



# Circolo della P.A.N.

Anno 7 Numero 11 Notiziario per i soci dell'Associazione Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale, - Direzione Redazione: via Udine, 56 Rivolto (UD)

**Aerobase Rivolto 21-11-2005**

**Rivolto 4 settembre 2005**

**....il 9° Raduno Piloti Pattuglie Acrobatiche visto da un protagonista, Vittorio Cumin ...**

4 settembre 2005: Giornata Azzurra e 45° Anniversario della nascita della Pattuglia Acrobatica Nazionale "Frece Tricolori".

Evento indimenticabile che ha richiamato sui prati di Rivolto centinaia di migliaia di bambini, ragazzi, genitori e nonni, tutti appassionati e tifosi delle mitiche "Frece", per assistere estasiati ad uno spettacolo di altissimo livello rappresentato dalle pregevolissime esibizioni delle numerose pattuglie acrobatiche europee, di quella Giordana che, pur volando su piccoli monotori ad elica - gli Extra 300 - si è rivelata a livello delle migliori, e dei solisti dotati di sempre più confermate capacità tecnico-professionali.

La manifestazione che, come tutti gli appassionati sanno, ha scadenza quinquennale, nasce nel 1965 da un'idea dell'allora Comandante il 313° Gruppo A.A., il compianto e mai dimenticato T. Col. Roberto Di Lollo,

con leader il sottoscritto ed il Cap. Renato Rocchi alle Pubbliche Relazioni.

Il manifesto che pubblicizza la manifestazione, opera dell'amico e socio Bruno Garbuio detto "Brugar", porta la scritta di "1° Raduno Piloti Pattuglie Acrobatiche".

L'organizzazione della giornata è affidata al Gruppo, i mezzi a disposizione sono decisamente scarsi ma il lavoro, la dedizione e lo spirito di sacrificio di tutti i componenti del Reparto contribuiscono al raggiungimento di risultati quanto mai significativi, buon auspicio questo per i futuri Raduni.

Si arriva così all'8° Raduno con protagonisti nazionali e stranieri in crescita che richiamano un sempre più folto numero di spettatori.

Quest'anno, e non mi si chieda il perché non lo so proprio il termine "9° Raduno Piloti Pattuglie Acrobatiche" non appare sui manifesti né sugli inviti tanto che alcuni ex componenti le Pattuglie del passato si sono rivolti direttamente a me per avere delucidazioni in merito, indecisi se rispondere o meno all'invito ricevuto.

Li ho naturalmente rassicurati che nulla era cambiato rispetto al passato e, nello stesso tempo, invitati a non



Le migliaia di appassionati accorsi alla manifestazione hanno invaso l'aeroporto di Rivolto con una multicolore presenza



Un secolo di storia del volo in una immagine!!!!  
Il Wright Flyer (replica) di Zanardo e il Fighting Falcon F-16MLU



l'evento aeronautico internazionale del 2005

perdere l'opportunità di un incontro con vecchi amici e colleghi per ricordare insieme, in un clima sicuramente gioioso, anni indimenticabili, orgogliosi e gratificati di aver rappresentato l'Aeronautica Militare e l'Italia intera in seno a Reparti prestigiosi come le Pattuglie Acrobatiche Nazionali.

La Giornata Azzurra 2005 si è svolta con esemplare regolarità nel rispetto delle norme di sicurezza in corso cui gli spettatori sono stati sottoposti.

Tutti si sono assoggettati a chilometri e chilometri di coda, pazienti, disciplinati e responsabili pur di assistere ad uno spettacolo unico nel suo genere.

Ho incontrato tanti amici con i quali ho iniziato i primi passi del mondo fatato del volo ma l'incontro che più mi ha colpito e commosso è stato quello con il Generale Giorgio Bertolaso, mio Comandante alla Scuola Istruttori di Tiro di Brindisi alla fine degli anni '50, e con suo figlio Guido lo ricordo ancora ragazzino vivacissimo sulla sua bicicletta sicuramente orgoglioso dei suoi uomini della Protezione Civile per la professionalità dimostrata nello svolgimento dei compiti loro assegnati in collaborazione con tutti gli altri Enti militari e civili.

Un sincero ed affettuoso saluto ai soci del Circolo della PAN, agli ex piloti e specialisti delle vecchie e gloriose Pattuglie Acrobatiche e a tutti gli amici che ci sono sempre più vicini con entusiasmo mai domo.

E, infine, un augurio dal profondo del cuore perché ci si possa rivedere tutti il giorno del 10° Raduno.

Gen. B.A. Vittorio CUMIN



i solisti della Patrouille de France



i sorprendenti Royal Jordanian Falcons



Red Bulls, semplicemente fantastici



un incrocio mozzafiato delle Red Bulls

## S.O.S. Chi li ha visti ??....



.... lo "Specialista" .... una figura professionale spesso poco visibile ma sempre dotata di grande capacità!!!..

*Abbiamo ricevuto la seguente lettera poco prima dell'edizione di agosto del nostro giornalino e per tale motivo non siamo riusciti a pubblicarla.*

*Siamo certi che molti soci la leggeranno con interesse perché tratta un argomento che merita, doverosamente, un adeguato seguito.*

Ciconicco 27.7.2005

### S.O.S. CHILIHAVISTI!!!

Sono un sottufficiale in pensione, ero a Campofornido nel lontano 1961 presso il 2° Gr. A.C. e W ed ero in Sala Operativa quando Squarcina e ..... Soci contattavano "PEDRO" per l'avvicinamento a Rivolto.

Fu così che ebbe inizio la "Meravigliosa Avventura". Ciò premesso, vengo al nocciolo del problema. Della "Meravigliosa Avventura" si è parlato e scritto in lungo ed in largo, mettendo in evidenza la professionalità dei soli piloti; di loro si sa tutto, giustamente sono veramente dei Grandi.

Ed ecco la mia perplessità: qualcuno s'è forse mai

chiesto che se ciò è stato possibile non è solamente dovuto alla professionalità e bravura dei soli piloti, ma che, dietro le quinte ( ed a volte in condizioni precarie), c'erano non solo la professionalità e la bravura di pochi, ma l'inventiva e l'ingegnosità di decine e decine di Specialisti.

Costoro, incondizionatamente, hanno dato tutto se stessi, affinché le potenti macchine fossero al top dell'efficienza, quella efficienza ha contribuito a rendere possibile tutto ciò che nell'arco di 45 anni ci ha portati e fatti conoscere in tutto il mondo.

Per questo mi chiedo " CHI LI HA VISTI ?!" di molti di loro si conosce solo il nome ed il periodo di permanenza al Reparto.

Ciò è deprimente; avrei tante cose da dire ma mi fermo qui.

Da un decennio, con scarsi risultati, cerco di dare un volto a quei nomi per dar loro il giusto risalto e per poterli far conoscere a quei tanti appassionati e sostenitori della PAN affinché sappiano che la realtà delle "Frecce Tricolori" è anche merito loro.

Buon quarantacinquennale a tutti!!

Matto Filippo

^^^^^^^^^^

Matto Filippo 33030 - CICONICCO (UD)

Via Bevilacqua, 43 tel. 0432 800076

e.mail filippo.matto@tele2.it

**10 dicembre 2005**

**Ore 10**

**Nella chiesetta dell'Aeroporto di Campofornido sarà celebrata una S. Messa in onore della Madonna di Loreto, Patrona degli Aviatori. Siamo certi di poter contare su una nutrita rappresentanza del Circolo.**

**Al termine della cerimonia**  
**Trasferimento al Ristorante ai Gelsi di Codroipo dove ci sarà il tradizionale pranzo sociale e lo scambio di auguri per le imminenti festività di fine d'anno.**

**(Il costo sarà di € 30 a partecipante)**  
**Prenotazioni e conferme saranno gestite dal socio M. Ilo Zonta M.**  
**Tel. 0432 902109**

## Il personaggio : Raffaele CHIANESE

### DIARIO DI UN PILOTA - Raffaele CHIANESE

( continua dal numero precedente )

Effettivamente, data la ridotta potenza del motore e della notevole resistenza aerodinamica indotta dalla consuetudine di eccedere nell'uso della pedaliera per ruotare il velivolo, solamente una particolare sensibilità e perizia permettevano questa manovra.

Il primo pilota del Quarto Stormo ad effettuare invece il tonneau lento il linea di volo e' il ferrarese Candelli che successivamente si trasferisce in Venezuela ove scompare in un incidente automobilistico.

Bisogna sapere che in quegli anni non esisteva una preparazione teorica. L'addestramento era basato sulle capacità dell'istruttore nel trasmettere la propria esperienza all'allievo pilota, cosa tutt'altro che facile e poco frequente.

Non esisteva tanto meno un addestramento "standard" da parte degli istruttori e così tutto si imparava sulla propria "pelle" ed i migliori sono stati sopravvissuti...

Un incidente che e' rimasto nella memoria di Chianese per la sua drammaticità avviene un giorno verso l'Isonzo, all'estremità Sud Ovest dell'aeroporto. Cinque CR20 stanno effettuando acrobazie ed improvvisamente, mentre sono alla sommità di un looping, il gregario esterno di destra impatta con quello interno. Si vedono subito i due velivoli precipitare in fiamme. Uno dei due finisce a terra con il pilota probabilmente ferito ed impossibilitato ad uscire. L'altro pilota si lancia e si vede il paracadute aprirsi a circa 500 metri. Sembra che almeno lui si salvi. Molti sono i piloti e personale degli hangar che stavano osservando le acrobazie della formazione e che assistono all'incidente. Nonostante la perdita di uno dei due piloti, sono rincorati che almeno l'altro sia riuscito a lanciarsi ma improvvisamente trasaliscono. Il paracadute del superstite e' a circa 300 metri da terra quando si notano le funicelle che bruciano. E' questione di pochi secondi e tutti sperano che il paracadute tenga ed invece a meno di 100 metri lo sfortunato pilota si sfilava dal paracadute e si schianta a terra proprio quando oramai era ad un palmo dalla salvezza.

Molti incidenti, racconta Chianese, avvenivano perché alcuni, "pensavano di poter fare" quello che vedevano fare "con naturalezza" da altri piloti.

Fra questi ultimi c'e' il Serg. Corsi, soprannominato "Fufo" per il suo volto da ragazzino. Ha un istinto innato per il volo. Di lui si dice che se non fosse nato sfortunato, sarebbe stato il miglior pilota acrobatico dell'Aviazione.

Chianese ricorda che era abilissimo nel controllare il velivolo alle basse velocità e spesso appena staccato da terra riduceva il motore e, ad un metro da terra, con il muso alto "razzolava" per il Campo. Saliva poi un po' in quota e, planando in volo rovescio, puntava prima dell'hangar, arrivava a qualche metro dal suolo e, sempre rovescio, cabrava terminando la manovra con un "imperiale".

Fu il pilota più *abile e sfortunato* del Quarto Stormo. Poco dopo essere giunto in Spagna, al primo combattimento (o in uno dei primi) cade prigioniero. Al primo combattimento in

Africa, dopo aver abbattuto tre velivoli inglesi, viene a sua volta colpito ed abbattuto. Il suo aereo, nonostante le affannose ricerche, non viene mai più ritrovato e così pure il suo corpo.

*Incidente in fase di atterraggio occorso a CHIANESE il 18/08/1931a Campoformido:*

Chianese e' appena atterrato e nel frattempo un Ca100 pilotato da un maggiore si appresta a decollare. Chianese che sta smaltendo velocità si accorge che l'altro velivolo "scaroccia" nella sua zona. Tenta un'azione evasiva ma la sua velocità e' troppo bassa ed oramai l'altro gli si avvicina velocemente da sinistra con un angolo di 45° e con l'elica minacciosa che rischia di maciullarlo. Qualche secondo prima dell'impatto, con una "spedalata", imbarca cercando di proteggersi presentando la coda. L'impatto e' violento e l'elica gli "trita" l'aereo fino a pochi centimetri dall'abitacolo (vedi foto). L'altro velivolo "capotta" e fortunatamente non c'e' nessun inizio d'incendio e nessuno dei due piloti rimane ferito.

Dopo un breve e sommario accertamento dei fatti viene stabilito che il "maggiore" ha ragione (o meglio, non poteva avere torto). Chianese viene messo agli arresti di rigore per 15 giorni. Scontata la pena, si mette a rapporto dai superiori e spiega la dinamica dell'incidente e finalmente viene riconosciuto che la colpa era da addebitarsi al maggiore.

Nel 1936 al Quarto Stormo viene assegnato l'incarico di costituire due Squadriglie Acrobatiche per rappresentare la nostra Aeronautica Militare anche all'estero e che viene così composto:

#### 1^ Squadriglia Acrobatica

Cap.	Mario VIOLA	(73^ Sq.)
S.Ten.	Vittorio PEZZE'	(73^ Sq.)
Serg. M.	Alberto MONTANARI	(73^ Sq.)
Serg. M.	Norino RENZI	(73^ Sq.)
Serg.	Ugo CORSI	(90^ Sq.)

#### 2^ Squadriglia Acrobatica

Cap.	Mario ROSSI	(91^ Sq.)
Ten.	Ernesto MONICO	(84^ Sq.)
Serg. M.	Raffaele CHIANESE	(91^ Sq.)
Serg. M.	Vittorio ROMANDINI	(91^ Sq.)
Serg. M.	Alberto CARINI	(91^ Sq.)

Chianese ricorda divertito alcuni episodi vissuti con il Cap. Mario Rossi, proveniente dai Bombardieri ed assegnato alla sua Squadriglia come leader.

( continua e termina nel prossimo numero )

Intervista di R. De Simone

## Caro Specialista Anonimo...scusa il ritardo

Era il dicembre di tre anni fa. Era una delle solite giornate che un pensionato normale sarebbe riuscito a trasformare da noiosa a movimentata attaccando cagnotti ad un amo ai bordi di un gelido fiume o agitando una paletta all'uscita di una scuola elementare per dirigere il traffico degli scolaretti o seguendo, pericolosamente chinato e rischiando la paralisi, il percorso di avvicinamento al pallino di una lucida boccia appena lanciata.

Io, invece, l'avevo già battezzata come una delle solite giornate del piffero ma che, in un altro contesto, avrei certamente definito con un termine più consona e colorito.

La vista però di quella piccola ghirlanda augurale che Claudia e Gigi Zanovello ci avevano regalato ad una cena di Natale del 1993 e che da allora era sempre rimasta appesa alla porta, mi aveva fatto capire che era ora di andare in cantina a recuperare lo scatolone con su scritto "robe di Natale" per cominciare a sistemare, come da tradizione, i vari addobbi.

Fu proprio allora, mentre "risvegliavo" dall'annuale letargo palline multicolori, paffuti angioletti, bue, asinello e pastori con agnello in spalla, che fui scosso dallo squillare del campanello dell'ingresso seguito da una voce roca al citofono "Signor Baron?"... "Si!"... "C'è posta per lei"!!".

Teledipendente già da prima della pensione, collegai per un attimo tale annuncio alla presenza dell'inviato di Maria de Filippi pronto a consegnarmi l'invito di partecipazione alla nota trasmissione condotta dalla brava "signora Costanzo". Già mi vedevo nello studio Mediaset di "C'è posta per te", sudato ed impacciato alla sua mercé, mentre tentava inutilmente di farmi aprire la famosa busta al di là della quale avrebbe potuto trovarsi un giovanotto tedesco in cerca di paternità che si spacciava per mio figlio illegittimo o una vecchia fiamma respinta desiderosa di vedere com'ero ridotto dopo tanti anni senza le sue premure. Una veloce sbirciata con il cuore in gola dalla finestra ed ogni dubbio venne fortunatamente fugato dalla presenza del locale postino che, magnificandomi orgoglioso la praticità del nuovo scooter con bauletto messogli a disposizione dell'Azienda, mi consegnò un plico con il logo del nostro club.

Lo aprii immediatamente, estrassi la rivista e cominciai a sfogliarla. Ad un tratto la mia attenzione venne attratta da un articolo corredato di una fotografia a me molto familiare in cui si scorgeva un gruppetto di persone, tra le quali il sottoscritto, impegnate a mangiare un panino appoggiati alla semiala di un velivolo. Un rapido "clic" con il mouse della nostalgia sull'icona dei "momenti che non dimenticherò mai", e subito realizzai che lo scatto fotografico era stato eseguito nell'aeroporto di Scott, negli Stati Uniti, durante il Tour Columbus 1992. Eravamo

partiti in mattinata da Sheppard e quello era il primo scalo tecnico, il secondo sarebbe stato Wright Patterson, che avremmo dovuto effettuare per raggiungere Atlantic City sede di una delle ultime manifestazioni di quella indimenticabile missione.

Cominciai a leggere l'articolo pensando si riferisse a qualche ricordo legato a quello splendido periodo ed invece mi accorsi che un anonimo specialista parlava di me. Non riuscii a staccare gli occhi da quelle righe meravigliandomi che nonostante avessi lasciato la PAN già da oltre quattro anni ci fosse ancora qualcuno che mi ricordava ancora con tanto affetto enfatizzando i miei presunti pregi e glissando amabilmente sui miei difetti. Uno specialista poi, ovvero un componente di quel meraviglioso gruppo di persone senza il supporto delle quali sarebbe stato impossibile per l'esperto nocchiero al quale mi paragonava l'anonimo articolista "condurre la nave in porto navigando sicuro nel mare delle difficoltà". Gli specialisti, che persone meravigliose! Me li ricordo ancora tutti con grande nostalgia ed a loro sarò sempre grato per gli splendidi momenti trascorsi insieme lavorando, litigando e scherzando al riparo di un hangar o all'aperto, come tante volte, seduti sull'erba di qualche aeroporto accanto alla mitica paletta con tricolore incorporato. Li ho e li avrò sempre nel mio cuore e talvolta mi domando se mai sarò riuscito a far loro recepire la stima e l'affetto che ho sempre nutrito nei loro riguardi. Spero tanto di sì.

Ricordo che tanti anni fa, quando ero ancora a Ghedi, l'allora colonnello Vittore Paloschi, un bergamasco d.o.c. che mi aveva in simpatia per le mie radici friulane (nulla di politico perché a quei tempi l'Umberto da Gemonio più che un'Italia federata sognava il Varese Calcio in serie A) mi prese sottobraccio e mi disse "Sappi galantuomo", termine da lui abitualmente usato sia per lo straccione che per il direttore di una multinazionale, "che non riuscirai mai ad avere soddisfazioni in questo tuo lavoro se non vorrai veramente bene ai tuoi dipendenti".



Columbus 92 - Chicago  
.....Coffee break

Non ho mai dimenticato quelle parole ed ho sempre cercato di comportarmi in sintonia con quel saggio insegnamento.

Considerando il fatto che fortunatamente di soddisfazioni ne ho avute molte, mi piace pensare che esse siano state anche un po' figlie di un mio corretto modo di agire e tale comunque da non deludere quel gentiluomo con bianchi baffoni d'altri tempi.

Certo, come spesso capita anche nelle famiglie più felici anche nella "nostra" non sono mancate critiche e discussioni più o meno animate. Ho sempre ritenuto fisiologico che in un contesto come quello in cui lavoravo potesse verificarsi talvolta la mancata condivisione di scelte ed anche il conseguente, inevitabile depositarsi di un velo di ruggine nei rapporti interpersonali. Il particolare tipo di attività e dell'ambiente in cui essa si svolgeva ma, soprattutto, l'intelligenza, l'autocritica e la sincera amicizia che regnava tra i protagonisti delle divergenze, hanno però sempre agevolato un ritorno ai normali rapporti di serena convivenza in tempi decisamente brevi.

Non sempre, però, e qui ci aggiungo anche un purtroppo. Dispiace che ad interpretare quasi come un gesto di ingratitudine quello che invece in quel momento era al contrario un ulteriore segno di fiducia, sia stata la persona che forse ho più apprezzato in tutta la mia carriera per professionalità ed iniziativa ma, soprattutto, per onestà ed educazione. Dispiace aver ridotto rapporti stupendi ad un formale "Come va?" ad ogni nostro incontro con gli sguardi che si incrociano imbarazzati per poi schizzare velocemente verso altre direzioni. Gli stessi sguardi che, per anni, avevano seguito insieme con emozione quell'enorme e rumoroso mantello tricolore che veniva loro incontro, gli stessi sguardi di due vecchi amici, innamorati del proprio lavoro, che per innumerevoli volte, uno con la voluminosa 24 ore l'altro con l'immane tracolla, si erano avviati felici e soddisfatti, all'imbrunire, e rigorosamente sempre per ultimi, verso il pullman dove giovani specialisti simpaticamente chiassosi ed impazienti li attendevano al termine di quelle indimenticabili giornate vissute da protagonisti. Peccato, veramente peccato!! Alla fine, però, restano comunque i bellissimi, reciproci ricordi che nulla e nessuno potrà mai cancellare.

Caro Anonimo Specialista, grazie veramente di cuore per avermi emozionato e non poco imbarazzato con quel tuo articolo di tre anni fa. Forse un giorno avrò la possibilità di conoscere la tua vera identità ma, nel frattempo, ti chiedo un'ultima cortesia. In hangar c'è una porta sopra la quale penzola tristemente un logoro drappo bianconero, entra in quella sala dove t'accoglierà un personaggio alto e biondo. Non farti intimorire dal tono deciso della sua voce, al primo impatto ti metterà un po' in soggezione ma poi ti accorgerai della sua grande sensibilità e del suo spiccato senso dell'umorismo. Chiedigli se ancora

ricorda il mio ultimo giorno di permanenza alla PAN prima di intraprendere l'avventura in Germania, quel nostro incontro nell'ufficio di Jack Zanelli, la mia voce rotta dall'emozione, i suoi occhi che si dilatavano nell'inutile tentativo di far asciugare quel velo di lacrime che li stava annebbiando, la sua fuga dalla stanza per mascherare il proprio imbarazzo. Abbraccialo forte da parte mia e digli che quel suo comportamento rimarrà per me uno dei gesti d'affetto più sinceri che io abbia mai ricevuto .....Grazie ancora una volta....."anonimo" Stefano.....e scusa il ritardo.

*Carlo Baron*



**.... la mitica paletta !!!**

**Non ci stancheremo di ricordarVi:  
aiutateci a scrivere il "nostro giornalino",  
inviateci scritti, lettere, articoli, fotografie,  
curiosità, ecc.  
I vostri ed i nostri ricordi saranno più belli  
se condivisi con amici e colleghi del  
Circolo della P.A.N.**

## L'acrobazia aerea collettiva Pattuglie acrobatiche attuali

L'acrobazia aerea nasce praticamente con la nascita dell'aeroplano. Adolphe Pégoud, siamo nel 1911, in Francia, dopo aver abbandonato il suo velivolo Bleriot, per sperimentare un primordiale paracadute inventato da un certo Bonnet, osserva l'aereo che compie una serie di manovre prima di impattare con il suolo. Per esplorare le possibili sensazioni che il volo della macchina senza pilota aveva suscitato nella sua immaginazione, il giorno dopo si fece appendere a testa in giù con il suo aeroplano, attaccato alle travi di un capannone. Pochi giorni dopo riuscirà ad eseguire il primo approssimativo "giro della morte", come venne chiamata al suo esordio la "boucle" o gran volta, che in verità somigliava molto più ad un occhiello che ad una circonferenza.

Ma in quel preciso istante Pégoud aveva dato il via ad una forma di spettacolo che richiamerà da subito folle di spettatori incuriositi ed entusiasti.

Appena nove anni dopo, già nel 1920 a Hendon, nel Regno Unito, si organizzava il primo "meeting" aperto al pubblico ed a pagamento. Ed in occasione di quella prima manifestazione aerea pubblica, 3 velivoli della RAF, eseguirono manovre restando il più possibile vicini tra loro: era nata l'acrobazia collettiva o, se vogliamo, la prima pattuglia acrobatica del mondo.

Erano tre piloti della Scuola Centrale di volo di Upavon, su velivoli Sopwith Snipes e la pattuglia era condotta dallo Squadron Leader J.S.Hall.

Meno di dieci anni dopo, siamo nel 1930, il Colonnello Rino Corso Fougier, Comandante del 1° stormo caccia di Campoformido, promuoverà il volo acrobatico di formazione tra i suoi piloti, ritenendolo un elemento altamente formativo non solo perché potessero acquisire una conoscenza perfetta della macchina, tale da poter volgere a proprio favore un eventuale combattimento aereo, ma anche per rinsaldare lo "spirito di corpo" e la fiducia che ogni gregario deve avere nel proprio capoformazione.

Manifestazioni, raduni, gare, raids venivano organizzati in tutto il mondo ed il pubblico era sempre più entusiasta e numeroso.

Parallelamente a quanto accadeva in Europa, negli Stati Uniti, le riunioni campestri dei cosiddetti "barnstormers", veri cow-boys dell'aria, non solo avevano fatto delle manifestazioni aeree la ragione della loro sopravvivenza dal punto di vista economico, ma hanno sicuramente svolto una azione decisiva nella divulgazione dell'aereo in tutto il territorio americano.

La successione delle figure acrobatiche rappresenta il prodotto di una "scuola", nel quale si ritrova il vero carattere del popolo di quella Nazione.

Il programma delle "Frecce Tricolori" è capace di esaltare per la sua dolcezza ed armonia e di suscitare suggestioni profonde con manovre come la "bomba" ed il successivo incrocio e che quando mostrano i colori nazionali, lasciano una scia di fumi che svanisce solo nell'atmosfera ma che incide profondamente nell'animo. La voce del tenore Pavarotti che accompagna il passaggio finale, nel quale le Frecce Tricolori stendono un tappeto bianco, rosso e verde lungo più di 5 chilometri, ha un effetto emotivo che invariabilmente, se non la lacrima,

Provoca sicuramente un groppo in gola.

Nel programma della Patrouille de France (PAF) sembra di sentire la fragranza di un profumo prezioso nella dolcezza di alcune manovre, mentre altre figure sono spumeggianti come lo champagne. I francesi non hanno nulla da invidiare al resto del mondo per quanto riguarda l'acrobazia. Se è vero che il volo è nato in America, è altrettanto vero che ha avuto la sua infanzia in Francia grazie ad imprenditori e piloti che hanno legato il loro nome alla storia ed al progresso del volo.

Le Red Arrows inglesi alla precisione e dinamismo anglosassoni, aggiungono fantasia e genialità in un programma senza un attimo di respiro, che ci avvince dall'inizio alla fine, con continue, rapidissime trasformazioni ed un sapiente uso dei solisti. I piloti della Patrouille Suisse sono la quintessenza della precisione, con esecuzione di manovre rese ancora più belle da una indovinata colorazione dei loro F-5E. Spettacolare l'uso dei "flares" da parte dei solisti.

I Midnight Hawks finlandesi ogni anno, in occasione della manifestazione nazionale, effettuano un volo a mezzanotte. Il loro velivolo è l'Hawk (falco) inglese, ed ecco il loro nome che tradotto significa "Falchi di mezzanotte"

Anche gli svedesi del Team 60 vantano un volo a mezzanotte ed inoltre volano con l'aviogetto meno rumoroso al mondo. Il volo di mezzanotte, infine è anche il vanto degli Snowbirds canadesi, che ogni anno ad Inuvik ben oltre il circolo polare artico volano mezzanotte per una ristrettissima comunità lappone. La Russia, dopo la caduta del comunismo, ci ha rivelato l'esistenza di numerose pattuglie acrobatiche, tutte operanti sulla grande base di Kubinka.

Qui troviamo i Russkiye Vityazi (Cavalieri Russi) su 6 modernissimi e potenti caccia di prima linea Sukhoi-27. Oltre a loro gli "Strizhi" o rondoni, che impiegano 6 MIG-29 vistosamente colorati in rosso e blu, con la silhouette del rondone dipinta nella parte inferiore. L'aeronautica militare russa presenta anche una coppia di Sukhoi, il 27 ed il 30, i "test pilots", che fanno parte del reparto sperimentale russo. Naturalmente i russi mettono in risalto le caratteristiche di potenza e velocità dei loro velivoli ed è un peccato che le loro presenze al di fuori del territorio nazionale siano poche.

La Russia possiede anche una pattuglia di elicotteri, si tratta della "BERKUTY, su 4 Mil MI-24 "Hind". Infine una pattuglia "civile" composta da nove addestratori L-39 e dal nome "RUS", mai vista al di fuori del territorio russo.

L'Armée de l'Air francese non solo presenta la PAF, ma consente ad altri reparti di costituire piccole pattuglie a scopo dimostrativo e così gli spettatori europei hanno potuto godere della presentazione di una coppia di Mirage F.1 del 3/33, la "Voltige Victor" ed una coppia di Jaguar del 1/7, con i "Raffin Mike".

La Francia possiede altre pattuglie militari che si esibiscono non solo in territorio metropolitano e possiamo ricordare i "Catrouche Dorè" su velivoli scuola "epsilon" ad elica. Non va dimenticata la leggendaria "Equipe de Voltige" di stanza a Salon de Provence, assieme alla Patrouille de France.

L'Ungheria è rappresentata dai "MAGYAR KAPOK" su 3 MIG-21 ed inoltre dagli "SKY HUSZAR", che è considerata la pattuglia acrobatica nazionale e vola con uno YAK-18 e due YAK-52. L'Europa orientale ci ha offerto pattuglie di grande valore come i "Bialo-Czerwone Iskry" o "scheggie bianco rosse"

polacche oppure i “Biele Albatrosy” slovacchi. Sono due pattuglie militari su velivoli a getto di costruzione nazionale. I velivoli sono dipinti e dotati di impianto fumi. I programmi sono di tutto rispetto e ben adattati alle macchine a disposizione. Sia gli Iskra polacchi che gli Albatros slovacchi sono velivoli scuola, biposto. I Cèki possiedono anche una pattuglia di 4 bimotori da trasporto, i LET-410 (pattuglia LET 410), simili al nostro G-222, che presentano un programma fatto di separazioni e vari tipi di formazioni. Fino a qualche tempo fa, nelle manifestazioni nazionali, in Slovacchia, l'aeronautica militare cèka presentava 5 Sukhoi Su-22M/UM dal nome “Doha”.

In Europa si sente la mancanza delle “Letece Zvezde” o stelle volanti della ex Jugoslavia, dipinte nella parte inferiore in uno sgargiante rosso sul quale si stagliava la stella, pattuglia sciolta durante la crisi degli anni '90, e pensare che c'erano stati dei contatti informali per avere quella pattuglia in uno dei Raduni di Rivolto, ma la situazione politica del momento aveva suggerito di rimandare al Raduno successivo la partecipazione dell'aeronautica Serba.

In Svizzera opera anche il “PC-7 Team” composto da 9 velivoli scuola Pilatus PC-7, che vola un programma fatto essenzialmente di trasformazioni. Questa pattuglia lascia di rado il territorio elvetico e, comunque, i piloti, come in gran parte delle pattuglie del mondo, sono tutti volontari e provengono dai reparti della caccia. Poiché l' F-5E della Patrouille Suisse si avvia verso la fine della sua vita operativa, magari in un futuro non troppo remoto, la Patrouille Suisse potrebbe essere dotata di PC-7, davvero una bella macchina. Volontari sono i 4 piloti militari svedesi della Gripen-Breitling Aerobatic Team, che, al di fuori della loro attività operativa, presentano un volo acrobatico adatto all'avanzatissimo caccia in dotazione al reparto. Esiste una forma di collaborazione con la Breitling per una specie di promozione sia del velivolo che degli orologi. L'attività è confinata in Svezia. Una pattuglia notevole è quella degli “Ukrainian Falcons”, su MIG-29, anche questa poco vista all'estero.

La penisola iberica, è ben rappresentata dalle “Aquila” spagnole e dalle “Asas de Portugal”, ha una tradizione acrobatica che risale agli anni che vanno dal primo al secondo conflitto mondiale.

Le “Ali” portoghesi, che sono parimenti le eredi di due pattuglie, “Dragoes” e “Sao Jorge” che hanno volato su F-84G fino a metà degli anni '60, sono state costituite nel 1977 e, dopo aver sospeso la loro attività nel 1990, da qualche anno stanno riprendendo la loro attività con una nuova macchina, l'Alpha-jet, velivolo utilizzato dalla Patrouille de France. Hanno già volato in 6, poi in 4, nel 2005 in 2 e nel 2006 saranno di nuovo in 4. Torneranno presto, così si augura il mondo aeronautico, nel loro splendore di 6.

Le “Turkish Stars” o “Stelle Turches” con i loro NF-5A dipinti in bianco e rosso e dotati di impianto fumi colorati, continuano una tradizione che ha visto l'aeronautica militare Turca presentare, già dagli anni '60, pattuglie di reparto che si sono spinte anche al di fuori del territorio metropolitano.

Il Nord-America ci offre, oltre agli “Snowbirds” Canadesi, fra l'altro i primi ad utilizzare un pilota donna in formazione, il capitano Carmichel, i “Thunderbirds” dell'U.S.A.F., sui loro immacolati F-16 ed i “Blue Angels” della U.S.Navy, con i loro F-18 dipinti di blu. I Thunderbirds o “uccelli tonanti” traggono il loro nome dal “Thunderbird”, una delle più famose deità del folklore dei nativi americani, per rappresentare la vittoria del bene sul male, della luce sulle tenebre. La leggenda ci dice che i temporali erano provocati dallo sbattere delle ali di questi giganteschi mostri alati ed i fulmini dallo sbattere delle loro ciglia. Anche il primo velivolo in uso, lo F-84G “Thunderjet” o “uccello tonante”, ben si adattava alla scelta del nome. Nascono nel 1956 e, a parte un periodo in cui hanno utilizzato il velivolo supersonico da addestramento T-38A per contenere i consumi, hanno sempre avuto velivoli di prima linea, fino all'attuale F-16C. La caratteristica principale del loro volo è la formazione di 4 molto stretta, il “diamante”, con parametri da brivido e l'utilizzazione del velivolo in dotazione sfruttandone le caratteristiche di volo più avanzate.

Lo stesso si può dire dei Blue Angels, il cui nome pare sia nato casualmente da una incursione notturna dei piloti in un bar di New York, nel 1946, il cui nome si ispirava al film “angelo blu” con la immortale Marlene Dietrich.

*G. Da Forno*

( continua nel prossimo numero )

Il Presidente ed il Consiglio Direttivo  
del  
Circolo della P.A.N.  
formulano ai Soci ed ai loro familiari i più  
cordiali auguri di Buon Natale e di un Felice Anno 2006