



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 31-10-2008

...Il ricordo 20 anni dopo Ramstein ..

Il 28 agosto 1988 è stata, come da programma, una giornata particolarmente pesante per me, fanalino della Pattuglia Acrobatica "Alpi Eagles" dotata di aerei SIAI 260.

Al mattino partecipiamo a due manifestazioni nella Germania Centrale e nel pomeriggio ad una terza a Landshut, piccolo aeroporto nei pressi di Monaco di Baviera. Iniziamo la nostra esibizione verso le 16.00 provenienti da Degerfeld, senza peraltro atterrare per il rifornimento.

A metà programma la torre di controllo ci invita all'atterraggio. Rispondiamo che il tempo assegnatoci non è ancora scaduto e che dovevamo ancora aprire la "bomba", ma l'ordine del controllore è perentorio. Probabilmente, anzi sicuramente, avevano ricevuto notizia dell'incidente di Ramstein. Una volta a terra gli organizzatori dello show ci ringraziano senza fornire alcuna spiegazione sull'ordine tassativo di atterraggio.

Avevamo in programma una quarta manifestazione a Reggio Emilia. Riforniamo velocemente e decolliamo.

Dopo circa 10', nel bel mezzo delle Alpi, l'amico GB. Molinaro mi invita a sintonizzarmi sul canale 1 della RAI.

Obbedisco e il tutto diventa terribilmente chiaro: Ramstein.

Il colpo è troppo forte ma il peggio è che non si parla ancora dei piloti coinvolti.

Atterriamo a Reggio Emilia dove il nostro speaker Renato Rocchi ci sollecita a ridecollare per lo show. Io gli chiedo se fosse a conoscenza di quanto accaduto in Germania: mi risponde che era all'oscuro di tutto. Il leader Boscolo ci chiede se ce la sentivamo di volare, eravamo ancora legati al seggiolino. Ci guardiamo l'un l'altro, un breve cenno di conferma e ripartiamo se non altro per onorare i nostri colleghi, ma soprattutto amici, caduti.

Carissimi Naldini, Alessio, Nutarelli rimarrete sempre presenti nei nostri cuori.

Nel giorno del ventesimo anniversario del tragico incidente una cerimonia particolarmente toccante ha avuto luogo a Ramstein alla presenza, per la prima volta, di una rappresentanza delle Frece Tricolori con il suo Comandante Maggiore Massimo Tamaro, il Capitano P.R. Andrea Saia, il Maresciallo Andrea della Rossa e la gentile signora Wilma Naldini, vedova del leader caduto.

Analoga cerimonia si è svolta a Rivolto alla presenza di autorità civili e militari della 1^ Regione Aerea di Milano, della Regione Friuli Venezia Giulia e di tanti, tanti amici della Pattuglia Acrobatica Nazionale., unitamente al C. D. e a tanti soci del "Circolo della P.A.N."

Gen. B.A. Vittorio CUMIN

Mario SQUARCINA



S. Ten. Pilota Mario Squarcina
terg. magg. P.R. G.B. Coleoa
90° Squadriglia - X° gruppo
del 4° Stormo "F. Baracca"
Campofornido
gen. 1942

... Campofornido 1942 - foto con note autografe di Squarcina..

..... **Continuazione** della pubblicazione (autorizzata) sul "Notiziario" del "Circolo della P.A.N." distribuito esclusivamente ai Soci dell'Associazione per far conoscere fatti e pagine non conosciuti di SQUARCINA; i dati in esso contenuti possono essere usati solo per scopi statutari, in particolare è vietato l'uso dei dati a fini commerciali o promozionali estranei all'attività del sodalizio.

Documenti inediti sconosciuti del Gen.B.A. SQUARCINA Mario "Asso dell'Aviazione" iscritto di diritto nell' "Albo d'Oro delle Memorie"

DUPLICATO

X° GRUPPO = 90° SQUADRIGLIA C.T.

RELAZIONE DEI FATTI D'ARMI RELATIVI AL S.Ten.Pil.Tratt.SQUARCINA
Mario PER IL PERIODO 8/5/'42 - 18/7/'43.=

Il S.Ten. Pil. Compl. SQUARCINA Mario è in forza alla 90^a Sq. Dal 5/1/1942.= Pilota giovanissimo e di poca esperienza è diventato in brevissimo tempo un brillante pilota da caccia, sicuro gregario, acrobata di non comuni doti. Appena giunto al Reparto impressionò per la tecnica nel volo acrobatico, cosa insolita per un giovane appena uscito dalla Scuola. In seguito la sua attività in volo era tale da metterlo alla pari con i migliori piloti del Reparto. Quando la Squadriglia si trasferiva in zona di operazioni in Sicilia il S.Ten. SQUARCINA si manifestò in possesso di quelle doti che lo immettevano automaticamente nella schiera eletta dei piloti combattenti, di coloro che nascono, come si suol dire, con la passione del volo nel sangue. Infatti il 16/5/42 al 3° volo di guerra la formazione alla quale apparteneva il S.Ten. SQUARCINA, in azione di scorta a Cant.Z.1007 sulla base nemica di Malta, veniva attaccata da numerosi Spitfires. Ne seguiva un violento combattimento dal quale il S.Ten. SQUARCINA usciva vittorioso, riuscendogli ad abbattere il suo primo velivolo nemico. Il suo comportamento in tale circostanza fu ammirevole per la freddezza, calcolo di manovra, coraggio ed entusiasmo. Era questa dunque la prima pratica conferma alle speranze in lui riposte. Dopo varie missioni sul cielo di Malta il Reparto veniva trasferito in A.S.= Qui la guerra infuriava violenta con esito successivamente favorevole alle nostre armi. L'impiego dell'Aviazione era l'imperativo del momento. Le più belle giornate del Reparto si vivevano in quei : le azioni scorta, di mitragliamento, bombardamento si susseguivano incessantemente senza respiro. Il S.Ten. SQUARCINA si dimostrò un pilota ed un ufficiale di valore. Instancabile volatore partecipava con genuino entusiasmo alle azioni che determinarono la capitolazione di Bir el Hacheim. Il giorno 4/6/'42 durante una caccia libera sul cielo di quel caposaldo, la formazione alla quale apparteneva il S.Ten. SQUARCINA avvistava aerei nemici spezzonanti le nostre truppe scortati da altri velivoli in quota. Nel combattimento che ne seguì gli aeroplani avversari in azione di spezzonamento vennero dispersi e gli altri di scorta impegnati direttamente; il S.Ten. SQUARCINA mitragliava efficacemente due aeroplani del tipo Curtiss P.40, senza peraltro poter seguire le successive peripezie, perché impegnato da altri aerei nemici. Il giorno 7/6/'42 sullo stesso cielo ebbe luogo un altro combattimento più cruento del predetto per l'intervento di aerei Curtiss da alta quota sulle formazioni del Reparto. Il S.Ten. SQUARCINA riusciva a disimpegnarsi da un impari duello mitragliando un Curtiss P.40 ed abbattendone un altro, facendo quindi ritorno crivellato di colpi. L'abilità ed il temperamento dimostrato in questa occasione destarono l'ammirazione di coloro che parteciparono all'azione. Il 16/6/'42 la formazione del S.Ten. SQUARCINA attaccava combattimento con circa 25 aerei Curtiss P.40 di scorta a bombardieri. Malgrado la disparità numerica, il S.Ten. SQUARCINA, ultimo al rientro, con

evidenti noie al motore, si gettava entusiasticamente nella mischia senza curarsi della superiorità iniziale di quota e, probabilmente, abbatteva un caccia nemico intento al mitragliamento di un collega. Il Reparto, con l'arretramento delle forze nemiche, veniva soggetto a continui spostamenti di basi e trampolini di lancio. Per ultimo lo Stormo si dovette portare alla base avanzata di Fuka (Egitto), malgrado l'imperversare improvviso di una tempesta di sabbia (ghibli). Quindi il giorno 1/7/'42 gregario di una formazione di Gruppo, il S.Ten. SQUARCINA partiva da Sidi el Barrani per Fuka. Durante il tragitto alcune pattuglie decidevano di rientrare alla base, riuscendo però ad atterrare in altri campi, mentre il Cap. PICCOLOMINI, Comandante la pattuglia in cui trovata il S.Ten. SQUARCINA, in obbedienza agli ordini, e constatando un certo miglioramento delle condizioni atmosferiche, continuava il volo riuscendo ad individuare la meta, tra una raffica di "ghibli" e l'altra. L'atterraggio venne ripetuto, anzi tentato varie volte. All'atterraggio definitivo, al momento cioè di posare le ruote a terra, l'aeroplano del S.Ten. SQUARCINA urtava contro un fusto di benzina abbandonato dagli inglesi sul campo senza che alcuno potesse scorgerlo per il sopraggiungere di un fitto polverone, rovinandosi al suolo con danni irreparabili alla macchina. Il S.Ten. SQUARCINA riportava numerose ferite e fratture in varie parti del corpo, rendendosi così necessario il suo ricovero in un ospedaletto da campo. Venne quindi sottoposto ad intervento operatorio in quel di Marsa Matruh. In tale circostanza il S.Ten. SQUARCINA, pur gravemente ferito e scosso da un forte choc nervoso, doveva essere costretto dal suo Comandante di Squadriglia, nonché dal Comandante lo Stormo Ten.Col.Pil. FRANCOIS alla partenza per il ricovero in un vero e proprio Ospedale Militare. Veniva quindi trasportato per via aerea a Derna e, dopo un leggero miglioramento delle sue condizioni generali, in Italia. Le conseguenze della caduta si rivelavano intanto di una tale gravità, da costringere il S.Ten. SQUARCINA all'inattività e a continui piccoli interventi chirurgici per vari mesi ancora. Nel gennaio '43, non ancora riabilitato del tutto, chiedeva ed otteneva di essere riammesso al Reparto che nel frattempo era rientrato a Campofornido per effettuare la messa a punto delle macchine e del personale. Lo Stormo veniva quindi trasferito a Capua per la difesa della città di Napoli. Il S.Ten. SQUARCINA partecipava ad alcune partenze su allarme, dopo di che seguiva lo Stormo in Sicilia. La mano maggiormente tartassata e non del tutto efficiente lo tormentava, e così pure altri organi, ma vane risultarono tutte le esortazioni a completare le cure di un tempo. La situazione in Sicilia diveniva ogni giorno più critica ad effetto delle pesantissime azioni di bombardamento protette da fitte schiere di velivoli da caccia di ogni tipo e potenza. Lo Stormo, benché operante in condizioni precarie, otteneva brillantissime

DUPLICATO

N° GRUPPO - 90° SQUADRIGLIA C.T.

RIEPILOGO ATTIVITA' DI GUERRA SVOLTA DAL SOTTOTENENTE DI COMPL.

SQUARCINA Mario

nel periodo dal 8 maggio 1942 al 16 luglio 1943

-0-

| | |
|------------------------------------|-------|
| Partenze su allarme | n. 7 |
| Caccia libera..... | n. 14 |
| Scorta aerei e navali..... | n. 7 |
| Crociera vigilanza e protezione... | n. 8 |
| Voli vari di guerra ;..... | n. 3 |
| TOTALE VOLI DI GUERRA | n. 39 |
| Combattimenti..... | n. 8 |

RISULTATI OTTENUTI

| | |
|------------------------------|------|
| Apparecchi abbattuti. | n. 4 |
| Apparecchi mitragliati. | n. 7 |

TOTALE ORF DI VOLO. . n. 50^h15'

NAPOLI, li 14 settembre 1949

Ten. Col. PICCOLOMINI Ranieri
(già Comandante la 90° Squadriglia C.T.)

... Documento originale sulla Attività di Guerra del S. Ten. Mario Squarcina (1949) ...

vittorie, grazie allo spirito indomito dei suoi impareggiabili piloti. Il 4/7/43 in combattimento contro numerosissimi Lightning's P.38 di scorta a Boeing 17, il S.Ten. SQUARCINA riusciva ad abbatterne uno e a mitragliarne altri quattro. In questo combattimento svolto d'intesa e condotto a termine col Cap. PICCOLOMINI e con il Ten. BARONI Renato, il S.Ten. SQUARCINA riconfermava il suo coraggio, la disciplina ed il suo giovanile entusiasmo. Va ricordato altresì che in tale occasione dava prova di possedere rara freddezza e, dato il suo temperamento, un commovente altruismo, collaborando realmente ed efficacemente con i predetti piloti, riuscendo anche a svincolare il proprio Comandante dall'offesa diretta di un aereo nemico, frenando appunto il proprio entusiasmo e la propria istintiva iniziativa che lo avrebbero potuto distrarre dal campo comune d'azione. Il giorno seguente in volo contro formazioni miste avversarie superiori di numero e mezzi, seguiva nel combattimento il Ten. Libera SFORZA cercando di toglierlo da una situazione difficilissima, riducendo così tutto il vantaggio di quota che godeva con la sua pattuglia, mitragliando tre apparecchi Lightning in duello col predetto ufficiale. Spinto sempre dalla volontà di essere di aiuto al compagno che in seguito non faceva ritorno, lo raggiungeva e, non avendo l'ausilio della radio per inefficienza della stessa, cercava di fargli capire in qualche modo l'assurdità della situazione e della necessità del distacco dalla formazione avversaria, destreggiandosi nel frattempo tra il nugolo di aerei attaccanti da tutti i lati, finché a fine autonomia, riusciva a disimpegnarsi con una violenta figura acrobatica ed arrivare sul campo per poi

atterrare sulla pista ridotta a malpartito per un centrato sgancio di bombe effettuato dalle "Fortezze volanti" durante la sua assenza. Con l'adozione quindi di aeroplani MC 205 al Reparto, la mano offesa del S.Ten. SQUARCINA risentì talmente delle innovazioni apportate al gruppo delle manette, e dei movimenti di corpi estranei ancora in loco, da non consentirgli ulteriormente dei voli efficaci. Al fine quindi di poter essere nuovamente in grado di volare e rimanere al Reparto in discreta efficienza, veniva inviato in licenza per essere sottoposto a trattamenti terapeutici all'arto.

Si ritiene pertanto giusto e meritato riconoscimento del suo eccezionale periodo trascorso in guerra e alle sue rare doti di pilota, il passaggio del S.Ten. Pil. Tratt. Mario SQUARCINA nei quadri degli Ufficiali in S.P.E. per merito di guerra.

NAPOLI, li 14 settembre 1949

Ten. Col. Pil. PICCOLOMINI Ranieri
(già Comandante la 90° Squadriglia C.T.)

Quando ho letto il contenuto di questo documento sono rimasto **affascinato** ! Sembra un "film", mentre invece sono i tragici e nello stesso tempo i primi ed avvincenti accadimenti aviatori di un personaggio straordinario, fuori dalla norma, strepitoso nell'arte del pilotaggio che rimarrà indelebile nella "Storia" dell'Aeronautica Militare, delle Pattuglie Acrobatiche ed in particolare delle "Frece Tricolori".

Un "grazie" d'averlo incontrato, conosciuto e averci volato in formazione !

Col. Pil. Assenzio GADDONI

VERBALE DELLA COMMISSIONE SUPERIORE DI AVANZAMENTO

L'anno millenovecentocinquante, il giorno sei del mese di ottobre, la sottoscritta Commissione Superiore di Avanzamento per gli Ufficiali dell'Aeronautica Militare, si è riunita presso il Ministero della Difesa-Aeronautica.

Sono presenti tutti i componenti la Commissione ad eccezione del Gen. di Sq. A. Gaeta Giuseppe - assente giustificato.

Assume la Presidenza il Generale di Sq. A. Aldo Urbani - Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare - il quale riferisce che dopo della riunione è, fra l'altro, quello di procedere all'esame della proposta di nomina a Sottotenente in servizio permanente effettivo, per merito di guerra, del Sottotenente A.A.R.n. pilota di complemento

SQUARCINA Mario

appartenente alla classe 1920 ed avente anzianità di grado 1.10.1941.

La Commissione, esaminata la proposta inoltrata dal Comando Aeronautica della Sicilia e relativi allegati, nonché il periodo di attività bellica cui si riferisce la proposta medesima (maggio 1942-luglio 1943) e la data dell'ultimo fatto d'arme (16 luglio 1943) esprime parere

FAVOREVOLE

in merito alla nomina a Sottotenente in servizio permanente effettivo per merito di guerra del Sottotenente A.A.R.n. pilota di compl. SQUARCINA Mario.-

LA COMMISSIONE

Gen. Sq. A. - F. RAFFARELLI
F.to Raffarelli

Gen. Sq. A. - R. SANDALLI
F.to Sandalli

Gen. Sq. A. - A. BRIGANTI
E.to Briganti

IL PRESIDENTE
CAPO DI STATO MAGGIORE A.M.
(Generale S.A. - ALDO URBANI)
F.to Urbani

IL DIRETTORE GENERALE
(Generale DCA. - F. VIA)



..... dal più grande Museo del Mondo : **il Museo del Volo e dello Spazio** lungo la Independence Avenue di Washington.

I fantasmi dei Pionieri di questa nostra epoca aleggiavano (questa volta il verbo mi sembra appropriato !) negli immensi saloni del Museo: i fratelli Orville e Wilbur Wright, Charles Lindberg, innumerevoli Eroi dell'aria e tutti coloro che realizzarono questa grande rassegna.

Sono occorsi 30 anni di grandi sogni e di studi accurati ed altri 4 anni di lavori di costruzione per realizzare il Museo, che può essere considerato il più completo, del suo genere, che sia stato realizzato. Si può dire, senza tema di smentita, che esso è unico e non si esagera a definirlo straordinario. Molti degli aerei e degli apparecchi spaziali sono sospesi nell'aria. Attraverso gli affascinanti cimeli del volo, gli ideatori del Museo hanno voluto richiamare alla mente del pubblico anche tutti i coraggiosi Piloti ed Astronauti ancora viventi, che tanto contribuirono alla storia del nostro tempo.

Tra di essi, uno toccherà maggiormente il nostro cuore: il più bello di tutti, il **Macchi C 202** che sembra uscito adesso da un design di Giugiaro ! E' stato messo davanti alla gigantografia di uno squadrone di B -17 in azione di bombardamento, come volesse intraprendere l'ultima disperata azione di guerra.

Verosimilmente **"in onore"** dell'allora **Col. SQUARCINA Mario** già Capo-Formazione dei **"Diavoli Rossi"**, i cui componenti spinti da un immenso entusiasmo, con il loro lavoro, la loro tenacia, le loro capacità, contribuirono a dare tante glorie all'Aeronautica Militare Italiana; infatti fu nel 1959 che la Pattuglia fu invitata negli Stati Uniti, dove si esibì al 1° Congresso Mondiale del Volo ed all'Armed Force Day con molte esibizioni acrobatiche sempre tra l'entusiasmo di milioni di spettatori. Ancor più, a conoscenza dei **"FATTI d'ARME"** del **S.Ten.Pil. SQUARCINA** nella II^a Guerra

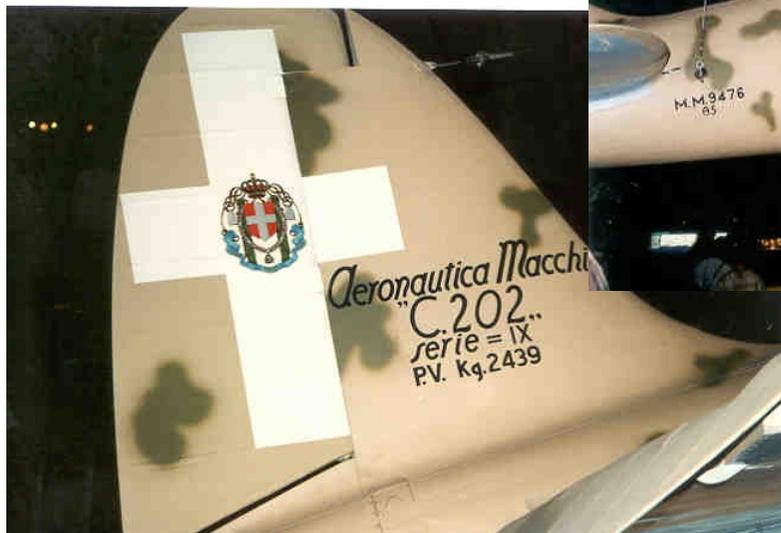
Mondiale, nel 1975 i tecnici del National Air e Space Museum di Washington hanno fedelmente restaurato il **MC 202 Folgore** con le insegne del **4° Stormo Baracca 90-4** e la **MM. 9476** del velivolo utilizzato nei **"Voli di Guerra"** dal **S.Ten.Pil. SQUARCINA** nel ricordo di un **"Asso dell'Aviazione"** e nel **rispetto** di un **"valoroso combattente"** iscritto di diritto nell' **"Albo d'Oro delle Memorie"** verso un Pilota da caccia che già nelle **"azioni di guerra"** dimostrò, oltre alle sue **"eccezionali doti di pilotaggio"**, il suo **"entusiasmo giovanile"**, il suo **"coraggio"**, la sua **"disciplina"** ed il suo **"altruismo"**.

Doti e fatti per i quali avrà il giusto e meritato riconoscimento con il passaggio nei quadri degli Ufficiali in S.P.E. per **"MERITO di GUERRA"**!

Col. Pil. Assenzio GADDONI



era il mio uo 



il mio x "90-4" (H. Stom F. Baracca)

.... annotazioni fatte a mano da Squarcina su sue riviste aeronautiche....

...Le ultime dal Circolo della P.A.N. ...

Il 22 Settembre 2008, a Palmanova, è stato ricordato da parte della locale sezione A.A.A., il **Cap. Pil. Valentino IANSA** deceduto in un incidente di volo a Palmanova sul velivolo G 91 PAN proprio il 22 Settembre 1971; per il "Circolo della P.A.N." hanno partecipato alla commemorazione: il Presidente Onorario Decano **Gen. B.A. CUMIN** ed i Consiglieri **ROCCHI, PLAITANO, TOMADA, RUSSO** e **BALDAN**.

Il Gruppo Aeromodellistico di Remanzacco organizzante il **V° Concorso Nazionale di Modellismo Statico a Manzano** il 4 e 5 Ottobre 2008, tramite il Consigliere **FRANZ**, ha richiesto la disponibilità a coadiuvare con la Giuria del Concorso e un premio per il Vincitore con una Rappresentanza del "Circolo della P.A.N." durante la Cerimonia di Premiazione.

Attenendoci alle disposizioni statutarie per favorire lo sviluppo della cultura Aeronautica il **C.D.**, All'unanimità, **ha deciso di fornire una Targa con modellini 339 PAN in argento**, realizzata dal Socio Onorario **CUCCAROLLO**, unitamente ad una adeguata "rappresentanza": dei Consiglieri **FRANZ** e del Segretario **PLAITANO** alla "inaugurazione" di Sabato 4 Ottobre e quella del Presidente **GADDONI**, del Vice-Presidente **CARGNELUTTI** e del Socio/Revisore dei Conti **MASUTTI** alla "premiazione" di Domenica 5 Ottobre.

A partire da metà Ottobre ai Soci del "Circolo della P.A.N." in regola con il versamento delle "Quote Sociali" vengono spediti i **modellini G 91 PAN** (non ancora ritirati) con spese anticipate dal "Circolo della P.A.N.", richiedendo al tempo stesso ai Soci destinatari della spedizione il recupero della spesa con la dovuta integrazione/maggiorazione di **€ 4,00** alla **Quota Sociale di € 22,00** per l'anno 2009

**AMARCORD
AIUTATECI A SCRIVERE IL NOSTRO
"NOTIZIARIO" !!!
INVIATE SCRITTI, LETTERE, ARTICOLI,
FOTOGRAFIE ECC.
I VOSTRI "RICORDI" SARANNO PIÙ BELLI
SE CONDIVISI
CON AMICI E COLLEGI DEL "CIRCOLO**

MOMENTI TRISTI

Nei mesi scorsi è deceduta la Signora **Teresina Sirch**, Consorte del socio del nostro Circolo M.llo **Alfredo Grión**

Il Presidente del Circolo assieme al Consiglio Direttivo, certo di interpretare la partecipazione di tutti i soci al dolore dell'amico Alfredo porge a lui ed ai suoi famigliari i sensi delle più vive condoglianze.

....Anche l'Aeronautica partecipò alle Olimpiadi del 1936 (Berlino)...

In luglio si svolgevano a Berlino le Olimpiadi. Il Comitato Olimpico riammetteva il volo acrobatico puro tra le discipline sportive dei " Giochi ". Il Regio Aero Club d'Italia, ricordando il successo di Stoppani nel 1920, ad Anversa, ma anche la confusione nella designazione dei piloti, si rivolgeva per gli uomini all'Arma Aeronautica, la grande " signora " della specialità, e per le macchine alla " Breda ", la sola " Casa " che si è sempre dedicata alla costruzione di velivoli da Caccia con caratteristiche acrobatiche. Il 10 luglio la convocazione sull'Aeroporto di Bresso dei più bei " piloti-solisti " degli Stormi da Caccia per una gara di selezione. Si seguiva il " cliché " già usato in occasioni del genere, con quattro giudici dislocati in quattro punti diversi del campo e con i velivoli " ripuliti " di emblemi e persine del numero di matricola. Dopo tre giornate di " calderone ", uscivano i nomi degli " olimpionici ":

Cap. Ercolani Ercolano;
Cap. Viola Mario;
Serg. M. Carestiato Guido;

Riserve:

Serg. M. Capelli Giovanni
Serg. Corsi Ugo.

Al Ten. Col. Alberto Canaveri veniva dato l'incarico di " capo missione ". La " Breda ", intanto, aveva messo a punto quattro BA28, anticipando per la grande occasione di Berlino la produzione del velivolo scuola. I piloti, presa confidenza con i biplani, sotto la guida dell'Ing. Ambrogio Colombo, passavano agli allenamenti.



BREDA BA 28

| | | |
|--|-------------|--------------|
| Apertura alare | m. | 10 |
| Lunghezza | m. | 8,7 |
| Altezza | m. | 3,1 |
| Superficie alare | mq. | 30 |
| Peso a vuoto | Kg. | 960 |
| Peso totale | Kg. | 1.200 |
| Velocità massima | Km/h | 240 |
| Salita a 5000 m. | in | 16' |
| Tangenza | m. | 7.500 |
| Autonomia | Km. | 400 |
| Motore: Piaggio P. VII 2 da 390 CV. | | |

Otto giorni di intensa attività acrobatica alla ricerca di nuovi virtuosismi e di un programma acrobatico più aderente al temperamento e alla predisposizione di ogni componente e il " team " era pronto per la prestigiosa missione. La partenza per Berlino avveniva in una bella e calda giornata di luglio. I piloti erano così accoppiati sui quattro biplani: il Ten. Col. Canaveri con il Cap. Viola, il Cap. Ercolani con il Sergente Capelli mentre il Serg. M. Carestiato e il Serg. Corsi volavano senza il " secondo ". Per una singolare scommessa, Carestiato e Corsi si mettevano rovesci dopo il decollo. In quella poco comoda posizione dovevano raggiungere Bolzano. Tanto, un po' di " footing ", aiutava a sgranchiare le ossa!

Dopo poco più di 30 minuti di volo, il motore del BA28 di Corsi perdeva colpi. Al momento sembrava trattarsi delle solite noie al carburatore e il pilota si riportava con tutta tranquillità in assetto normale. Ma il motore continuava a singhiozzare, con sussulti sempre più preoccupanti. Corsi controllò istintivamente la pressione dei cilindri: la lancetta era sulla linea rossa. Segno che c'era una perdita di olio. Nel giro di qualche minuto il motore poteva " piantare ".

La zona non era facile. Si trovava sulle Dolomiti Corsi cercò subito una spianata dove poter tentare un atterraggio di fortuna. Alla seconda virata il motore " sbiellò " paurosamente e piantò di botto. Il pilota aveva già scelto: laggiù, quella radura era la sola " isola " di salvezza in quel mare di roccia. Planò dolcemente, a motore spento, s'infilò nella valle, avvicinandosi a quella lingua di terra piana ad una velocità che superava i 150 Km/h. In quel momento Corsi si sentì investito dai soliti pensieri, dagli immancabili dubbi e dalle umane paure che assillano un pilota in un atterraggio fuori campo.

"... Dio che sollievo vedere e credere che ci stai dentro... ma adesso che sto per toccare la santa terra ti prende il brivido, il terrore di trovare sulla strada quel maledetto muretto di sasso o il canale d'irrigazione, se no il solco che " taglia " il campo o il masso messoti sulla strada dal destino beffardo... adesso ho poggiato... sento il terreno... il contatto è esaltante... le ruote aderiscono nella corsa... la velocità va giù... gioco con i pedali., la cloche la porto con strappi dolci e calcolati al ventre... mi ritorna la paura del muretto, del canale, del solco, del masso..., finalmente anche la coda va giù!... sono a fine corsa... ancora una spuntata di freni... non vedo davanti, maledizione!... sono fermo, finalmente! ... ce l'ho fatta!... adesso quel brivido che mi aveva preso alla schiena mi lascia come d'incanto... quel sudore freddo che mi agghiacciava la fronte si perde... mi rimane soltanto l'aridità alla gola e la lingua impastata... effetto della grande paura... ". Passato il momento, Corsi si accorgeva di riavere il dono della vita. E con la vita la felicità di " essere " come mamma l'aveva fatto. Gli altri tre velivoli prendevano terra sull'Aeroporto di Bolzano. Il Ten. Col. Canaveri non poteva rinunciare al " Breda " di riserva. Il motore era fuso. La Casa milanese mandava immediatamente sul posto un motore nuovo e una squadra di tecnici, che, a tempo di " record ", sbarcava e rimontava il motore. Venti ore di lavoro ininterrotto e il BA 28 era pronto per la prova in volo.

Corsi controllò metro per metro la striscia erbosa che doveva percorrere nella fase di decollo. Era buona. Decollo e prova in volo. Tutto ok! Atterraggio a Bolzano.

Il giorno seguente, 26 luglio, Canaveri, Ercolani, Carestiato, Corsi e Capelli si trasferivano a Berlino, con scalo tecnico a Monaco. Sul Campo militare di Berlino-Rangsdorf in quei giorni c'era una gran confusione " organizzata ", con tutti i piloti che provavano i programmi di volo.

6 erano le nazioni partecipanti, con 14 piloti.

| NAZIONE | CONCORRENTI | PILOTI |
|-----------------------|-------------|--|
| Germania | 3 | Achgelis Stoehr von Hagenburg |
| Italia | 3 | Ercolani Viola Carestiato |
| Francia | 3 | Cavalli Fleurquin Blanc |
| Cecoslovacchia | 3 | Novak Siroky Amforus |
| Svizzera | 1 | Hoerning |
| Romania | 1 | Papana |

Dodici erano i giudici di gara. Due per ogni nazione ammessa ai "Giochi". L'Italia era rappresentata dal Ten. Col. Canaveri e dal Ten. Col. Teucci, Addetto Aeronautico a Berlino. Il 29 luglio aveva inizio la "grande assise" del volo acrobatico individuale con la presentazione del programma obbligatorio. Il Comitato Olimpico, forse più per impreparazione e incompetenza sulla nuova disciplina che per negligenza, rispolverava programmi e regolamento già tritati e ritritati ai Campionati Mondiali di Vincennes.

La presentazione di nuove macchine, studiate e costruite "su misura" per l'attesa competizione era la grande novità del momento, con la netta preferenza all'impiego del monoplano. Il biplano, il romantico di un'epoca, volgeva al tramonto.

Il solo velivolo non da competizione ma di linea, presente alle gare, era il BA 28. Ed i soli piloti militari partecipanti al "big-match" erano gli italiani.

In chiusura del primo "round", con la presentazione degli obbligatori, ecco la classifica:

| | | |
|------------------------------------|--------------|---------------|
| 1° Stoehr - Germania | punti | 273 |
| 2° Achgelis - Germania | punti | 243 |
| 3° Hoerning - Svizzera | punti | 240,70 |
| 4° Fleurquin - Francia | punti | 240,25 |
| 5° Novak - Cecoslovacchia | punti | 235,25 |
| 6° Siroky - Cecoslovacchia | punti | 235 |
| 7° Cavalli - Francia | punti | 228 |
| 8° von Hagenburg - Germania | punti | 227 |
| 9° Ambrus - Cecoslovacchia | punti | 220,50 |
| 10° Carestiato - Italia | punti | 220,25 |
| 11° Ercolani - Italia | punti | 219 |
| 12° Viola - Italia | punti | 186,50 |
| 13° Papana - Romania | punti | 172,63 |
| 14° Blanc - Francia | punti | 111,15 |

Il programma obbligatorio faceva "tout Vincennes", con l'aggiunta della limitazione del tempo di esecuzione - 8 minuti (dal decollo all'atterraggio) - e del 'top' - 500 metri (il pilota doveva iniziare il programma dalla quota di 500 metri e veniva penalizzato se la superava nello sviluppo del programma).

Già al termine della prima giornata venivano a galla le pecche, le

"défaillances" d'un regolamento tanto "chiacchierato" ai Campionati del Mondo del '34. Il giorno successivo si disputava il "libero". Ogni concorrente esibiva il suo programma della durata di 10 minuti. Logicamente il pilota doveva attenersi alle figure acrobatiche del programma presentato alla giuria alla vigilia della gara. E i grandi campioni, i "celebrati" dell'acrobazia individuale, i Novak, gli Achgelis, gli Stoehr, i Carestiato, i Viola, i Cavalli, gli Ercolani, pur fornendo prestazioni superlative, di gran classe per stile, perfezione, autorità, precisione e temperamento, avevano ben poca fortuna. La colpa di certo non era loro ma di quei giudici senza troppi scrupoli, che se ne approfittarono di un regolamento "fasullo" per privilegiare questo o quel pilota.

La classifica finale:

| | | |
|------------------------------------|--------------|---------------|
| 1° von Hagenburg - Germania | punti | 658,83 |
| 2° Siroky - Cecoslovacchia | punti | 651,41 |
| 3° Novak - Cecoslovacchia | punti | 641,66 |
| 4° Fleurquin - Francia | punti | 639,99 |
| 5° Achgelis - Germania | punti | 631,41 |
| 6° Stoehr - Germania | punti | 628,66 |
| 7° Hoerning - Svizzera | punti | 619,83 |
| 8° Ambrus - Cecoslovacchia | punti | 597,98 |
| 9° Ercolani - Italia | punti | 544,50 |
| 10° Viola - Italia | punti | 516,82 |
| 11° Carestiato - Italia | punti | 487,33 |
| 12° Papana - Romania | punti | 435 |
| 13° Cavalli - Francia | punti | 418,10 |
| 14° Blanc - Francia | punti | 409,25 |

Analizziamo le due giornate.

von Hagenburg passava dall'8° al 1° posto; Novak, osannato campione cecoslovacco, veniva superato dal connazionale Siroky, Achgelis, il continuatore della "scuola-Fiesler", dal 2° posto si veniva a trovare al 5°, e Stoehr, campione di Germania della specialità, dal 1° posto decadeva al 6°, e Ercolani, Viola, Carestiato relegati al 9°, 10° e 11° posto...

Il terremoto nella classifica era facilmente spiegabile.

Per ogni pilota in gara il giudice aveva a disposizione una scheda, che riportava il programma acrobatico del concorrente.

Al termine di ogni figura acrobatica il giudice assegnava un punteggio, così computato:

- 5 punti per un'esecuzione perfetta**
- 4 punti per un'esecuzione buona**
- 3 punti per un'esecuzione normale**
- 2 punti per un'esecuzione mediocre**
- 1 punto per un'esecuzione difettosa**
- 0 punti per un'esecuzione sbagliata.**

In considerazione che non tutte le figure erano ugualmente difficili e sarebbe stato un errore non tenerne conto, il punto assegnato veniva successivamente moltiplicato per un coefficiente di difficoltà che variava:

Da 1 passaggio sul dorso con mezzo looping normale

a 2 mezzo looping con mezzo frullino

a 3 frullino lento

- a 4 tonneau veloce
- a 5 tonneau lento
- a 6 looping normale
- a 7 schneider
- a 8 otto cubano
- a 9 looping negativo
- a 10 schneider negativa
- a 11 otto cubano negativo
- a 12 figure nuove, giudicate di grande difficoltà

Il pilota, in quei dieci minuti a sua disposizione, raggiunta la quota di 500 metri, metteva il muso giù per prendere velocità. Da quel momento la sua sola preoccupazione era di “macinare” quante più figure poteva, trascurando anche lo stile per puntare sul coefficiente di difficoltà. L'importante, per avere buon gioco, era perdere gradatamente quota. Ancora una volta faceva punteggio la quantità delle figure e non la qualità. Pensavano poi i giudici ad “arrotondarlo” o ad “affossarlo”.

I soli giurati al di sopra di ogni sospetto erano, per certo, i due piloti italiani, che avevano ricevuto disposizioni severissime in merito, e Fiesler, il grande “asso” tedesco.

Così, una gara, una competizione sportiva, si trasformava in una corsa sfrenata, in una “sarabanda” che poteva finire tragicamente. L'italiano Ercolani, ad esempio, pur non avendo più quota, impostò un “looping” rovescio. Ne uscì “a pelo”, solcando con il timone di profondità una decina di metri di prato erboso. La lezione di Vincennes, con i suoi morti, chi la ricordava più?! In quei giorni la Spagna veniva travolta dalla guerra civile. Il “team” italiano rientrava in Italia il 4 agosto, dopo uno scalo tecnico sull'Aeroporto civile di Lipsia.

Terminava così l'avventura berlinese.

(da “ La Meravigliosa Avventura “ di Renato Rocchi)

...La Squadra è quasi al completo: Nuovi Arrivi !!!

Per molti di noi, l'assegnazione ad un Gruppo di volo glorioso come il 313° è un punto di arrivo ed un traguardo professionale di altissimi contenuti; per altri può essere anche l'inizio di una avventura nell'Arma Azzurra che per almeno i successivi “10 lustri” lo vedrà servire la Patria sotto le insegne del Tricolore con medesima abnegazione e spirito di sacrificio!

Nel presentarmi a voi tutti, “colleghi più anziani” di questo Circolo, credo sia giusto dedicare qualche riga alle nuove energie che negli ultimi mesi hanno rinvigorito le fila della Pattuglia Acrobatica Nazionale; nella migliore delle tradizioni aeronautiche, comincerei proprio dall’“ultimo” Ufficiale Pilota assegnato, il Cap. Stefano Centioni, 32 anni, proveniente dal 132° Gruppo del 51° Stormo di Istrana, linea AMX, fucina di tanti eccellenti aviatori; a lui va senza esitazione un grosso in bocca al lupo per questa sua nuova avventura in “tuta blu” nell'avvicinarsi dell'intensa stagione addestrativa invernale!

Per quanto riguarda il sottoscritto, proveniente dalle fila di un altrettanto glorioso e storico Stormo come è il 2°, lascio a tutti voi la possibilità di scoprirmi, di tanto in tanto, attraverso quello che il tempo mi permetterà di scrivere su queste pagine!

Ma veniamo ora all'ossatura del Gruppo, a quegli uomini che, dietro le quinte, in silenzio e “lontano dai riflettori” garantiscono costantemente la perfetta riuscita di ogni “spettacolo”!

In rigoroso ordine per ente di provenienza e non cronologico, (essendo stati assegnati tutti lo scorso 25 agosto!!):

M.llo 1^ Cl. Giovanni Radina, 34 anni e Serg. Fabio Piccolo, 31 anni, provenienti dal 2° Stormo, M.llo 2^ Cl. Andrea Mior, 28 anni e M.llo 2^ Cl. Emiliano Stavolo, 30 anni, dal 6° Stormo di Ghedi, M.llo 2^ Cl. Claudio Gennuso, 32 anni e l'Av. Capo Andrea Visiello, 25 anni provenienti dal 41° Stormo di Sigonella, M.llo 1^ Cl. Massimo Zoff, 34 anni, dal 51° Stormo di Istrana, Serg. Donato Chirianni, 30 anni, dal Gruppo Missili di Villafranca.

Sarà il Comandante a presentarli a voi tutti ufficialmente durante la prima “uscita pubblica” del prossimo dicembre.

Cap. Andrea Soro
313° Gruppo A. A.
Capo Ufficio Comando

La Quota Sociale per il 2009 è sempre di € 22,00 + (più) € 4,00 per i soli Soci a cui è stato spedito con Racc. A/R il modellino del G 91 PAN (quale recupero spese postali !)
Il versamento può essere effettuato su C/C postale n. 10891331 intestato “Circolo della P.A.N.” o in contanti cioè la Segreteria PAN M.llo Zonta.

IL PRESIDENTE ED IL CONSIGLIO DIRETTIVO DEL “CIRCOLO DELLA P.A.N.” , UNITAMENTE AL GEN. B.A. VITTORIO CUMIN, FORMULANO AI SOCI ED AI LORO FAMILIARI I PIÙ CORDIALI AUGURI DI BUON NATALE E DI UN FELICE ANNO NUOVO