



Circolo della P.A.N.

Notiziario riservato ai Soci del Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale
Direzione Redazione: via Udine, 56 Rivolto (UD) Tel. + Fax 0432 902412
www.circolodellapan.org Aerobase Rivolto 15-11-2007

Il saluto del nuovo Presidente del Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale

Carissimi Soci,

desidero innanzitutto ringraziare i Soci presenti all'Assemblea del 14 aprile 2007 per le espressioni di stima che hanno voluto rivolgermi [sempre nella speranza di averle veramente meritate]; sono stato poi eletto, nella successiva riunione del C.D., neo-Presidente del prestigioso "Circolo della P.A.N."

"Cercherò di usare il buonsenso che l'esperienza della vita mi ha dato" fedele al senso civico del dovere, della responsabilità, dell'onestà morale e dello spirito di corpo, basi insostituibili per andare avanti con fiducia ed entusiasmo.

Desidero condividere con Voi alcune mie riflessioni, in particolare ciò che ho sempre tenuto presente è che *"chi è investito di autorità e/o responsabilità deve essere d'esempio nel compimento dei doveri, perché l'esempio agevola l'azione e suscita lo spirito di emulazione"*.

Ecco, io dico che se in Italia tutti quanti tenessero presente che l'esempio è il miglior discorso e la migliore parola da proporre, forse tutto andrebbe molto meglio !.

Andrebbe tutto meglio e soprattutto ci sarebbe un clima più serenoera quel clima sereno, di estrema laboriosità ed efficienza che ho trovato quando sono arrivato nel '72 a Rivolto, lasciando il G 91 in grigio-verde per continuare sul più coreografico G 91 PAN nel look "Frecce Tricolori", così lucido nei colori ed orgoglioso di portare sul fondo blu della fusoliera le "tre frecce" e sotto l'ala il "Tricolore" che, con la sua ala a freccia, consentiva di formare delle perfette figure geometriche, anche se costava tanto sudore e "ferro in bocca" domarlo, ... era così scattante !

E come non ricordare la professionalità del

personale Specialista che ha reso possibile la massima efficienza e sicurezza dei velivoli Al parcheggio, dopo il volo, ti guardavano negli occhi e da lì capivano se il volo era andato bene o meno; condividevano e partecipavano con chi aveva la fortuna di fare il Pilota,... si perché è una gran fortuna ! ; c'era proprio una perfetta simbiosi tra il Pilota, la macchina e lo Specialista !.

Quante emozioni, soddisfazioni ed orgoglio ho assaporato, soprattutto quando all'estero migliaia di emigranti italiani, alla fine delle esibizioni acrobatiche, ci sfilavano davanti con gli occhi lucidi, dicendo soltanto "grazie" !.

Sostenuto dal mio appassionato "credo", ho sempre cercato di dare il massimo, moralmente impegnato a seguire, idealizzando perché no ! ... eccezionali Ufficiali e Sottufficiali, che con la loro quasi "totale dedizione" sono stati d'esempio ed, almeno per me, vincolanti a continuare a dare sempre di più e, se possibile il meglio, in tutta umiltà, a non sentirsi mai arrivati alla soddisfazione, dopo aver tanto ricevuto da questa meravigliosa "Arma



...Il Col. Assenzio Gaddoni
Presidente del Circolo della PAN....

Azzurra” di poter ritornare ancora quanto e più possibile.

Mi ritrovo a ripercorrere ancora con tanta partecipazione emotiva la *“meravigliosa avventura”* che ho vissuto in Aeronautica ed in particolare alle *“Frece Tricolori”*, dove ho apprezzato soprattutto chi con generosità, passione ed entusiasmo ha operato per il prestigio dell'A.M., sempre nel rispetto dell'etica e delle tradizioni.

Mi sento in dovere di ringraziare tutti coloro che in modi diversi hanno influenzato positivamente il mio modo di operare Consentitemi anche un doveroso ricordo ai colleghi ed amici che in servizio hanno sacrificato la loro vita e a coloro che ci hanno lasciato dopo il servizio attivo in A.M..

Fin dalla costituzione del *“Circolo della P.A.N.”* ho fatto parte del C.D. , ora in qualità di *Presidente* l'impegno è ancor più oneroso, ovviamente, se ci saranno risultati positivi, in questi difficili anni, il merito andrà condiviso con tutti i Soci, in particolare i componenti il C.D., che realmente e fattivamente collaboreranno con impegno e dedizione a perseguire le finalità del *“Circolo della P.A.N.”*, conservando con orgoglio le nostre tradizioni e la nostra identità.

Al riguardo evidenzio l'ottimo rapporto in essere tra la Pattuglia ed il Circolo, puntualizzando che il **Magg. TAMMARO** [Com.te della P.A.N., ancorché 1° vice-Presidente del Circolo] **ritiene il “Circolo della P.A.N.” un'estensione della P.A.N. stessa.**

Per ultimo mi rivolgo all'amico **Vittorio CUMIN** [Presidente del *“Circolo della P.A.N.”* dalla sua costituzione fino all'Assemblea del 14 aprile 2007, dove all'unanimità è stato nominato **Presidente Onorario Decano**] esprimendogli la mia stima ed apprezzamento per le sue indiscusse qualità umane e professionali, giusto riconoscimento alla sua generosità, correttezza e rettitudine morale, con l'augurio di superare, anche con l'aiuto dei tanti amici aeronautici, i problemi di carattere familiare che sta affrontando.

Rinnovando a tutti i Soci i più sinceri ringraziamenti per la loro operosa partecipazione alla vita del *“Circolo della P.A.N.”* rivolgo un sentito Buona Fortuna !.

Col. Pil. Assenzio GADDONI

Mario SQUARCINA

Nel ritenermi doverosamente impegnato a far conoscere fatti e pagine non conosciuti del **Gen. B.A. SQUARCINA Mario “Asso dell'Aviazione”** iscritto di diritto nell' **Albo d'Oro delle Memorie** “, inizio la pubblicazione (autorizzata) di articoli tratti dalle copie di suoi documenti inediti e scritti che la Sig.ra **RODELLA Silvia** vedova **COLUCCI**, vedova **SQUARCINA** - , alla sua morte, mi ha consegnato stante il rapporto di stima e fiducia che **SQUARCINA** ha sempre avuto nei miei confronti.

Col. Pil. Assenzio GADDONI

Il significato dell'Acrobazia Requisiti dei Piloti Acrobatici e loro Addestramento.

[Articolo auto dattiloscritto con correzioni a penna e firma autografa di “Mario Squarcina”]

“ L'Acrobazia singola o in formazione, esibita al pubblico, rappresenta un efficace mezzo di propaganda a favore del reclutamento nell'Arma Aeronautica di Piloti e Specialisti.

Come nel caso degli aviogetti FIAT G 91, impiegati dalle “Frece Tricolori”, l'esibizione acrobatica è chiaro indice della potenzialità e creatività di un'industria aeronautica nazionale.

Allo stesso tempo viene posto in chiara evidenza il grado di Addestramento dei componenti la “formazione acrobatica” e di tantissimi altri valenti colleghi che avrebbero dato anni di carriera in cambio della loro assegnazione alla Pattuglia Nazionale.

L'Acrobazia così intesa è una specializzazione a livello superiore oltre che aggiuntiva alla normale attività di un Pilota Militare “combat ready” ovvero “pronto al combattimento”.

Un Allievo Pilota Acrobatico Professionista deve essersi previamente distinto al suo Reparto in ogni forma di addestramento, dalla navigazione aerea, a contatto visivo con il terreno, che in condizioni di non visibilità di giorno e di notte, all'impiego bellico del velivolo in dotazione al Reparto di provenienza.

A questo punto il candidato viene analizzato in funzione di precise esigenze con la sua delicata utilizzazione.

Sono richieste elevate qualità morali, di carattere

e sensoriali.

Il Pilota deve dimostrare di possedere coraggio, generosità, modestia, fiducia (non presunzione) in se stesso oltre che nei compagni di volo. Dev'essere altresì dotato di intuizione vivace e saper filtrare le proprie sensazioni e la propria emotività. Il requisito dell'autocontrollo è imperativo, dovendosi il Pilota adeguare ad improvvise situazioni di emergenza, a seguito di percezione ed immediata valutazione di numerosi fattori ambientali, al verificarsi soprattutto dei loro repentini mutamenti. Da citare in proposito la turbolenza dell'aria, le nubi a bassa quota alternantisi nella loro scarsa luminosità all'abbaglio del sole, nello sviluppo di una manovra verticale, gli ostacoli sul terreno, l'avaria parziale o totale del proprio o altrui mezzo, un proprio errore di manovra o quello di un altro elemento della formazione, ecc..

L'esecuzione ad esempio di un "looping" che va eseguito con il minimo raggio di curvatura compatibile con le caratteristiche del velivolo, oppure le manovre atte a contenere la Pattuglia in uno spazio aereo sempre alla portata ottica del pubblico, sottopongono il fisico del Pilota a continue e dure sollecitazioni per effetto delle accelerazioni di gravità positive.

Il "solista" invece deve fare i conti anche con le accelerazioni di gravità negativa che, al limite, può portare alla visione rossa, mentre un Pilota poco allenato o non in perfette condizioni fisiche, può avere la visione nera, perdere momentaneamente la vista, durante la manovra "di richiamata", fase in cui il velivolo viene portato a mutare decisamente il suo assetto.

Sotto questo aspetto la fatica fisica di un Pilota Acrobatico è superiore a quella di uno scaricatore di porto o di un portabagagli.

L'unità di misura della forza di gravità è "1 G", pari al peso reale di colui che la subisce ed in questo caso ogni uomo che cammina, sta in piedi o seduto.

E' normale che un Pilota Acrobatico sia sottoposto ad una sollecitazione o forza che va da 4 a 6 "G" e in casi eccezionali (con malformazioni del velivolo) oltre 11 "G" a seconda del coefficiente di robustezza del velivolo. Ebbene, anche se per pochi secondi, il Pilota viene "schiacciato" al seggiolino da una forza pari a 4-11 volte il suo peso.

Un uomo normale non allenato subirebbe la perdita della visione o un vero e proprio svenimento.

L'eccezionale bagaglio patrimoniale richiesto ad un Pilota Acrobatico può essere garantito soltanto da

un equilibrio psico-fisiologico non frequentemente riscontrabile e può essere mantenuto da una condotta di vita che, pur variando soggettivamente, esige non pochi sacrifici.

Gli anni dedicati da un Pilota all'Addestramento Bellico ed Acrobatico, comportano inevitabilmente menomazioni all'apparato circolatorio, alla colonna vertebrale, alla vista ed all'udito, inconvenienti questi che si fanno generalmente sentire alla fine della carriera e pesantemente nel periodo successivo "usque ad mortem".

Questo il prezzo che l'interessato coscientemente paga per il raggiungimento di uno scopo che poco ha da spartire con la vanità o con le laute retribuzioni di un Pilota di linea.

L'Addestramento di un Pilota Acrobatico inizia a terra con una serie di lezioni teoriche sulle posizioni relative tra uno e l'altro velivolo in funzione di precise esigenze prospettiche.

E' così che, mentre il pubblico apprezza la simmetria geometrica di una formazione in ogni momento del volo, uno o più gregari in realtà non sono posizionati sempre in ala, bensì più avanti del "leader" con sensazioni psicologiche sgradevoli, costretti a ignorare i normali parametri tridimensionali per riferirsi ad altri per nulla istintivi.

Dal momento che nulla è lasciato al caso, viene spiegata la tecnica delle trasformazioni da un tipo di formazione all'altra, nonché i pericoli in essa latenti e le modalità più idonee alla correzione.

Ogni Pilota si presenta alla Pattuglia con le credenziali a posto, ma rappresentando egli un mondo in miniatura a se stante, che si differenzia necessariamente da quello del collega; è necessario che il Comandante ottenga l'amalgama prima a terra, poi in volo.

Egli deve approntare e sperimentare Programmi di Volo con un coefficiente di difficoltà progressive.

Ogni manovra dev'essere assimilabile dal meno dotato della sua "equipe", onde ridurre al minimo le possibilità di incidenti.

Voli a parte devono essere effettuati per l'Addestramento dei nuovi Piloti, non più di uno per volta e comunque con l'ausilio di un Pilota già esperto per la corretta assuefazione alle posizioni richieste in ogni tipo di formazione.

Per dare un esempio della capillarità di

un'istruzione impartita in vista della maggior sicurezza possibile, cito quanto realizzato per l'esecuzione della "bomba" con nove velivoli che ideai e presentai nel 1963 a Parigi.

Su di un ingrandimento fotografico della pista di volo e dell'area aeroportuale di casa (Rivolto) tracciammo in "china" dei raggi angolati tra loro di 40° a partire dal centro pista. Ognuno di questi raggi venne assegnato ad un Pilota componente la Pattuglia perché potesse visivamente materializzare la rotta riferita al terreno, prima che al velivolo di cui il Pilota doveva abbandonare i parametri al momento dell'apertura (distacco dei velivoli dal "leader"). Seguì l'Addestramento in volo di due, quindi di tre e così via velivoli fino alla formazione completa, man mano che i singoli Piloti dimostravano di non avere titubanza alcuna, sia all'apertura che all'incrocio simultaneo sulla pista.

I "Briefings" prima e dopo ogni volo, duravano assai più dell'esercitazione pratica con l'ausilio di modellini su lavagna magnetica, del solito gesso, di foto e proiezioni riprese dall'Addestramento reale.

Il lavoro di "equipe" veniva perfezionato attraverso la conoscenza complementare reciproca al di fuori dell'ambiente di lavoro, a mezzo di attività sportive, colazioni all'aperto, gite e festicciole alla buona.

La Pattuglia ideale dovrebbe riunire il seguente requisito:

- programmi comprensivi di manovre originali e della massima difficoltà di esecuzione in relazione alle caratteristiche del velivolo impiegato, il tutto eseguito con la massima perfezione stilistica, eleganza ed aggressività.

Come non è detto che una bella donna sia anche intelligente, purtroppo ciò non è possibile ed ogni formazione acrobatica ha il marchio che le viene riconosciuto dai tecnici e dagli spettatori".

Mario Squarcina

E' recentemente scomparso il

Com.te Bruno Vianello

, pilota nella prima formazione della P.A.N.
Frecce Tricolori.

Lo vogliamo ricordare con stima ed affetto a quanti lo hanno conosciuto. Alla famiglia esprimiamo le più sentite condoglianze da parte dei Soci e del Consiglio Direttivo.

Per non dimenticare

Una sera di fine gennaio ricevo una telefonata da Ostia: "Pronto, sono Vanda Biffani, figlia di". Non mi serve altro per capire che il comandante Guglielmo Biffani, classe 1915, ci aveva lasciati.

La signora, nel comunicarmi la triste notizia, mi chiedeva se per caso fossi stato in possesso di fotografie, documentazione e quant'altro utili a ricordare, in un libro penso, le vicende aviatorie del genitore.

Rispondo di aver conosciuto Biffani solamente dopo il mio collocamento in congedo dall'Aeronautica. Il primo incontro avvenne nell'estate del 1981 in una remota località della Libia meridionale nel deserto del Sahara ai confini con l'Algeria e il Niger, precisamente sull'aeroporto di Ghat.

Era un venerdì mattina, giorno festivo per i mussulmani, e stavo giocando a tennis con una temperatura di ben oltre 30°.

Ad un tratto mi sento chiamare, mi giro e incrocio gli sguardi di Lanfranco Vianello, fratello del noto Raimondo, e di un altro istruttore che si presenta come Guglielmo Biffani, a me sconosciuto.

Poco tempo dopo, al comando di un gruppo di 12 SIAI Marchetti 260, vengo inviato presso l'Accademia Libica di Misurata perdendo quindi di vista il Biffani per risentirlo diciotto anni dopo in quanto socio del Circolo delle Pattuglie Acrobatiche del quale sono presidente.

Solo allora venni a conoscenza delle vicende aeronautiche riguardanti il caro Biffani che, in veste di sergente pilota del 4° Stormo, alla fine degli anni '30 è inserito nelle pattuglie acrobatiche del Capitano Aldo Remondino e del Capitano Ernesto Botto, il mitico "gamba di legno".

Insieme a lui altri piloti da me conosciuti quando varcai la soglia della grande famiglia dell'Aeronautica Militare.

Ricordo con affetto e ammirazione l'allora Maggiore Vittorio Pezzè, indiscusso capo istruttore presso la scuola di Lecce, il M.llo

Alberto Montanari con il quale feci il battesimo del volo sul Macchino 308 alcuni mesi prima della mia partenza per la scuola di volo di Gioia del Colle e il Sergente Enrico Dallari incontrato nei primi anni '70 a SHAPE, in Belgio.

Quattro anni fa il Com.te Biffani mi scrisse una lunga lettera pregandomi di mantenere viva la memoria di quanti, in pace ed in guerra, servirono con onestà e alto senso del dovere l'Aeronautica e la Patria; testualmente mi diceva: “ essere messi nel dimenticatoio non fa piacere ad alcuno “.

Ma purtroppo questa è la cruda realtà.

Nella lettera ricorda di essere stato abbattuto nel dicembre del '40 in Africa settentrionale, prigioniero degli inglesi in Egitto, del suo incontro con un pilota della RAF al quale chiede notizie di colleghi non rientrati alla base. “ Mi faccia dei nomi “ dice l'inglese; “ Ugo Corsi, Renzi “ risponde Biffani. E l'inglese “ Corsi ci è costato caro, da solo contro 5 Hurricane ne abbattè 3 per essere a sua volta sopraffatto “.

Dopo le vicende del conflitto partecipa alla rinascita della nostra Aeronautica volando alla fine sul jet F. 86 per poi passare come pilota alle linee civili e, di seguito, volare come pilota executive e di elicotteri e istruttore in Libia con la missione SIAI Marchetti.

Ha totalizzato circa 14.000 ore di volo.

Ti ricorderò sempre, caro Guglielmo, con immutato rispetto e ammirazione.

Gen. B.A. Vittorio CUMIN

**La Quota Sociale per il 2008 è di €
22,00**

**(l'aumento del 10% rispetto agli anni precedenti,
già votato all'unanimità
dall'Assemblea Ordinaria dei Soci in data 5 aprile
2003, si rende necessario
stante il continuo aumento generale dei costi di
gestione e per attuare gli
scopi e le finalità indicate nello Statuto
dell'Associazione.)**

**Il versamento può essere effettuato sul
C/C postale n. 10891331 intestato al “Circolo
della P.A.N. “ o
In contanti c/o la Segreteria PAN M.llo Mauro
Zonta**

... “ i passionari dei velivoli d'epoca” ... Una storia vera

Il secondo traguardo è stato la riproduzione del Bleriot XI, “uno storico d'obbligo”:

- Il 29 luglio 1909 Louis Bleriot traversava la Manica tra Calais e Dover. Era la prima volta che un aeroplano si avventurava sopra l'acqua;
- Immediatamente Bleriot ed il suo aereo il Bleriot XI diventavano celebri nel mondo intero;
- Con un Bleriot XI l'estroverso pilota francese Adolph Pegoud nel 1913 eseguiva il “giro della morte” (il looping).

Zanardo conosceva ormai l'iter da seguire a volte burocratico ma obbligato: richiesta dei disegni un capannone (della sua azienda) per l'allestimento un team di amici-passionari...di pochi specialisti nel settore e...mano alla corda del borsone.

Per la “replica” del Bleriot XI Zanardo ha impiegato 2500 ore...con la collaborazione di alcuni appassionati alla “replica”.

Il Bleriot XI di Zanardo:

- Costruzione in legno e tela;
- Ali svergolabili;
- Motore: Continental da 90 HP;
- Velocità di crociera 85 Km.;
- Velocità minima 40 Km.;
- Autonomia 2 ore;
- Tangenza 4000 metri.

Nel 1989 con il “Bleriot insieme in Europa” per l'80° anniversario del “salto del fosso” (la Manica) il Bleriot di Zanardo e 7 velivoli d'epoca partecipavano alla traversata della Manica.

1990 era la volta del “Flyer” dei fratelli Wright.

L'evento storico avvenne il 17 dicembre del 1903...promotori...inventori: due fratelli costruttori di biciclette Wilbur e Orville Wright.

Quel fatidico giorno sulla spiaggia di Kitty Hawk nel Nord Carolina toccò a Orville quel primo tentativo...il “Flyer” poggiava i suoi pattini su due rotaie...il pilota conduceva in posizione prona...la messa in moto in controvento...aiutava la corsa a spinta...Orville decollava...e volò per 12 metri...a due metri da terra...

Così Orville Wright divenne il primo pilota d'aeroplano della storia.

Dopo una serie di piccoli salti, i fratelli Wright riuscirono a compiere un volo nello stesso pomeriggio di 260 metri ad una quota di qualche metro...sempre aiutati dal vento frontale...dalla spinta a mano...

L'aeroplano entrava nel “pianeta Cielo”.

Non mancava il rovescio della medaglia!

Al Museo dell'Aviazione di Washington è in mostra il "Flyer" originale restaurato ma non volante.

A tutt'oggi esiste al mondo un solo esemplare: una replica del "Flyer" originale e per giunta volante.

Questa "esclusiva" la dobbiamo a Giancarlo Zanardo. Il "Flyer" che ha costruito Giancarlo Zanardo è sostanzialmente identico all'originale, salvo alcune modifiche che riguardano il motore ed il sistema di pilotaggio. La replica l'unica volante esistente al mondo ed è l'unico "Flyer" con il "signe" I-1903 che sia riuscito a compiere anche virate sia a destra che a sinistra.

Questo è stato possibile grazie ad una lunga serie di prove e di piccole modifiche che però non hanno stravolto il progetto originale.

Costruito negli 1990-1991 con 2500 ore di lavoro.

I dati tecnici:

- Apertura alare 12 mt.;
 - Lunghezza 6 mt.;
 - Peso a vuoto 110 Kg.;
 - Motore ROTAX 39 HP;
 - Velocità 52 Km.;
 - Eliche 2
 - Comando a cloche e pedaliera all'indietro;
 - Il velivolo è pilotato in posizione prona e ciò comporta una notevole difficoltà di pilotaggio;
 - L'aereo è di formula CANARD, cioè con il timone di profondità a prua ed ha due eliche spingenti.
- Il 17 dicembre del 2003 su espresso desiderio dell'allora Capo di S.M. dell'Aeronautica Militare Gen. S.A. Sandro Ferracuti Giancarlo Zanardo decollava dall'aeroporto romano di Guidonia per ricordare al mondo il centenario del più pesante dell'aria.



....Il Flyer di Zanardo al primo volo.....

Nel 1996 Giancarlo Zanardo si trasferiva a Nervesa della Battaglia un'oasi felice lungo il Piave più a Nord tra i monti Sacri della 1^a Guerra Mondiale...una aviosuperficie di 950 metri...con lo scopo di creare il "Museo dei velivoli d'Epoca".

E proprio in questi giorni si è inserita alla "collection" l'ultima sua "creatura": la "replica" del P.51 Mustang il "mostro sacro"... la "macchina immortale" della 2^a Guerra Mondiale...ricostruita in scala ridotta all'80%...aereo con certificato di navigabilità (norme R.A.I.).

L'Aeronautica Militare dava al costruttore Giancarlo Zanardo la disponibilità delle infrastrutture dell'aerobase di Rivolto per effettuare le prove a terra e in volo.

Prove eseguite nella massima sicurezza con l'assistenza del personale della linea di volo dell'aerobase sede del 2° Stormo e del 313° Gruppo A.A..

La permanenza a Rivolto del "P.51 Mustang J 05" (dove "J" sta per Jonathan e lo 05 in quanto è l'aereo n.5 della collection) va dal 10 di gennaio 2006 al 20 di marzo del 2006.

I dati tecnici del "P.51 Mustang J05":

- Motore Chevrolet USA 8 cilindri 350 HP 5700 Cent. Cubici;
- Velocità 290 Km.;
- Lunghezza mt. 8,50;
- Apertura alare mt. 9,50;
- Benzina avio;
- Elica tripala;
- Decollo 350 mt.;
- Atterraggio 500 mt.;
- Nominativi P.51 per l'USAF, Mustang per RAF.
- L'impegno: per Jonathan 20.000 ore di lavoro...aiutato...seguito dall'onnipresente Arnaldo Cadamuro e dal fedele Silvio Paschini...nonché da un team di tecnici e di passionari del volo...

Il costo: una passione che dà il capogiro!
20 marzo 2006 ultimo giorno di rischieramento del "P.51 Mustang J05" sull'aerobase di Rivolto:

Ore 11.40 decollo da Rivolto;

Saluto con sorvolo palazzina Comando P.A.N.

Saluto con sorvolo palazzina Comando 2° Stormo

In rotta saluto con sorvolo aeroporto E.I. di Casarsa;

Ore 11.50 atterraggio su aviosuperficie "la Comina"



...prove di volo del Mustang J 05.....

Saluto con sorvolo aerobase di Aviano e su schieramento F.16 del 31° Stormo USAF;
Ore 15.30 atterraggio su aviosuperficie di Nervesa della Battaglia;
"P.51 Mustang J 05" hangarato alle ore 16.30.

...con il grazie dell'anima da "Jonathan Giancarlo Zanardo" all'Aeronautica Militare Italiana per l'attenzione avuta.

Il Museo "Jonathan Collection" con sede sull'aviosuperficie di Nervesa della Battaglia ha in "linea di volo" 5 velivoli d'Epoca....

Memento: anche queste macchine i velivoli d'Epoca sono l'espressione di una Storia che non può andare cancellata!

Ed ecco nel 2007... Gestito da "Jonathan Zanardo" il "CA 100" in copia autentica all'originale.

Dati tecnici:

Apertura alare	mt.	10
Lunghezza	mt.	7,10
Altezza	mt.	2,50
Superficie alare	mq.	24
Peso a vuoto	Kg.	600
Peso totale	Kg.	840
Velocità	Km/h	155
Motore:	Colombo 130 HP	raffreddato ad aria.

Casa di Costruzioni

Aeronautiche "Caproni";

Specialità Caccia Terrestre biposto;
velivolo basico d'addestramento presso le Scuole volo della Regia Aeronautica;

entra in linea nel 1928;

nota: per ragioni di fedeltà storica riporta lo stesso logo che aveva a quel tempo.

E per il 2008 Giancarlo Zanardo un autentico "moto perpetuo" - sta allestendo la "copia" dello "SPAD XIII" - il velivolo dell'Asso degli Assi Magg. Francesco Baracca.

Il primo volo è pianificato per il mese di giugno del 2008.

Ricordo che fa parte della Collection di Zanardo, anche se con Base di rischieramento alle "Calandrine" (Treviso):

il Pa 18 della Piper U.S.A. - Anno 1936

il Pj4 Piper il velivolo storico, che i primi giorni di giugno del 1944 trasportò il Gen. Eisenhower dall' Inghilterra in Normandia.

Il Pj4 è l'originale comperato all'asta dal pilota Vittorio Passarella un manager del Nord-Est con la passione del volo nel sangue.

Renato Rocchi



....L'ultima realizzazione, il CA 100....

....Momenti di Storia...

1961 "All'Unità Speciale" il nominativo radio "Pony".

L'"Unità Speciale" era tutta da creare.

E i pensieri, i problemi ed i crucci per il Comandante Squarcina non mancavano.

Un inizio piuttosto sofferto per Squarcina, il quale, pur nelle immancabili delusioni provate, sapeva di avere dalla sua, in quel difficile momento, il Gen. Luigi Bianchi Comandante la V^A A.T.A.F.

e la 1^a Regione Aerea, il Gen. Luciano Nimis, il Col. Nerino Piccolomini, il Col. Bruno Alessandrini e l'amico fraterno "Ceo" - Ufficiale dello "staff" della 1^a Regione Aerea, nonché il Col. Aldo Gon, Comandante dell'Aeroporto di Campofornido, la Base che

assicurava all'Unità l'assistenza logistica ed amministrativa, ma soprattutto di essere sorretto dal Gen. Aldo Remondino un pilota che aveva vissuto la sua “meravigliosa avventura” nell'esaltazione e nella sofferenza quale “leader” di un “team” acrobatico prestigioso: il “Cavallino Rampante”, negli anni 37-38, e che era perfettamente a conoscenza delle difficoltà in cui si dibatteva Squarcina.

È verità che, se il progetto “Unita Speciale” promosso da Squarcina e da Ceoletta andò a buon fine, il merito va tutto al Gen. Aldo Remondino allora Consigliere Militare presso il Quirinale. E la sua determinata volontà fu tale da essere oggi, giustamente, considerato il “padre spirituale” della P.A.N. - “Frecce Tricolori”. Questo va detto e va scritto per la Storia.

Il Comandante poteva contare anche in famiglia sulla collaborazione di tre piloti del “team”, scelti con l'istinto del passionario ad oltranza, votato al “tutto amore e tutto odio”, sentimento radicato in Squarcina, e che non sempre lo portò a segno.

I tre “giubilati”: il Cap. Massimo Scala, che nella veste di “leader” si interessava dell'operatività del Gruppo “fuori addestramento acrobatico” (poligono di tiri munizionamento di lancio collimazione velivoli vestizione piloti rifornimenti); Il Ten. Tonino Ferri, il più anziano dei “sei”, il più costruttivo; a lui il compito di seguire la verniciatura dei velivoli, la messa a punto dei fumogeni (operazioni queste che si eseguivano sull'Aeroporto di Pratica di Mare) e, nella sua qualifica di istruttore, di addestrare i piloti nel volo strumentale; il Ten. Franco Panario, a lui il compito di studiare una bozza del distintivo di Reparto, nonché il colore di fondo del velivolo, con riferimento alla nuova identità, più aderente e più propria, data al “team”: da “Unita Speciale” passava a P.A.N. - Pattuglia Acrobatica Nazionale. Ad ogni modo ai “giubilati” era permesso pensare. La parola spettava a lui, al “boss”.

In compenso, ad altro livello, Squarcina sottostava al benessere del Gen. Luigi Bianchi, Comandante la 1^a Regione Aerea. Ubi maior... e per il “Supervisore all'addestramento” anche il consiglio valeva l'ordine, Il 9 marzo veniva assegnato alla P.A.N. il Ten. Gianni Pinato, proveniente dalla 2^a Aerobrigata, un Reparto con in linea il SABRE. Pinato aveva al suo attivo oltre 1600 ore di volo. Perciò niente voli di transizione, e via! con l'addestramento acrobatico per portarlo quanto prima nella formazione. E con Pinato i piloti in forza

erano sette. Squarcina metteva “in essere” 2 programmi di volo:

- il programma “Normale” di 4 velivoli + 1;
- il programma “Alternato” di 4 velivoli + 1.

La disposizione dei piloti nella formazione:

Scala

Sabbatini

Vianello

Imparato

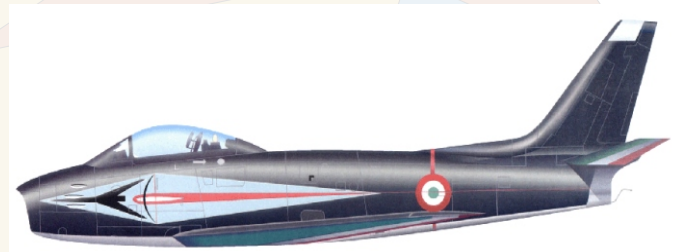
Ferri (solista)

Un programma, il “Normale”, che non accontentava Squarcina, ma che era più che accettabile per quell'inizio di stagione. La manovra che più faceva disperare il “Supervisore” era il ricongiungimento che seguiva l'incrocio della “bomba”. Mancava intesa, coordinamento, tempi troppo lunghi per rientrare a “rombo” di 4.

Squarcina si sgolava in “Biga”, si sfogava con chi gli stava d'attorno. Sembrava volesse distruggere quei quattro bravi ragazzi. È vero che i tempi morti venivano magistralmente riempiti dal “solista” - un Tonino Ferri sempre all'altezza della situazione ma lui, Squarcina, non si dava pace. Poi al “debriefing”, davanti ai protagonisti, non tuonava, si mollava tutto latte e miele sulla diagnosi della manovra. Squarcina era maestro anche in pretattica. A fine marzo la linea di volo contava 10 velivoli F.86E, anche se disponibili ed efficienti non erano più di 6, in quanto 3 erano in rotazione a Pratica di Mare per la verniciatura e l'installazione dell'impianto fumogeno, il quarto, invece, a Cameri per la collimazione delle armi di bordo.

(da “La Meravigliosa Avventura” di Renato Rocchi)

Continua nel prossimo numero



....Il primo “Sabre” con la livrea P.A.N.....



**A tutti i Soci ed alle loro famiglie giungano i migliori
Auguri
Di Buon Natale e Felice Anno Nuovo
dal Consiglio Direttivo**

