Circolo della P.A.N.

Anno 8 Numero 12 Notiziario per i soci dell'Associazione Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale, - Direzione Redazione: via Udine, 56 Rivolto (UD)

Aerobase Rivolto 21-07-2006

Assemblea annuale dei soci del Circolo della P.A.N.
Relazione del presidente

In questo ultimo periodo non ho potuto dedicare molto spazio al Circolo mancando, purtroppo, anche ai due ultimi incontri con il Direttivo: spero mi scuserete.
Rivolgo un cordiale e affettuoso saluto di benvenuto a tutti i presenti non dimenticando peraltro gli assenti, la maggioranza dei quali risiede lontano da Rivolto, che per vari e giustificati motivi non sono qui con noi a trascorrere una giornata serena ricordando tempi gioiosi e importanti, tempi che hanno improntato la nostra vita in un ambiente sognato e dai più invidiato qual'è quello delle Frecce Tricolori.
Una piccola parentesi per ricordare con stima, rispetto, ma anche tanta tristezza, il Generale Luigi Deggiovanni, leader della Pattuglia Acrobatica dei "Guizzi" del 5° Stormo, che ci ha improvvisamente lasciati.
Nell'anno trascorso il Consiglio Direttivo del Circolo della P.A.N. si è riunito di norma, salvo qualche rara eccezione, ogni primo mercoledì del mese e, come sempre, sento il dovere di ringraziare i componenti tutti del Direttivo per la fattiva e preziosa collaborazione offertami, collaborazione importante e indispensabile nella discussione dei problemi all'ordine del giorno e loro soluzione.
Il 2005 è stato l'anno del 9° Raduno dei Piloti delle Pattuglie Acrobatiche e tutti noi del Circolo ci siamo impegnati affinché parenti, amici e amici degli amici potessero assistere, in condizioni logistiche ottimali, ad una manifestazione unica nel suo genere, manifestazione che ha richiamato sui prati di Rivolto centinaia di migliaia di spettatori. Abbiamo incontrato parecchie difficoltà in questo compito perché, a differenza dei Raduni precedenti, tutta l'organizzazione faceva capo allo Stato Maggiore Aeronautica. Per inciso, sui manifesti ufficiali e sugli inviti non appariva la dicitura "9° Raduno Piloti Pattuglie Acrobatiche" tanto che molti piloti non hanno telefonato (vedi il caso di Gianni Orlando che ha chiamato da Los Angeles) indecisi su una loro eventuale presenza. Io a tempo debito avevo fatto notare il problema ai responsabili ma non c'è stato nulla da fare.
Comunque con fatica abbiamo ottenuto un nostro spazio vicino alla tribuna principale ove la nostra gente ha potuto godere in tranquillità lo spettacolo supportati da un eccellente servizio di ristorazione. Un grazie ancora ai componenti del Direttivo e a tutti i soci per il loro prezioso aiuto, aiuto che ci ha permesso di portare a termine gli impegni assunti.
Ci eravamo ripromessi di organizzare, in concomitanza delle festività della Santa Patrona degli Aviatori, la Madonna di Loreto, una mostra delle opere del nostro socio onorario Bruno Garbuio, conosciuto nel mondo artistico come "Brugar". Ci erano state concesse delle sale idonee presso il Circolo Ufficiali dell'Esercito di via Aquileia in Udine ma, all'ultimo momento, il principale interessato, il Brugar, si è visto costretto a rinunciare. Noi il nostro dovere l'abbiamo rispettato, vedremo se in futuro l'operazione potrà essere ripresa in considerazione. Come ogni anno, prima delle festività natalizie, il Direttivo ha organizzato l'ormai tradizionale pranzo presso il ristorante "ai Gelsi" di Codroipo, gestito da amici della P.A.N. e non, come di consueto, presso quello del nostro socio onorario Aldo Morassutti avendo noi dovuto cambiare la data precedente concordata con lo stesso. In mattinata tutti noi abbiamo partecipato alla Santa Messa in onore della Santa Patrona presso la chiesetta dell'aeroporto di Campoformido.
Durante il 2005 il nostro giornalino è uscito in due edizioni;

... il nostro splendido tricolore ...

nuovi soci hanno offerto un prezioso contributo con articoli interessanti. Mi auguro che in futuro altri seguano il loro esempio facilitando il lavoro di ricerca del responsabile consigliere del Circolo Gianfranco Baldan che ufficialmente ringrazio a nome di tutti noi.
Abbiamo inoltre soddisfatto una proposta avanzata dal socio Generale Giuseppe Lenzi inviando a tutti gli appartenenti il Circolo le riproduzioni dei manifesti ufficiali dei Raduni Piloti Pattuglie Acrobatiche unite ad un portamonete con su inciso lo stemma del Circolo: il tutto è stato molto apprezzato.
Ed ora due parole su di un argomento alquanto delicato, argomento sul quale il Col. Rocchi, dopo di me, sarà sicuramente più esauriente e potrà rispondere, con cognizione di causa, ad ogni vostra richiesta di chiarimenti. Due anni fa il nostro socio Franco Pinzano lanciò l'idea della realizzazione di un museo dell'acrobazia dagli anni '30 ai giorni nostri recuperando una struttura, allo stato attuale un rudere, conosciuta nel lontano passato come l'Arizona degli Aviatori, localizzata sul sedime aeroportuale di Campoformido vicino alla sede dell'Aero Club Friulano. L'idea è stata presa al volo dal Col. Rocchi che di Campoformido è la memoria storica come si può rilevare nella sua poderosa opera "La Meravigliosa Avventura".
Nel frattempo un gruppo udinese, noto come Aero Club Far East, in collaborazione con l'Istituto Tecnico Malignani, è impegnato in un progetto ambizioso denominato Parco del Volo con sede sull'aeroporto di Campoformido. Attualmente occupa una piccola area con annessi hangar abbandonati anni fa dall'Aviazione dell'Esercito. Far East chiede la nostra collaborazione che, ben lieti, offriamo. Partecipiamo ad un paio di riunioni presso l'Istituto Malignani mentre il qui presente Silvano Cargnelutti, con il supporto di amici soci, assume l'incarico e l'onere gravoso di riverniciare "l'F86 Sabre" del Malignani con i colori della Pattuglia Frecce Tricolori del 1961. Veniamo in seguito a sapere che anche nel progetto Far East si parla di museo del 1° e 4° Stormo, in seno ai quali è nata l'acrobazia collettiva, e delle Pattuglie Acrobatiche Nazionali. Il Presidente di Far East ha comunque sempre assicurato che avrebbe appoggiato il nostro progetto, ora lo chiamo così.
Dal mese di giugno 2005 non sono stato più interpellato dai responsabili di Far East, tranne una telefonata del Presidente all'inizio di marzo 2006.
Da quel che sento nel nostro ambiente, Far East è ben introdotto negli uffici che contano dello Stato Maggiore A.M. tanto che all'inaugurazione del Parco del Volo, il 25 marzo, qualche giorno fa quindi, la nostra amata pattuglia ha effettuato, giorno festivo, un passaggio e qualcosa di più.
Oggi i nostri soci, mi riferisco principalmente a quelli che sono venuti dai luoghi più lontani, non avranno il piacere, come sempre accaduto nel passato, di godere dell'esibizione della nostra prestigiosa ed inimitabile Pattuglia Acrobatica e dovranno accontentarsi di ammirarla sullo schermo.

Gen. B. A. Vittorio CUMIN

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.

Assemblea annuale soci del Circolo della PAN. Verbale dell'assemblea

Rivolto, sabato 1 aprile 2006

Il comandante della PAN, Ten. Col. Paolo Tarantino porge il benvenuto a Rivolto ai soci del Circolo ed informa che in questa giornata non verrà effettuato il tradizionale volo della PAN in quanto, a causa dei tagli di bilancio introdotti dalla legge finanziaria, l'attività di volo risulta fortemente contratta e penalizzata anche a causa del mancato stanziamento per i contratti di manutenzione sui motori.
Il numero delle manifestazioni risulterà fortemente ridotto, sembra non più di 36 nella stagione, e si sta studiando l'ipotesi di una sponsorizzazione per assicurare il numero delle manifestazioni
E' in corso l'acquisizione di un velivolo F84F che sarà allestito con la colorazione dei Getti Tonanti ed entrerà a far parte della linea di velivoli storici in dotazione alle Pattuglie Acrobatiche che, prima della PAN, hanno rappresentato i Reparti e L'Aeronautica Militare Italiana.
E' inoltre previsto anche il recupero del velivolo C. 119 che verrà allestito con espositori e vetrinette e potrà costituire un itinerario museale di sicuro interesse.
Segue la presentazione dei piloti e tecnici della PAN.

Prende successivamente la parola il Presidente del Circolo, Gen. Vittorio Cumin, che, nella propria relazione morale, illustra le attività programmate e svolte nel corso dell'anno dal Consiglio Direttivo a beneficio dei soci con particolare riguardo anche al 9° raduno in cui l'organizzazione logistica messa a punto per i soci ha ricevuto un generale apprezzamento.
Comunica inoltre che, nel successivo intervento che svolgerà il Col. Rocchi, verrà trattato il tema " Arizona degli Aviatori " che è al centro di un contendere tra il Circolo della P.A.N. ed l'Aero Club Far East in quanto tale iniziativa, Museo del volo acrobatico e delle pattuglie acrobatiche, è di interesse per entrambi gli enti che, non ostante alcuni incontri tenutisi per chiarire la materia, percorrono fini e modalità realizzative in modo autonomo.
Segue l'intervento del segretario del Circolo, M.llo G. Plaitano, il quale da resoconto del bilancio consuntivo dell'esercizio 2005 che si chiude con un avanzo di € 3.213,37; il bilancio viene successivamente approvato all'unanimità dall'assemblea per alzata di mano.
Il Col. Rocchi illustra quanto fatto per l'Arizona commentando in modo attento ed in ordine cronologico le attività svolte e lamentando uno scollamento da parte della PAN, che a suo dire avrebbe dovuto caldeggiare l'iniziativa del Circolo. Informa di aver indetto una conferenza stampa tenutasi a Campoformido in cui ha rivendicato al Circolo la paternità dell'idea Arizona chiedendo al Gen. R. Marchese, Vice Presidente dell'AAA, un sostegno da parte dell'Associazione stessa.
Al termine dell'intervento nasce un vivace dibattito a cui interviene il T.Col. Tarantino, che critica con molto calore quanto sostenuto precedentemente dal Col. Rocchi in quanto considera, nel suo complesso, l'iniziativa Far East molto interessante e per tale ragione degna del massimo sostegno da parte della PAN.
Nel dibattito interviene anche il socio G. Liva che contesta al Gen. Cumin e Col. Rocchi presunti atteggiamenti ostativi nei confronti di Far East sostenendo invece che detto Aero Club ha un programma ambizioso che prevede la riapertura al traffico dell'aeroporto di Campoformido, corsi post diploma per tecnici, scuola di volo, recupero e potenziamento della pista in cemento ex tedesca, ecc.
Il socio Col. Gaddoni manifesta il proprio sconcerto nel vedere quanto sia ingigantita la questione in discussione ed auspica che si instauri una dialettica più efficace da parte dei soci nei confronti del Circolo e delle iniziative da esso promosse. Ritiene che i rapporti tra i due enti vadano ripresi con maggior impegno da entrambe le parti in quanto valuta che le reciproche iniziative possano costituire una interessante sinergia e non un motivo di scontro.
Viene quindi discussa l'ipotesi di anticipare al 1° venerdì di aprile la data dell'assemblea annuale dei soci purchè in concomitanza con la presenza della P.A.N. e della possibilità di assistere al volo.
Viene avanzata la richiesta di 200 CD, da allegare al nostro giornalino assieme alla brochure PAN 2006, contenenti il meglio delle immagini relative ai voli del 9° raduno e di ciò si fa carico il T. Col. Tarantino per ottenerne un adeguato numero.
Viene ancora sollecitata l'assemblea a partecipare con scritti, immagini ecc., alla stesura del giornalino fornendo in tal modo un prezioso contributo di memoria al nostro Circolo.
La cerimonia di commemorazione dei caduti nell'incidente di volo del 25 aprile 1970 sarà posticipata al successivo 1° maggio per permettere la partecipazione del Gruppo che fino a tale data sarà a riposo.
L'assemblea si conclude alle ore 11.30.
Viene quindi deposta una corona al cippo che ricorda i caduti dell'Arma nel piazzale d'ingresso dell'aeroporto di Rivolto.

ONORIFICENZA

Il Presidente della Repubblica, con proprio decreto datato 27 dicembre 2005, ha insignito dell'onorificenza di Cavaliere dell'Ordine " Al merito della Repubblica Italiana " il socio del nostro Circolo

M.llo Giuseppe Masutti.

Al neo Cavaliere Beppi giungano le più cordiali e vive felicitazioni da parte di tutti i Soci

Ancora vi ricordiamo:
facciamo insieme il giornalino con i nostri articoli.
Scrivete! e non puntate il dito del lamento

Il personaggio: Raffaele CHIANESE

DIARIO DI UN PILOTA - Raffaele CHIANESE

(continua dal numero precedente)

Proprio per la sua provenienza il Cap. Rossi non eccelleva nell'acrobazia e durante il volo in formazione, quando "tiravano" un looping, nel momento in cui l'aereo era con il muso in verticale, si trovava spesso in difficoltà ed allora era Chianese o Castelletti che con una leggera oscillazione di alettoni o d'equilibratore gli indicavano come manovrare. La stessa cosa capitava con le "virate sfocate" (cabrata e successiva picchiata coordinate con inversione di prua di 180°).

Il Cap. Mario Rossi con la coda dell'occhio notava questi "segnali" ed "obbediva" ma non menzionò mai con nessuno di questo tacito e ben gradito aiuto.

Con questa "scambio" di ruoli la Squadriglia comunque faceva la sua bella figura senza che alcuno da terra se ne accorgesse.

A volte, Chianese e Castelletti si divertivano a "stringerlo" nella formazione e, Castelletti con la punta dell'ala gli "toccava" volutamente gli alettoni.

Il Cap. Rossi, irrigidito sui comandi, imprecava e giunti a terra si infuriava ed inquadrava i due gregari ma alla fine conveniva a tutti far passare la cosa in silenzio.

Un giorno il Cap. Rossi viene richiamato a Campoformido e qui in volo senza i due gregari Chianese e Castelletti viene a galla la dura verità.

E' una sorpresa per tutti, tanto più sapendo che e' un pilota proveniente dalla Scuola d'Alta Acrobazia di Gorizia e leader di una Squadriglia Acrobatica.

Gli chiedono chi gli ha insegnato a "volare in quel modo!" e lui risponde candidamente: "Chianese e Castelletti".

In un'altra occasione, durante un trasferimento da Gorizia a Roma, due squadriglie, di cui una comandata dal Comandante di Gruppo Magg. Chiesa e l'altra dal Cap. Mario Rossi, nei pressi di Fabriano incontrano condizioni meteorologiche sfavorevoli e la formazione si viene a trovare davanti a due strati di nuvole, uno più basso che impedisce di mantenere il contatto visivo con il suolo ed uno più alto. Non essendo i velivoli dotati di strumenti idonei alla navigazione strumentale ne tanto meno di impianti antighiaccio, il Magg. Chiesa inverte la rotta e torna indietro con la sua Squadriglia. Il Cap. Rossi, nella cui Squadriglia c'è pure Chianese, comincia a salire ed entra nello strato di nubi superiori. Dopo pochi secondi tutti i velivoli sono in perdita di velocità e cominciano a perdere quota eccessiva inclinazione laterale). Chianese si rende conto che sta scendendo velocemente dall'altimetro e dal variometro e, sempre dentro le nubi, vede per un attimo un altro velivolo (Romandini) a circa una ventina di metri che pure lui gira su se stesso ed istintivamente "tira" violentemente per non investirlo e di conseguenza entra in vite. Mentre continua a perdere quota, il pensiero va al rischio di una collisione ed alle montagne nascoste dalle nubi. Uscire da una vite in IFR e con l'ausilio della pallina e paletta non e' una cosa facile e pertanto il velivolo di Chianese esce più volte dalla vite per ritornarvi subito dopo dalla parte opposta. Nel frattempo ha perso più di 2000 metri ed oramai e' solo una questione di secondi. Abbandona i comandi e comincia a slacciarsi le bretelle per lanciarsi ma contemporaneamente l'aereo esce dalla vite, la nuvolaglia si rarefa e gli appare una vallata sotto di lui. Un brivido gli corre lungo la schiena nel vedere che e' uscito vicino ad una montagna più alta di lui e la cui cima scompare minacciosa dentro le nubi.

Pure il collega Romandini finisce in una vallata degli Apennini ma vi si trova intrappolato perché le nubi non gli permettono alcuna via di uscita ed alla fine e' costretto suo malgrado ad un atterraggio di fortuna. Il velivolo si distrugge completamente nell'impatto ma lui rimane incolume.

Chianese, dopo alcuni attimi di disorientamento si rimette in rotta per Roma e più avanti si ricongiunge con gli altri velivoli.

Il Cap. Mario Rossi perirà durante il Secondo Conflitto Mondiale in un incidente aereo occorso sullo Stromboli mentre rientrava in licenza dall'Africa con un volo di linea.

Il 14 giugno 1936, su invito del Capo del Governo ungherese, che aveva avuto modo di ammirare durante una visita in Italia i piloti e gli aerei italiani, la Pattuglia Acrobatica del 4° Stormo si esibisce a Budapest nella Giornata dell'Ala ungherese, sul campo di Matyasfold.

Intervista di R. De Simone

..." i passionari dei velivoli d'epoca "... una storia vera

Incredibile! Giancarlo Zanardo non è "brevettato" pilota militare.
L'aeroplano e il volo erano la sua grande aspirazione, grazie ad una passione che gli bruciava nel sangue.
Manager per tradizione familiare - rubava il tempo per brevettarsi di 1° e di 2° grado presso l'Aero Club di Venezia - assistito dal mitico Com.te Bruno.
Non sopportava la dipendenza per l'ora di volo e si comperò un velivolo rottamato: il biplano Tiger Moth 82 A... lo restaurò e lo riportò con certificato R.A.I. in linea di volo.
Le caratteristiche del velivolo:

- velivolo biplano;
- velocità di crociera 118 Km/h.
- velocità minima 72 Km/h.
- velocità massima 155 Km/h
- spazio di decollo 150 m.
- spazio di atterraggio 250 m.
- motore Gipsy Major
- potenza 130 HP cilindri rovesciati
- costruttore De Havilland
- anno di costruzione 1931

Il "Tiger Moth 82A" è stato concepito per l'addestramento militare di primo periodo, e non c'è pilota della R.A.F. arrivato al volo nel Secondo Conflitto mondiale che non sia stato addestrato su "Tiger Moth"...allora con solo 28 ore di volo il pilota transitava sullo Spit e sull' Hurricane per contrastare i bombardieri della Luftwaffe impegnati nella "Battaglia d'Inghilterra"...e quei giovani piloti vinsero la loro "Battaglia" - togliendo Londra da un incubo che sembrava non avere fine.
Costruito per lo sforzo bellico in circa 10.000 esemplari.

" D e Havilland 82A Tiger Moth "

Sono 3 i DH 82A Tiger Moth a tutt'oggi mantenuti in ordine di volo in Italia.
Il volo affascinò il pilota Giancarlo Zanardo. Dopo nove anni alla presidenza dell'Aero Club di Treviso, fu il primo pilota ad aprire con un gruppo ben selezionato di "passionari con velivolo" - un'aviosuperficie lungo il Piave in località Calandrine.
Spinto, trascinato dalla passione, lui pilota per hobby e manager, entrava nella galassia dell'autocostruito.
Si rigenerò facendo sua la filosofia del "Gabbiano Jonathan" di Stone Bach in quanto si sentiva... si sente... viveva...vive da pilota la meravigliosa avventura del "Gabbiano Jonathan"...nella ricerca sempre di nuovi traguardi.
Il suo primo "traguardo": la "copia" del "Fokker DR1" triplano

... in volo con il Fokker DR1 ...

- costruttore: Giancarlo Zanardo;
- ricostruzione fedele in scala reale del famoso triplano impiegato nella 1^ Guerra Mondiale dal "Barone Rosso", il leggendario Magg. Manfred von Richthofen;
- Giancarlo Zanardo acquistò i disegni negli Stati Uniti da una Associazione di cultori di storia aeronautica...;
- inizio della costruzione: ottobre 1984;
- termine della costruzione: 25 maggio 1986;
- primo volo: 19 giugno 1986;
- ore di lavoro (fatto in équipe con altri appassionati): 4500 h;
- a differenza del DR1 originale che montava un motore "Le Rone" rotativo, il DR1 di Zanardo monta un motore Lycoming da 160 HP per avere una maggiore potenza;
- il pattino è stato sostituito con il ruotino;
- monoposto - a bordo monta una mitragliatrice Spandau da 7.92 mm.

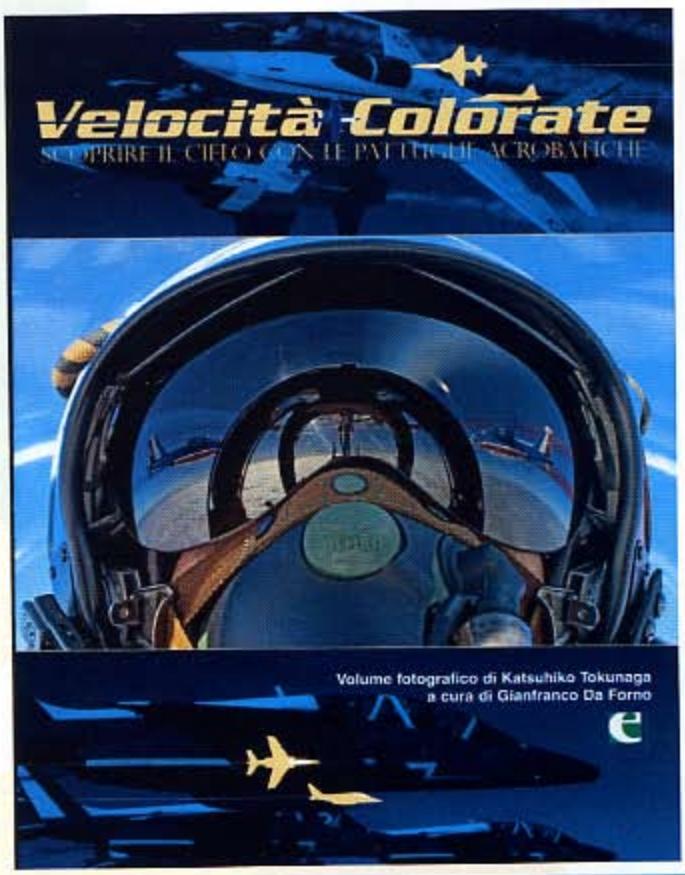
Ieri: leggendario aereo della 1^ Guerra Mondiale, fu costruito nella formula triplana per ottenere una maggiore manovrabilità, dote essenziale per un Caccia, specie di quell'epoca.
Progettato da Reinold Platz e collaudato da Antony Fokker fu presto adottato dall'Aviazione Imperiale. Entrava in servizio sul fronte Occidentale alla fine di agosto del 1917.
Il primo esemplare fu assegnato al Magg. Manfred von Richthofen che lo colorò di un rosso scarlatto, con nel mezzo della carlinga segnata in nero la Croce di Ferro tedesca su fondo bianco.
Il Magg. Manfred von Richthofen era il pilota più amato, più onorato e più decorato di tutto l'Impero tedesco.
Manfred von Richthofen cadde in combattimento il 21 aprile 1918. Aveva da pochi giorni conseguita la sua 80^ vittoria aerea.
Il suo triplano Fokker, venne colpito dal Cap. Brown, che lo sorprese ad inseguire un Camel della sua Squadriglia.
Il "Barone Rosso", sebbene colpito a morte riuscì ad atterrare in un campo entro le linee nemiche.
Al "grande nemico" gli alleati tributarono gli onori militari spettanti al suo rango, con una cerimonia toccante, commovente, espressione di una cavalleria e di un'etica militare d'altri tempi.
Oggi: in ogni occasione - air-show o presentazioni "in casa" (aviosuperficie di Nervesa della Battaglia) - il pilota Zanardo con il "suo" Fokker DR1 riproduce, riporta un momento storico: il combattimento aereo tra il Fokker tedesco e il Tiger Moth inglese - pilota Rino Prizzon - il "nemico" di sempre...con il crepitare dei colpi della mitragliatrice,,, e la "fumata" finale dell'abbattuto...e, naturalmente, immancabilmente l'abbattuto è il Tiger Moth...in quanto inglese...in quanto "ubi major minor cessat".
Se poi la presentazione avviene "in casa"...lungo il Piave... la sceneggiatura è al naturale... monti e fiumi sacri sono di questa terra, e il "tuffo nel passato" ha il successo che merita!

Renato Rocchi

.. Il nostro Circolo ora è in Internet ..

Finalmente!!
Certamente qualcuno avrà pensato che la modernizzazione non avrebbe mai attecchito in un ambiente costituito da ex..., molti dei quali non più giovanissimi, ma, al contrario, le più recenti diavolerie informatiche sono riuscite a penetrare anche nel nostro Circolo.
E' stato grazie al lavoro del socio Fabio Franz e di suoi amici che dal 16 maggio 2006 il nostro Circolo dispone di un proprio sito Internet.
La home page è caratterizzata da una splendida foto di un G. 91sorvolato in lontananza dalla PAN.
Dalla home page è possibile registrarsi ed accedere ai servizi disponibili. Tra breve sarà inoltre possibile leggere questo numero del giornalino, i precedenti ed i successivi, direttamente a video. Mediante i link già attivati è possibile connettersi con il portale dell'A. M. e con le Frecce Tricolori.
Anche se attualmente il portale è in fase di allestimento e pertanto non è operativo al cento per cento, riteniamo utile e doveroso segnalare questa iniziativa in modo da sensibilizzare chi già "naviga in internet" a collaborare al suo completamento in tutte le forme ritenute valide.
Il nostro auspicio è che il nostro Circolo acquisti maggiore visibilità non solo in campo nazionale, ma grazie ad Internet, nel mondo intero.
L'indirizzo del nostro sito è:

Http://www.circolodellapan.org



.. "Velocità Colorate" - è in libreria..

Come anticipato in un precedente numero del nostro giornalino, recentemente è stato posto in distribuzione il libro " Velocità Colorate " contenente le splendide immagini di Katsuhito Tokunaga dedicate ai voli delle Pattuglie Acrobatiche, corredate del prezioso commento del socio Gianfranco Da Forno.
L'opera, che inizialmente era prevista in 208 pagine formato 23 X 33 cm, si presenta ora con ben 310 pagine nel medesimo formato, proponendo quindi una galleria di immagini quanto mai vasta, interessante e suggestiva.
Il libro, a seguito dell'integrazione anzidetta, ha subito un aumento di costo e pertanto viene posto in vendita al pubblico al prezzo di € 55,00, ma, come già comunicato, per i soci che ne faranno richiesta, prenotando il volume alla segreteria del Circolo della PAN, sarà riservato uno sconto del 25 %.

L'amico Enzo

Senza voler far retorica penso che i momenti importanti della vita ognuno li viva come ha vissuto tutta la sua vita "senza barare". Ebbene Enzo Passoni ha chiuso la sua esperienza terrena come l'ha sempre vissuta senza grandi clamori, un po' in disparte da quello che è il caos della vita odierna. Quando ho ricevuto la comunicazione della sua dipartita da parte del figlio sono rimasto non poco interdetto, solamente alcuni giorni prima gli avevo chiesto come andasse e lui mi aveva risposto che l'intervento al quale era stato sottoposto era andato bene e che si aspettava di ritornare a casa per le festività natalizie.

Enzo lo conobbi nel 1982 allorquando, dopo il mio trasferimento da Novara, con lo scopo di economizzare le spese di carburante, mi propose di fare il tragitto da casa a Rivolto assieme ed usando una sola autovettura invece che due, aggiungendo "che sarebbe stato ancora per poco dato che io presto andrò in pensione" fatto che avvenne sette anni dopo.

Enzo, e penso di non sbagliarmi, è stato sempre una persona calma, capace di instaurare un ottimo rapporto d'amicizia nei reparti dove ha operato, Amendola, Treviso e Rivolto, generoso fino al punto di donare un pezzo della propria pelle per aiutare un collega a guarire dopo un brutto incidente, ma altrettanto generoso in modo costante verso i colleghi di lavoro che in lui hanno trovato sempre chi un fratello e chi anche quasi un padre. Episodi ed aneddoti ce ne sarebbero a volontà per confermare quanto appena detto. Raramente si alterava e quando ciò accadeva, per ragioni che avrebbero fatto esplodere chissà quanti altri colleghi, non significava per lui il taglio dei ponti con la persona interessata. Mi consola la considerazione che Enzo, a mio modesto avviso, ha vissuto in Pattuglia il periodo più bello delle Frecce Tricolori che si è chiuso purtroppo con la tragedia di Ramstein e difatti poco dopo Enzo decideva di appendere la sua tuta da specialista al chiodo e di ritirarsi a coltivare il suo giardino/frutteto di cui andava fiero.

Vent'anni fa in questo periodo si stava vivendo la grande esperienza della prima traversata atlantica in formazione per velivoli italiani dopo le crociere atlantiche fatte dal Gen. Balbo nel 1933 ed andando a rivedere le fotografie e le riprese filmate di allora ritornano alla mente tanti momenti passati assieme e per sempre incancellabili dalla mia mente. Con lui avevo già prima condiviso la bellissima esperienza della missione in Egitto/Giordania dove come fotografi ci eravamo sbizzarriti ad imparare dal vivo la storia poiché Enzo era sempre disponibile ad apprendere qualcosa di nuovo.

Tra le tante cose di cui adesso sento la mancanza c'è quel momento della mattina, appena arrivati in hangar, quando si indossava la tuta, giacché al lavoro si andava in uniforme. Lo spogliatoio diventava quindi un terreno insidioso in cui ogni giorno avveniva il rituale sacrificio di qualcuno, scelto suo malgrado come bersaglio per le battutine, i sottintesi e quant'altro. Famoso fu il racconto dell'incontro di un collega con il mitico "cuggine di Enze Passone" del quale il buon Franco utilizzò l'ultima parte per perseguitare Enzo fino al punto di fargli perdere la pazienza, e, dopo parecchio tempo, ad indurlo a mandare Franco a fare in c..... A dire il vero, Franco ha sempre dimostrato una spiccata capacità nell'attirarsi le più belle e simpatiche critiche da parte di Enzo però ciò non ha mai influito anche minimamente sull'amicizia esistente tra loro due e penso che Franco concordi con me in questa tesi.

Enzo sarebbe potuto rimanere ancora in servizio ma decise di andarsene prima dei limiti d'età perché ritenne che quello era il momento giusto per il grande passaggio alla meritata pensione. Da allora ha sempre condotto una vita riservata e, se non vado errato, fece solamente una visita in aeroporto dopo il suo congedo, forte del proprio pensiero che gli impediva di recare disturbo dopo aver deciso di andarsene in pensione.

Il mio rammarico è di non esser riuscito ad andare a trovarlo più spesso dopo la sua pensione perché preso da mille impegni. Le poche volte nelle quali ci sono andato, sono sempre stato accolto con grande ospitalità, come d'altronde era suo costume , e, il ripensare adesso a quelle visite non fa altro che confermare la convinzione di aver perso delle opportunità alle quali ora non esiste possibilità d'appello. Scusa Enzo.

M. Zonta

L'acrobazia aerea collettiva
Pattuglie acrobatiche attuali

Erano nati con il nome "Lancers", evidentemente poco gradito ai piloti. I Blue Angels sono non solo la pattuglia più anziana (1946) e quella che nella sua storia ha cambiato più velivoli (9 sino ad oggi), ma anche quella di aver perduto uno dei suoi piloti in guerra, il Comandate Magda, caduto in Corea quando era ancora Capoformazione del team. I "Blues",così vengono chiamati, al pari dei colleghi dell'U.S.A.F., volano con parametri mozzafiato e le ali sovrapposte. I velivoli sono talmente "incastrati" nella formazione che non era raro, quando il velivolo in dotazione era l'A-4, che il fanalino scendesse a terra con la sonda per il rifornimento in volo piegata per un contatto accidentale con il velivolo del leader.
In Sud America troviamo tre pattuglie militari che utilizzano velivoli ad elica. Gli "Halcones" o falchi cileni, che utilizzano gli "Extra 300", sono forse la miglior pattuglia acrobatica ad elica del mondo, costituita da veri assi dell'acrobazia, con una tradizione di assoluto prestigio. Le manovre collettive in negativo e gli incroci da brivido, sono uno spettacolo da ammirare. Molti hanno avuto la fortuna di vedere questi veri assi del volo in Europa, in occasione di alcuni Air Tattoo che si svolge ogni anno nel Regno Unito.
La seconda pattuglia sudamericana è la "Esquadrilha da Fumaca" o "squadriglia del fumo" brasiliana. I carioca non sono soltanto degli eccellenti "fumaceros", come vengono chiamati,ma detengono il record mondiale di volo rovescio in formazione, avendolo stabilito il 12 maggio del 2002, con 11 velivoli per una durata di 30 secondi .
Infine la "Cruz du Sur" o Croce del Sud Argentina, che utilizza sukhoi Su-26, non ha nulla da invidiare alle altre pattuglie Sudamericane
Il continente asiatico è ben rappresentato nel mondo dell'acrobazia collettiva, a cominciare dai "Blue Impulse" Giapponesi, maestri nell'aeroscrittura collettiva; basti ricordare i 5 cerchi tracciati in occasione dei giochi olimpici del 1964, oppure la scritta EXPO 70, tracciata in occasione della esposizione universale di Osaka. Il loro programma, che si svolge a quote medio-alte, prevede una perfetta stella a cinque punte, che 5 velivoli della formazione tracciano con i loro fumi bianchi, incrociando in un modo preciso e ben studiato.
Fino a qualche anno fa non si sospettava neppure lontanamente l'esistenza di una pattuglia acrobatica nella Repubblica Popolare Cinese, che pure esisteva già dal 1962 ed il cui nomignolo "Ba Yi", che significa 8-1 , é il numero del gruppo di volo cui appartengono i piloti, ma anche 1° Agosto e questa data rappresenta la costituzione dell'esercito popolare di liberazione.
Il nome ufficiale della pattuglia è "Air Force 81st Aerial Demonstration Squadron" ovvero "81° gruppo da dimostrazione acrobatica dell'aeronautica militare". Ma per gli amanti della storia e delle "coincidenze", 8-1 significa anche 1° agosto, che per i Cinesi è la data della vittoria sul Giappone, una specie di 4 novembre italiano.
Si tratta di una pattuglia che vola quasi esclusivamente sulla propria base e si è esibita una volta per il pubblico, in occasione del salone aeronautico di Zuhai. Nelle motivazioni di tutte le pattuglie del mondo traspare l'orgoglio nazionale, ma nel caso della pattuglia cinese, questo "credo" si spinge ben oltre i nostri canoni occidentali. Dice infatti l'opuscolo: Volare è rischioso e il volo acrobatico rappresenta il rischio dei rischi. L'onore della Patria è la cosa più importante e pertanto il sacrificio richiesto per perfezionare il volo acrobatico è insignificante, e via di questo passo.
Anche la Cina Nazionalista possiede dal 1953 una ottima pattuglia chiamata "Thunder Tigers", che utilizza velivoli addestratori di costruzione nazionale, gli AT-3
In estremo oriente troviamo anche le "Black Eagles" della Corea del Sud, con una tradizione che risale al 1953.
Ci sono poi i "Tamin Sari" o "spada magica" della Malesia, il cui nome si ispira alla spada magica del principe malese Hang Tuah, che ha regnato sulla penisola nel XV secolo ed ancora i "Black Knights" o cavalieri neri di Singapore che si sono addestrate unicamente per volare in occasione delle giornate aviatorie collegate al salone aeronautico asiatico che si tiene ogni due anni. Quest'ultima pattuglia , ora ferma ,era composta da 4 A-4M e 2 F-16, che fungevano da solisti.
Le Filippine con i "Blue Diamonds", anche loro costituiti nel lontano 1953. Ed infine gli "ELANG BIRU" o Fachi Blu Indonesiani, una pattuglia che vola su sei F-16°, ma che non è costituita in modo permanente.
La Nuova Zelanda, una volta rappresentata dai "KIWI RED" su A-4, oggi possiede i "RED CHECKERS" o Scacchi Rossi, una pattuglia di 4 velivoli ad elica CT-4 da addestramento.
In Africa troviamo la pattuglia marocchina "Marche Verte" o "Marcia Verde", con il nome che ricorda la gloriosa marcia del Re Hassan II per la conquista del Sahara Occidentale, addestrata inizialmente da un istruttore francese, ora vola figure di grande spessore, decollando addirittura con tutti e 6 i velivoli legati ala con ala.
Il Sud-Africa ci sono i "Silver Falcons", o falchi d'argento, oggi volano con velivoli turboelica di costruzione elvetica, ma hanno utilizzato per anni il Macchi MB-326.
L'India, oggigiorno, vola con 9 velivoli di costruzione nazionale ,i Kiran, ed il nome della pattuglia, "Surya Kiran", significa raggi di sole. Anche questa compagine utilizza fumi colorati ed un programma di figure di grande effetto spettacolare.
L'India vanta anche una pattuglia su tre elicotteri, i "SARANG" che significa "pavone". Il pavone è il simbolo dell'India.
Accanto all'India il Pakistan con gli "Sherdills" o " Cuore di leone", una pattuglia di sette A-37° che vola solo in Patria
L'Arabia Saudita ha fatto la sua apparizione nel 1998 impiegando 6 Hawk bianchi e verdi. Il nome attuale è "Saudi Hawks". Volano una trentina di manifestazioni l'anno, soprattutto nei Paesi arabi
Un altro Paese arabo con un team di rilievo è la Giordania, con i "Royal Jordanian Falcons", voluti da Re Hussein nel 1977, che si sono imposti nel mondo dell'acrobazia collettiva per un programma eccellente nel quale il solista esegue con maestria manovre difficoltose e spettacolari.
Questo, in sostanza il panorama delle pattuglie rappresentate in questo volume.
Ora tocca a voi lettori, appassionati e non, apprezzare con gli occhi e l'immaginazione, quello che era impossibile, almeno per me, descrivere con le parole.