera c'è la festa di stormo e tutti gli ufficiali piloti sono tenuti a partecipare, devi pagare la tua quota" ... "dammi 50.000 Lire" "Gaaasp...il mio stipendio di ufficiale pilota era di 120.000 lire per cui era quasi metà stipendio. Senza battere ciglio ma con la mano che mi tremava ho messo sul tavolo cinque fogli da 10.000 lire. a proposito ce l'hai lo smoking?"..."No!"..."E allora non puoi venire!!!" e chiuse a chiave il cassetto con quello che era stato metà del mio stipendio. forse non farà molto effetto dire 50.000 Lire, in teoria 25 euro in realtà l'equivalente di 3.000 euro di oggi. Il polso sotto lo Zenith ha tremato ma c'era poco da fare. Al sabato durante la ricca epulonica festa sono stati consegnati a tutte le Signore omaggi in argento...

Per molti un orologio è solo un accessorio, uno strumento per misurare il tempo, ma nel suo caso è stato penso, un prezioso compagno di vita, testimone involontario e silenzioso di una parte della storia della sua vita e del futuro del nostro paese...

Questo orologio ha vissuto per 10 anni una vita da guerriero, è stato testimone, intriso di sudore, di piccoli drammi che avvenivano all'interno del cockpit, mancati incidenti, avvicinamenti strumentali GCA (Ground Controlled Approach) nella nebbia fittissima di Villafranca di Verona, per poi riattaccare per mancanza di contatto visivo e via all'aeroporto alternato con il cuore in gola per la scarsità di carburante. È stato testimone di un incidente aereo al poligono di Capo Frasca durante gli attacchi col cannone, il pilota davanti a me in formazione si è schiantato al suolo supersonico per l'intervento del Kicker, una specie di braccio idraulico, incontrastabile, che non gli permetteva di tirare troppi G (in relazione alla velocità) durante la riattaccata. Il pilota di cui non dimenticherò mai nome e cognome aveva 27 anni. Le ho ceduto l'orologio, La considero una persona molto simpatica, di tutto quello che Le ho raccontato non c'è nulla che non possa essere divulgato, ovviamente l'autorizzo a farlo. Le auguro che questo Zenith segni per Lei solo ore felici..... con me lo ha fatto.

Grazie Antonio o meglio Grazie Sig. Capitano!

Let's talk about when you separated from the Air Force, how did it happen? How come you still have this watch?

I separated in 1980, after 10 year of military flights, after having flown MB 326, G91 T, PD 808, T33, C119, C47 Dakota, C45, TF 104, F and Rf 104 G. After the salute from the Storm Commander, the undressing took place, with melancholy, in the Storm uniform warehouse. It was not possible to say "I give this back and I keep this," therefore, if you wanted to keep something had to declare it "LOST", accepting the costs charged to your salary.

If I am not too indiscreet, just out of collector's curiosity, how much did you get charged to become the legitimate owner of this watch?

I remember to have declared lost only my watch and my helmet; therefore, of my salary of 640,000 lire, I saw nothing. Considering that today the salary of a Captain pilot flying a high speed, combat ready fighter plane should be in the range 5,000-6,000 Euros, I would say that I paid the equivalent of 3,000 Euros a piece. Obviously, these were punitive costs!!

Do you have any anecdote to tell in which the watch took part? By any chance, have you used it in any special or particular mission, obviously, that you can make public?

What we are discussing goes back to 40 years ago. It is a bit like asking you to tell what you did on your first day of school...However, my ex watch still remembers very well what happened in its first hour of life, an real financial crack down, actually damage with being made a fool. After picking up my watch at the uniform warehouse, I stopped at the Calotta di Stormo to say hi to the Calotta Head. The Calotta was very important, it was the organ that awarded or censured behavior with the Stormo, it could censure even the Colonel Commander. The Lieutenant said to me: "Saturday evening there will be a Storm party and all officer pilots must participate; you must pay your part"..."GIVE ME 50,000 Lire" "Wow!...my officer pilot salary was 120,000 Lire, it meant half my salary. Without hesitation I put five 10,000 Lire banknotes on the table. "By the way, do you own a tuxedo?"..."No!"..."Then you can't come!!!" and he locked the drawer with what was half my salary in it. It may not mean much today saying 50,000 Lire, in theory is 25 Euros, in reality, it is today equivalent of 3,000 Euros. My pulse below the Zenith tremble but there was not much to do. On Saturday during the reach party ALL the participating ladies received gifts in silver

To many, a watch is only an accessory, an instrument to measure time, but in your case it was, I think, a precious life mate, an involuntary and silent witness to a part of your life and of the future of our Country.

This watch lived the life of a warrior for 10 years. It was witness, drenched with sweat, of small drama inside the cockpit, mishaps, GCA (Ground Control Approach) instrumental approaches in thick fog in Villafranca, Verona, to depart again due to the missing visual contact to the next available airport with little fuel left. It was witness to an accident at the Capo Frasca Polygon during cannon attach, the pilot in formation in front of me hit the ground at supersonic speed due to the Kicker, some kind of hydraulic pump, that did not allowed him to pull too many Gs (in relation to speed) during takeoff. The pilot, whose name I'll never forget, was 27 years old.

I gave you my watch. I consider you a reliable person, of everything I told you there is nothing that cannot be published. Of course I grant you my permission to publish. I wish you that this Zenith will keep only joyous hours for your...it did it with me.

Thank you Antonio, or better yet... Thank you Captain!

