



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 31-10-2009

Libia - Comandante Frece Tricolori: in volo solo con fumo tricolore !!!



Le Autorità Libiche hanno chiesto una scia verde o nessun colore.

Tripoli, 1 set. 2009- "Non ci alzeremo in volo se i nostri aerei non potranno stendere i colori della nostra Bandiera ". Lo ha ribadito il T.Col. Massimo TAMMARO, Comandante delle Frece Tricolori.

Tricesimo 28 settembre 2009 - Nella serata di gala del 32° **Moret d'Aur [d'Oro]**, premio regionale

che una giuria di giornalisti assegna a personalità del mondo dello spettacolo, della cultura, dello sport e della solidarietà, ma anche della diplomazia internazionale e delle forze armate, fotografando a 360 gradi il meglio del "made in Friuli", è stato assegnato un **"Riconoscimento speciale"** per il gesto di orgoglio e di amor patrio che ha portato **Massimo Tammaro**, Comandante delle "Frece Tricolori", a dire «no» alle pretese del leader libico Gheddafi.

La BANDIERA ITALIANA - Il Tricolore

Il **Tricolore Italiano** quale “**Bandiera Nazionale**” nasce a Reggio Emilia il 7 gennaio 1797, quando il Parlamento della Repubblica Cispadana, su proposta del deputato Giuseppe Compagnoni, decreta "che si renda universale lo Stendardo o Bandiera Cispadana di **Tre Colori Verde, Bianco e Rosso**, e che questi tre Colori si usino anche nella Coccarda Cispadana, la quale debba portarsi da tutti". Ma perché proprio questi tre colori? Nell'Italia del 1796, attraversata dalle vittoriose armate napoleoniche, le numerose repubbliche di ispirazione giacobina che avevano soppiantato gli antichi Stati assoluti adottarono quasi tutte, con varianti di colore, bandiere caratterizzate da tre fasce di uguali dimensioni, chiaramente ispirate al modello francese del 1790. E anche i Reparti Militari "Italiani", costituiti all'epoca per affiancare l'esercito di Bonaparte, ebbero Stendardi che riproponevano la medesima foggia. In particolare, i vessilli reggimentali della Legione Lombarda presentavano, appunto, i colori Bianco, Rosso e Verde, fortemente radicati nel patrimonio collettivo di quella regione: il Bianco e il Rosso, infatti, comparivano nell'antichissimo Stemma comunale di Milano (croce rossa su campo bianco), mentre Verdi erano, fin dal 1782, le uniformi della Guardia civica milanese. Gli stessi colori, poi, furono adottati anche negli Stendardi della Legione Italiana, che raccoglieva i soldati delle terre dell'Emilia e della Romagna e fu probabilmente questo il motivo che spinse la Repubblica Cispadana a confermarli nella propria Bandiera. Al centro della fascia bianca, lo Stemma della Repubblica, un turcasso contenente quattro frecce, circondato da un sereto di alloro e ornato da un trofeo di armi.



l'epoca napoleonica

La prima campagna d'Italia, che Napoleone conduce tra il 1796 e il 1799, sgretola l'antico sistema di Stati in cui era divisa la penisola. Al loro posto sorgono numerose repubbliche giacobine, di chiara impronta democratica: la Repubblica Ligure, la Repubblica Romana, la Repubblica Partenopea, la Repubblica Anconitana. La maggior parte non sopravvisse alla controffensiva Austro-Russa del 1799, altre confluirono, dopo la

seconda campagna d'Italia, nel Regno Italico, che sarebbe durato fino al 1814. Tuttavia, esse rappresentano la prima espressione di quegli ideali di indipendenza che alimentarono il nostro Risorgimento. E fu proprio in quegli anni che la Bandiera venne avvertita non più come segno dinastico o militare, ma come **simbolo del popolo, delle libertà conquistate e, dunque, della Nazione stessa.**



il Risorgimento

Nei tre decenni che seguirono il Congresso di Vienna, il vessillo tricolore fu soffocato dalla Restaurazione, ma continuò ad essere innalzato, quale emblema di libertà, nei moti del 1831, nelle “rivolte mazziniane”, nella disperata impresa dei fratelli Bandiera, nelle sollevazioni negli Stati della Chiesa. Dovunque in Italia, il Bianco, il Rosso e il Verde esprimono una comune speranza, che accende gli entusiasmi e ispira i poeti: "**Raccogliaci un'unica Bandiera, una speme**", scrive, nel 1847, Goffredo Mameli nel suo Canto degli Italiani. E quando si dischiuse la stagione del '48 e della concessione delle Costituzioni, quella Bandiera divenne il simbolo di una riscossa ormai nazionale, da Milano a Venezia, da Roma a Palermo. Il 23 marzo 1848 Carlo Alberto rivolge alle popolazioni del Lombardo Veneto il famoso proclama che annuncia la prima Guerra d'Indipendenza e che termina con queste parole: "(...) per viemmeglio dimostrare con segni esteriori il sentimento dell'unione italiana vogliamo che le Nostre Truppe(...) portino lo Scudo di Savoia sovrapposto alla Bandiera Tricolore Italiana." Allo Stemma dinastico fu aggiunta una bordatura di azzurro, per evitare che la croce e il campo dello scudo si confondessero con il bianco e il rosso delle bande del vessillo.



Dall'unità ai nostri giorni

Il 14 marzo 1861 venne proclamato il Regno d'Italia e la sua Bandiera continuò ad essere, per consuetudine, quella della prima Guerra d'Indipendenza. Ma la mancanza di una apposita Legge al riguardo - emanata soltanto per gli Stendardi militari - portò alla realizzazione di vessilli di foggia diversa dall'originaria, spesso addirittura arbitrarie. Soltanto nel 1925 si definirono, per Legge, i modelli della Bandiera Nazionale e della Bandiera di Stato. Quest'ultima (da usarsi nelle residenze dei sovrani, nelle sedi parlamentari, negli uffici e nelle rappresentanze diplomatiche) avrebbe aggiunto allo Stemma la corona reale. Dopo la nascita della Repubblica, un Decreto Legislativo Presidenziale del 19 giugno 1946 stabilì la foggia provvisoria della nuova Bandiera, confermata dall'Assemblea Costituente nella seduta del 24 marzo 1947 e inserita all'articolo 12 della nostra Carta Costituzionale. E perfino dall'arido linguaggio del Verbale possiamo cogliere tutta l'emozione di quel momento. Presidente [Ruini] - Pongo ai voti la nuova formula proposta dalla Commissione: " **La Bandiera della Repubblica è il Tricolore Italiano: Verde, Bianco e Rosso**, a bande verticali e di eguali dimensioni". E' approvata - (L'Assemblea e il pubblico delle tribune si levano in piedi. Vivissimi, generali, prolungati applausi.)

Galleria fotografica



Repubblica Cisalpina
1797-1802

Repubblica Italiana
1802-1805



Regno Italico
1805-1814

Regno costituzionale
delle Due Sicilie
1848-1849



Governo provvisorio della
Sicilia
1848-1849



Repubblica Veneta
1848-1849



Granducato costituzionale
di Toscana
1848-1849



Repubblica Romana
1849



Regno delle
Due Sicilie



Marina Militare
1947



Marina Mercantile
1947

Dal discorso di **Giosué CARDUCCI**, tenuto il 7 gennaio 1897 a Reggio Emilia per celebrare il 1° **Centenario della nascita del Tricolore**.

«Sii benedetta ! Benedetta nell'immacolata origine, benedetta nella via di prove e di sventure per cui immacolata ancora procedesti, benedetta nella battaglia e nella vittoria, ora e sempre, nei secoli ! Non rampare di aquile e leoni, non sormontare di belve rapaci, nel santo vessillo; ma i colori della nostra primavera e del nostro Paese, dal Cenisio all'Etna; le nevi delle alpi, l'aprile delle valli, le fiamme dei vulcani, E subito quei colori parlarono alle anime generose e gentili, con le ispirazioni e gli effetti delle virtù onde la Patria sta e si augusta: **il bianco**, la fede serena alle idee che fanno divina l'anima nella costanza dei savi; **il verde**, la perpetua rifioritura della speranza a frutto di bene nella gioventù de' poeti; **il rosso**, la passione ed il sangue dei martiri e degli eroi, E subito il popolo cantò alla sua Bandiera ch' ella era la più bella di tutte e che sempre voleva lei e con lei la libertà»,

Il "4 e 5 a posto ... via" e le magie di Massimino.

"... e così anche quest'anno l'Accademia ci regala un altro Corso Regolare, consolidando quella tradizione iniziata nel lontano '23. A guardarli così, superficialmente, i Corsi sembrerebbero tutti uguali, uniformi ed omogenei. ... Ma noi sappiamo bene che la realtà è un'altra. Ne siamo talmente consapevoli che non cambieremo mai il nostro per alcun altro Corso, siamo compiaciuti e gelosi di ciò che siamo, della nostra appartenenza ... del nostro stile. Sì perché è proprio questo ciò che distingue i vari Corsi: il loro unico, inconfondibile stile ...".

Così il nostro "padrino", il Gen. ARPINO, la sera che precedeva il giuramento del corso "Pingue", il Rostro 3, interveniva di fronte a tutti noi anziani del REX, del ROSTRO 1 e del ROSTRO 2.

Lo stile, quel qualcosa che ci differenzia, che ci rende unici, speciali.

Questo mi venne in testa mentre, su Facebook, "chattavo" con Manuela DAVINI, la Presidentessa di uno dei nostri Club. Si parlava di come cambiano i tempi, delle mentalità, della gente. E di come ciò si ripercuote su tutto, ivi inclusa la PAN.

Il 313° è davvero un **Gruppo speciale**, unico nel suo genere al mondo.

Ma anche all'interno della PAN, dal '61 ad oggi, esistono delle differenze. Ogni "formazione" si esprime a modo suo, concretizzando un'idea specifica di acrobazia collettiva.

Mi ricordo il primo periodo che ho vissuto alla PAN. Quello tra l'83 e l'87. Il passaggio in linea tra il mitico **G91** e il **339** non è stato semplice come si può immaginare.

Il **G91** aveva delle caratteristiche molto peculiari. Intanto la forma, accattivante e simpatica, con quella sua ala a freccia che "perdonava" molte imperfezioni estetiche. Oppure la rapidità della sua rollata, per non parlare del fragore del suo jet.

Il **339** era meno veloce, meno rumoroso, più lento a ruotare sull'asse. E poi la sua ala, inesorabilmente dritta, al punto tale da evidenziare ogni mancato parallelismo all'interno della



... 4 e 5 a posto..... Via!..

formazione.

Tutte peculiarità che sembravano mettere in crisi i Piloti e gli esteti del Gruppo. Ma era soltanto un "malessere" di gioventù. Il 339 ben presto si sarebbe rivelato un vero "campione" di acrobazia collettiva. Ma in quegli anni, agli inizi dell'80, questo ancora non lo sapevamo con certezza. E giù allora con discussioni, studio, pratica giornaliera tirata all'inverosimile.

In questo ambito, ciascuno di noi, a seconda della posizione che occupava all'interno della formazione, si impegnava alla ricerca di quel qualcosa che avrebbe potuto rendere il programma acrobatico più armonico, oppure più aggressivo, oppure ancora più poetico e suggestivo.

Quegli anni la parola d'ordine era "*stringiamo ancora un pochino, conteniamo ancora un filino, riduciamo ancora un'anticchia*" ... queste erano le frasi che galleggiavano a mezz'aria lungo il corridoio del Comando PAN in quei mesi di addestramento.

E così in volo, ciascuno di noi si impegnava. Ed ecco che, piano piano il programma acrobatico, che inizialmente durava 26-27 minuti, diventava di 25, 24 e poi 23

Anche le figure dei singoli cominciarono ad essere più accattivanti. Il doppio tonneau cominciava ad assomigliare di più ad un vero e proprio rotolamento sul dorso del velivolo a fianco e anche il ventaglio appariva sempre di più come una rotazione "in loco" dei gregari, con distanze tra fusoliere davvero ridicole.

Mi ricordo dell'85. Quella stagione l'avrei volata in una posizione eccezionale, quella del secondo gregario sinistro: il 4. Un ruolo secondo me fondamentale, impegnativo e davvero divertente. Forse il più divertente.

Da 4 (o da 5, il suo corrispettivo destro) non hai i problemi del 7, una posizione dura, dove sei influenzato nel mantenimento della posizione dalle scie e dalla turbolenza di tutta la formazione, intrappolato come sei tra il 2, il 4 il 6 e il 9. Sei "rinchiuso" li dietro, soffri, sudi e ... mordi l'ala. Da 2 sei sempre lì che cerchi di ammortizzare ogni movimento, ogni "calcio" che ricevi, per facilitare gli altri della formazione. Cerchi di essere dolce, mai brusco, anche perché sei inserito e quasi "bloccato" tra il leader, il 4 e il 7 dietro di te. Inoltre, quando esegui le tue manovre singole (ventaglio e doppio tonneau) devi assolutamente essere preciso e puntuale, non puoi mai prenderti un decimo di secondo (!) di respiro.

Da 4 no. Sei nello spigolo esterno. Sei fuori dalle turbolenze e non sei incastrato in mezzo alla formazione come gli altri. Esegui più manovre singole di tutti gli altri (ventaglio, doppio tonneau e "4 e 5 a posto") e sei fondamentale perché, stando nello spigolo del diamante, dai quel tocco unico e speciale che può far apparire la formazione stretta, larga, unita o diseguale.

Nel '85 dunque stavamo addestrandoci con grande impegno anche perché, quell'anno, ci sarebbe stato il 5° Raduno Piloti Pattuglie Acrobatiche. Un appuntamento, unico, speciale e straordinario. Tra l'altro con la presenza del nostro Comandante diretto, nonché ex: il Gen.

PISANO, Comandante della 1^a R.A. I voli si ripetevano con continuità e impegno. In particolare quel mese io ed il “nonno” (1) (che volava da 5) avevamo iniziato la preparazione per il “4 e 5 a posto”.

La manovra, come molti sanno, consiste nell'arretramento in ala al 7 (o all'8) tramite una rotazione verso l'esterno. Una trasformazione di posizione, dal davanti al dietro, fatta all'italiana, cioè in maniera acrobatica.

E' una manovra molto seducente, che si svolge proprio davanti al pubblico. Di per sé la manovra non è difficilissima per un Pilota addestrato. Il difficile, come al solito, è eseguirla bene, facendo cioè apparire il tutto ben contenuto e stretto, aggressivo e compresso.

Anche altre Pattuglie effettuano delle manovre similari. Ma il risultato sono spesso delle rotazioni “sbottate” ed esagerate, non in sintonia con un programma che ricerca la perfezione e uno stile accattivante.

Da 4 si effettua così: al “via” del Leader si “tira su” il velivolo e quando si arriva all'altezza del n.1 si comincia a ruotare a sinistra riducendo leggermente il motore.

Dopo 180° di rotazione si comincia a vedere la formazione (a testa in giù) ed in particolare il n.7 sul quale si deve ricongiungere in ala. Dopo 270° coordinandosi con “piede e cloche” si rifinisce il tutto ed ... eccoci in ala al 7. Facile no? Non è proprio così.

Qualche dettaglio tecnico. L'aeroplano quando ruota, se non si interviene in maniera opportuna, non ruota attorno sull'asse della fusoliera, bensì attorno ad un punto situato più o meno all'altezza della tip (2) alare. Si fa cioè, una specie di tonneau a botte.

Se si ruota così, l'avvitamento del velivolo viene “sbottato”, ci si allarga troppo e non si ottiene l'effetto desiderato. Viene fuori una manovra moscia, blanda, priva di vitalità. Tutto l'opposto di ciò che avevo in mente io. In realtà, quando si comincia a ruotare, bisognerebbe spingere un po' la cloche in avanti, verso quel “0 G” (3) che permetterebbe al velivolo di ruotare sull'asse. Allora sì che il movimento sarebbe giusto, contenuto e pimpante.

Il problema nasce perché quando si comincia a ruotare viene anti-istintivo spingere in avanti la cloche. Si perché, se si spinge troppo, si finirebbe con il ruotare il velivolo avvicinandosi pericolosamente al resto della formazione, senza peraltro aver la possibilità di vedere dove si va. Cosa succede allora nella pratica? Che seppur a conoscenza di come si dovrebbe fare, si inizia con il tirare il velivolo di più verso l'alto prima della rotazione (per prendersi un po' di “spazio”), quindi si ruota senza spingere come si dovrebbe (forse inconsciamente si continua addirittura a tirare) e... la rotazione risulta larga, ampia e inconsistente.

E così mi trovavo a fare sempre gli stessi errori, con i commenti della biga a terra che andavano dal “abbastanza buono anche se un po' ampio e sbottato” (quando andava bene), al “non ci siamo, è troppo largo e centrifugato, meglio riparlarne a terra” (il più delle volte).

E ovvio che la frustrazione cresceva a dismisura. Io e il “nonno” ci guardavamo intristiti. Non capivamo come mai non riuscivamo a fare quello che dovevamo. “... il fatto è che le mani si muovono da sole ... è come se non ci

fidissimo di noi stessi ... è frustrante e tristemente impotente assistere a tutto questo”, ci ripetevamo.

Passavamo e ripassavamo alla moviola ogni fotogramma del video che riguardava il volo d'addestramento. Che momenti duri e scoraggianti. Ci sentivamo in colpa nei confronti degli altri. Quasi che la riuscita della stagione dipendesse da noi.

Poi un giorno, dopo l'ennesimo volo e l'ennesima delusione, mentre ero in sala briefing, solitario, a visionare per l'ennesima volta il video nella speranza di trovare il bandolo della matassa ... entra, baldanzoso come sempre, il Massimino (4).

“Carissimo Gigi ... come stai ...? sai che venendo qui in macchina da Campofornido, ho intravisto il 4 e 5 a posto ...? ... direi che va benone ... sei sempre molto bravo ... che te ne pare?”.

“... Massimino guarda che oggi non è cosa ... lasciami stare ... non sono dell'umore adatto per ascoltare dei complimenti per un'incapacità da 'tacchino' nel non riuscire a fare una manovra decente ...”.

Massimino era famoso (grande “Max”) per cominciare sempre i suoi de-briefing mettendo a proprio agio l'ascoltatore. Iniziava sempre nello stesso modo “... bella manovra ... sei stato davvero in gamba ... hai una mano eccellente ...” per poi buttare lì sul tavolo, con vera “nonchalance”, il vero commento “... tuttavia, se mi permetti, io ti consiglierei di fare così ...”. Solo che quel giorno non ne potevo proprio più. Inoltre, il fatto che lui avesse visto la manovra dal finestrino della Ritmo AM (era l'Ufficiale S.V.), guidando la macchina sulla Pontebbana, osservando i velivoli tra lo scorrere e il passaggio di un platano e l'altro, non mi dava una gran confidenza che potesse parlare seriamente.

Ma lui continuò *“ma dai non fare così ... dico sul serio, la manovra sembra buona ... nel suo complesso ... solo che devi contenerla. Fosse facile chiameremmo uno qualunque e invece ci sei tu ... che sei bravo e ce la puoi fare. Il fatto è che tu non spingi in rotazione perché hai paura di andare verso la formazione. Hai il timore cioè di trovarti dopo 180° di rotazione con un vettore verso il centro del team ... e questo è perché sbagli l'inizio della manovra ... sbagli la tirata su ...”.*

Qualcosa cominciava a frullarmi nel cervello e sentivo che forse non era poi così assurdo ciò che stava dicendo. Ma ancora non capivo qual'era il “busillis”.

“... in pratica quello che succede è che all'inizio della manovra tiri su troppo lentamente. Quando inizi la rotazione il muso scende e così dopo 90°, con la pancia del velivolo verso la formazione, sei tornato quasi alla posizione di prima, hai paura di esserti messo in una brutta posizione e quindi ... tiri la cloche ruotando verso l'esterno e scadendo verso il basso ...”. Il tutto Massimino

(1) P. ACCORSI

(2) Estremità alare

(3) Accelerazione di gravità: a 0 G è come se il Pilota fosse senza peso.

(4) M. MONTANARI

(5) M. NALDINI, Leader della formazione



... Massimo MONTANARI..

lo diceva anche con le sue magiche mani, simulando che queste fossero i velivoli. Le mani di "Max" erano portentose, quasi quasi si riuscivano a vedere anche i vettori della portanza, della resistenza ...

"... invece prova a fare così ... quando Mario (5) ti dà il via, tu tira la cloche velocemente, dai un calcetto al velivolo. In pratica tira la stessa quantità che dai ora ma in metà tempo. Vedrai che dopo 90° di rotazione il tuo musetto è ancora sopra l'orizzonte e dopo 180°, allorquando puoi già vedere la formazione, sei ancora sopra di questa e potrai gestire la chiusura sul 7 con tutta la calma e soprattutto con la sicurezza che vorrai.. Vedrai che in queste condizioni spingere in rotazione non sarà un problema perché avrai sempre la quota dalla tua parte e in qualsiasi momento potrai andartene lontano, se fosse necessario ..."

Poteva funzionare ... avevo un altro volo nel pomeriggio. Mi concentrai su quello che mi aveva detto "Max". Andai in volo, provai e ... "miracolo", la manovra venne fuori bene. C'era ancora da lavorare, ma la direzione era quella giusta.

"... direi molto meglio di tutte quelle che ho visto fino ad oggi ... cos'è ... la tua solita fortuna? Invece tu nonno ci devi ancora lavorare ..." disse la "biga" a terra.

"... ne proviamo un'altra ... please?" chiesi quasi sottovoce, con il timore che quanto fatto fosse veramente il risultato di mera fortuna. "Ok". E stavolta venne fuori ancora meglio.

Il calcetto che gli davo all'inizio della tirata mi dava quella posizione fisica nel cielo e psicologica nella testa, che mi permetteva di spingere in rotazione quel tanto da fare il tonneau con sicurezza, contenuto e coordinato.

"... molto buono socio ... forse hai trovato la soluzione ... proprio bello sai? "

Inutile dire che ero al settimo cielo. A terra non riuscivo a contenere la mia emozione e felicità. Mentre mi spogliavo dell'anti-G e del resto, ricordo che lanciavi un'occhiata al nonno e gli dissi, stringendogli l'occhio *"voi destri (6) non ce la farete mai socio ... 1 a 0 per noi!"*.

Dopo il de-briefing parlai approfonditamente con Piergiorgio. Gli dissi di Massimino, di come avevo provato a fare e di come ero riuscito a effettuare la manovra.

Il giorno dopo anche Giorgio provò la tecnica "Massimino". Riusci ... forse anche meglio di me. Non solo, con la tecnica giusta avevamo raggiunto anche la simmetria tra destra e sinistra. **"... Grande Max!"**

Dopo il volo eravamo felici. Finalmente non avevamo più quel peso psicologico. Anzi, anche noi avevamo raggiunto quello standard, quella sicurezza che avrebbe definito ancora meglio lo stile di quella formazione.

Quello stile che l'anno dopo portammo nel nostro "1° Campionato Mondiale", come lo definiva Carletto, negli Stati Uniti e nel Canada. E quel campionato l'avremmo poi vinto. A modo nostro. Ma quella è un'altra storia.

Gigi ZANOVELLO

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

Il Brig. Gen. **LENZI Giuseppe** il 3 Giugno 2009, "sconvolto dalla felicità" è diventato "nonno" di **Gabriele**, primogenito della figlia **Viviana**.

Congratulazioni ai neo Ten. Colonnelli TAMMARO Massimo Com. te del 313° Gr. A.A. - e **LANT Marco** Capo Formazione delle Frecce Tricolori.



Il Gen. **B. A. de RINALDIS Maurizio** con immensa gioia ed emozione ha assaporato la "magia della vita": il 15 Dicembre 2008 è diventato "papà" di **Francesco**; felicitazioni a "mamma" **Sabrina**.

...NUOVI SOCI ...

Luciano COMMISSO

In una recente riunione del Consiglio Direttivo del Circolo della P.A.N. il signor **Luciano COMMISSO**, padre di **Stefano**, recentemente e prematuramente scomparso, ha comunicato la volontà di subentrare al figlio quale **Socio del "Circolo della P.A.N."**

Al nuovo Socio giunga il benvenuto del Presidente e del Consiglio Direttivo.

....ricordi del S.Ten. R.O.A.M. Andrea DELLA ROSSA ...

Giunsi a Rivolto proveniente dalla Scuola di Guerra Aerea di Firenze, con l'entusiasmo dei miei 27 anni, dopo aver inoltrato formale richiesta alla D.G.P.M. per un mio trasferimento presso il Reparto più entusiasmante di tutta l'Arma Azzurra.

Assegnato al Laboratorio Fotografico del 313° Gruppo A.A., trascorsi due anni che mi riempiono di grandi soddisfazioni per le missioni compiute sia presso i reparti dell'A.M.I. e sia presso quelli delle Forze Armate Europee: **gli anni più belli della mia vita Aeronautica!**

Purtroppo il mio "sogno" fu bruscamente interrotto per un gravissimo incidente verificatosi sulla base Aerea Americana di Ramstein in Germania, il giorno 28 agosto 1988.

Quel giorno è rimasto nella mia mente in modo indelebile e non lo dimenticherò per il resto della mia vita, in quanto né ha segnato profondamente il corso.

Tutto successe all'improvviso, in una bellissima giornata di sole, durante una manifestazione aerea che si stava svolgendo su detta Aerobase.

Mentre svolgevo le mie consuete mansioni di fotografo della PAN con riprese video, durante le evoluzioni acrobatiche che i nostri Piloti stavano eseguendo con maestria, entusiasmando gli spettatori per la loro alta professionalità e bravura, all'improvviso, mentre il solista chiudeva il suo looping per completare la figura del "cardiode", si verificò la catastrofe: vi fu una collisione in volo che coinvolse ben tre nostri velivoli e precisamente quelli del T.Col. Ivo NUTARELLI, del T.Col. Mario NALDINI e del Cap. Giorgio ALESSIO.

Le conseguenze furono drammatiche in quanto insieme ai tre nostri bravissimi Piloti perirono circa una settantina di persone e vi furono moltissimi feriti tra quanti stavano assistendo alla manifestazione aerea, perchè investiti da una pioggia di rottami e di carburante infiammato, io tra quelli ne rimasi coinvolto.

Per mia "fortuna" fui immediatamente soccorso dal mio collega M.llo Alessandro MAESTRA, il quale constatato immediatamente le mie condizioni sollecitò con prontezza l'intervento di un elicottero, con il quale fui prontamente trasferito presso l'Ospedale Landstuhl Regional Medical Center, ove ricevetti i primi soccorsi.

Purtroppo, dopo poco tempo trascorso dal mio ricovero caddi in uno stato di completa incoscienza e

risvegliandomi, dopo ben settanta giorni, mi ritrovai ricoverato presso l'Ospedale Brooke Army Medical Center, Burn Unit, a San Antonio nello Stato del Texas degli Stati Uniti d'America.

Solo in quel momento ebbi la triste constatazione di essere rimasto con una sola gamba, in quanto la sinistra mi era stata amputata al "terzo distale medio", a causa di una incipiente infezione, dovuta al carburante ed alla ferita riportata in seguito all'urto provocatomi da un rottame d'aereo venutomi addosso. Avevo nel contempo subito diversi interventi di chirurgia plastica al fine di arginare varie ferite subite in seguito all'attacco delle fiamme.

Nonostante questa mia bruttissima esperienza che ha segnato profondamente la mia vita, **il mio cuore è sempre rimasto con le "Mie" Frece Tricolori** e ne vivo costantemente tutte le attività da essa compiute, sentendomi in pieno partecipe di ogni evento al quale viene impiegata.

Oggi in congedo illimitato, è chiaro che il mio pensiero vola sempre agli "**amici**" che ho lasciato a Rivolto ed è per questo che ho la necessità di tenermi sempre in contatto con loro, con ogni mezzo di comunicazione, perchè mi sento tutt'ora parte integrante del Reparto.

Invio al Presidente, al Consiglio Direttivo ed a tutti i componenti del "**Circolo della P.A.N.**" i miei più cordiali saluti e vi Ringrazio per il lavoro che svolgete per il buon andamento del sodalizio; purtroppo la distanza non mi permette di poter collaborare con voi, ma anche da lontano vi sono sempre vicino.

Mi è gradito esprimere al Comandante ed a tutti i componenti del **313° Gruppo A.A. "Frece Tricolori"** i miei più sinceri Auguri per le loro attività presenti e future, abbracciando tutti con affettuosità.

Andrea DELLA ROSSA



... DELLA ROSSA all'Open Day 2008..

....Ai miei tempi ... ! ...

Ebbene si, ai miei tempi, perchè da quei tempi è ormai trascorso un terzo di secolo abbondante, la Pattuglia Acrobatica alias “**Frecce Tricolori**” volavano sul **G 91 P.A.N.**, un velivolo con molte qualità positive ma dotato purtroppo di una strumentazione per la navigazione piuttosto rudimentale: il Radiogoniometro (compass) affidabile solo in condizioni di bel tempo, cioè quando serviva relativamente poco.

Inoltre allora la Pattuglia non poteva sorvolare nè l'Austria nè tantomeno la Svizzera, quindi per tornare a Rivolto da Wiesbaden (Germany), la base in cui inizia questo curioso racconto, bisognava fare un bel pezzo di strada che noi chiamavamo il “*giro della serva*”, in quanto lungo circa tre volte tanto il percorso diretto.

Dunque il giorno successivo alla grande manifestazione aerea su quella base ci troviamo all'ufficio operazioni (OPS) per pianificare il volo di ritorno.

L'Ufficiale di servizio ci illustra la procedura di uscita strumentale tassativamente obbligatoria: “*dopo il decollo intercettate la radiale -----, salite e mantenete ----- piedi, dopo ----- miglia virate a destra per intercettare la radiale -----*”.

A questo punto lo interrompiamo facendogli presente che non abbiamo il Tacan.

“*No problem*” ci rassicura l'Ufficiale “*vi guideremo noi: inserite pertanto sull'IFF la frequenza -----*”.

Noi di rimando: “*purtroppo il nostro velivolo ha l'IFF senza il Transponder*”.

Il poveretto ci guarda sbigottito con quell'espressione di chi si chiede da dove sbucano i “*trogoliti*” che gli stanno davanti, infila la porta di un ufficio e ricompare dopo un tempo abbastanza lungo, segno di una decisione lungamente meditata e sofferta.

Dice “*allora, in via del tutto eccezionale, decollate a vista, state sotto i mille piedi fino al confine con la Francia e poi richiedete al controllo francese il cambio del piano di volo da vista a strumentale*”.

Benissimo!

In fretta ai velivoli prima che cambino idea: salire a bordo, legarsi, mettere in moto, rullare, decollare con tutte le autorizzazioni della torre di controllo e



Giancarlo SBURLATI tra FRANZOI e il Gen SAVI

puntare verso ovest.

Una volta in prossimità del confine contatto il controllo aereo francese comunicando posizione stimata e quota e richiedendo il cambio del piano di volo. L'operatore mi risponde: “*Pony zero attendere prego*”

Certo che attendo, ma intanto i **G 91** continuano a correre, anzi siccome sull'orizzonte si cominciano ad intravedere formazione di nubi niente affatto rassicuranti salgo con tutta la formazione ad una quindicina di migliaia di piedi e dopo un po' ci troviamo a navigare sopra un mare compatto di nuvole.

E' venuto il momento di puntare verso sud per avvicinarci al confine italiano lasciando la punta ovest della Svizzera decisamente sulla sinistra.

In quel tratto di navigazione chiamo più volte il controllo aereo francese ma nessuno mi risponde; però dalle nuvole sbucano, a regolari intervalli di tempo, tre coppie di **Mirage** che ci intercettano, salutano sbattendo vistosamente le ali e spariscono nelle nuvole da cui erano comparse.

Finalmente, quando il “compass” sintonizzato su Torino-Caselle lo rileva decisamente oltre il traverso sulla sinistra, è venuto il momento di puntare a est verso il confine italiano e di contattare il nostro controllo aereo.

Prima però chiamo per l'ultima volta il controllo aereo francese e questa volta si fa viva una nuova voce che ci saluta augurandoci: “*arrivederci Frecce e buon proseguimento*”.

A questo punto, dato che il resto della navigazione sotto il controllo di Milano rientra nella più scontata routine, si conclude il racconto di questo “**curioso volo**” che con qualche strumento più sofisticato avrebbe potuto essere condotto in modo un po' meno da..... “*sanspapier*”.

Lascio infine immaginare la mia soddisfazione quando, trascorso qualche tempo da quell'episodio, durante il volo di trasferimento a Pratica di Mare per la sfilata del 2 giugno, su richiesta del controllo di Roma avevo potuto comunicargli la mia posizione esatta.

Al che il controllore, abituato ad un decennio di risposte molto approssimative di tutti i **G 91** e meravigliato per quell'insolita precisione, aveva replicato: “*come fate a saperlo?*”

Ebbene alla Pattuglia erano finalmente stati assegnati i primi due velivoli dotati di Tacan.

“**Lallo**” **SBURLATI**



SBURLATI con DI LOLLO ed altri Ufficiali dello S.M.A.



1° M.llo Lgt. MARAGLINO Domenico

Ricordo di vicende ed esperienze passate conservate nella memoria di un neo-pensionato (2 gennaio 2009).

Pensione, parola che a tanti significa “giusto riconoscimento dopo anni di lavoro”, per altri, me compreso, significa stravolgimento delle abitudini. Abituato a una vita movimentata (specialmente in estate) ora mi ritrovo ad avere una vita con tanto tempo libero a disposizione, dove spesso affiorano tanti ricordi, velati da un sottile velo di malinconia.

Io sono uno dei pochi che ha avuto la “fortuna” di iniziare e finire la propria carriera all'Aeroporto di Rivotto, per cui ho avuto modo di vederne tante. Ricordo la prima volta che sono andato in missione in Inghilterra in occasione dell'*Air Tattoo*, dove ho visto tutta o quasi l'aeronautica europea oltre ad alcuni aeroplani americani di nuova concezione. Ne sono rimasto strabiliato; noi specialisti eravamo arrivati con il C 119, un aereo datato che aveva fatto la guerra in Corea; vedevo altre aeronautiche con a disposizione mezzi tecnologicamente all'avanguardia.

La meraviglia per i nuovi mezzi ha lasciato subito spazio all' “orgoglio” nel vedere i nostri aeroplani

(G 91) esibirsi nelle spericolate e fantastiche acrobazie lasciando il *“Tricolore Italiano”* nel cielo inglese. Mi sono sentito orgoglioso!

Un altro ricordo legato al **C 119**: dovevamo andare in missione all'estero, non ricordo esattamente dove, abbiamo cambiato tre aeroplani e siamo arrivati a destinazione due giorni dopo da veri pionieri. Un'altra volta ritornando da Palermo durante il volo si è fermato un motore su Chioggia, siamo atterrati a Istrana in emergenza, eravamo molto preoccupati: sono stati 10 minuti molto lunghi. Come non ricordare l'incidente del 25 Aprile del 1970 quando purtroppo cadde il C 119 in decollo da Rivolto che portava gli Specialisti delle *“Frece Tricolori”* a Grazzanise. Un profondo pensiero a tutti i colleghi caduti.

Nell'era dell' **MB 339** i ricordi sono principalmente legati al *“Tour Canada-nord America”* e al *“Columbus Day”*. Il primo *“tour”* difficilmente si può dimenticare, sia perché avevamo avuto in dotazione da poco i nuovi aeroplani e questo voleva dire poche inefficienze e tanto tempo a disposizione per visitare le varie città e sia perché l'accoglienza degli italo-americani fu molto calorosa con espressioni di sincero affetto nei nostri confronti.

Un altro ricordo della vita in Pattuglia è quello legato ai *“colleghi”*: il lavoro, le esperienze e le difficoltà nelle missioni contribuiscono ad instaurare una complicità ed un'amicizia che poi è difficile dimenticare.

Insieme ai ricordi mi ritengo molto *“fortunato ed onorato”* di essere appartenuto alle *“Frece Tricolori”* per oltre 41 anni e di avere collaborato con tanti *“amici”* e *“colleghi”*.

1° M.llo Lgt. MARAGLINO Domenico
[Montatore, Capo Velivolo, Capo Hangar]

Impronta complessiva di vicende ed esperienze passate a Rivolto con le *“Frece Tricolori”* e conservate nella coscienza dal Dr. Pietro LAVEZZO.

Difficile esprimere in poche righe i miei sentimenti per le *“Frece Tricolori”*, difficile soprattutto dare loro un ordine, lungo un percorso di vita.

Un punto centrale: i dodici mesi trascorsi con loro a Rivolto tra il '78 e il '79 come S.Ten. C.S.A.

Il prima: le tante visite e manifestazioni con l'Associazione Arma Aeronautica.

Il dopo: il rapporto fraterno con Assenzio Gaddoni.

Provo a cominciare dal centro: invasato dalla fascinazione del volo e un poco inarinato di



... Il dott. Pietro LAVEZZO a Rivolto prima del volo....

aerotecnica, dopo una *“sdrumata”* di Università a Padova, ho fatto di tutto per concedermi un anno sabbatico dove volevo io e, dopo altri tre mesi di studio da A.U.C. a Firenze, finalmente raggiunsi la meta: **Rivolto**.

Egoisticamente parlando è stato un anno di gioia, da non stare nella pelle, quanto di meglio potessi chiedere e ricevere a 25 anni. Finito il primo giro di visite mediche in *“Infermeria”*, ero subito col naso all'insù a seguire le evoluzioni delle *“Frece Tricolori”*, magari dalla *“biga”* ascoltando i loro ordini serrati con il commento del Comandante dopo ogni figura acrobatica.

Con quei ragazzi un po' più grandi di me, estroversi e generosi, è stato facile legare: condividevamo la stessa passione e quello che sapevo di vita aeronautica e di macchine volanti, mi ha aiutato stare più vicino a loro. E da loro ho imparato molto su molti temi, dalle tecniche del volo acrobatico in formazione, alla pianificazione del volo e della missione, al funzionamento della piattaforma inerziale Litton dello *“spillone”* [F 104]; ma non solo, anche modalità di socializzazione, dalle familiari procedure del bingo di Natale, alla insospettabile valenza simbolica dell'autogru *“Bellotti”*, similmente ad una vittoria della *“Coppa dei Campioni”* (argomento quest'ultimo che suscitava particolare invidia soprattutto tra il personale non pilota).

Professionalmente, anche se ancora alle prime armi, prestavo particolare attenzione alle loro condizioni di salute, soprattutto in relazione alla Sicurezza del Volo. E grazie, credo, all'apprezzamento per la mia

sensibilità aeronautica, ne ero ricambiato.

Tra i regali più belli: “ volo andata/ritorno [30.11/1.12.1978] Rivolto-Ciampino nel posto posteriore di un **G 91 T**”; al ritorno da Ciampino ricordo un' intensa esercitazione pratica di “*fisiologia dell'uomo in volo*”, comprendente un'ampia lista di argomenti affrontati con le dovute cautele, data la fragilità dell'allievo [**io**] dalla visione grigia all'illusione di Coriolis; dopo: ricreazione, il sole più acceso e il cielo più blu dei 33.000 piedi, poi giù a capofitto per un GCA con touch and go su Aviano e di nuovo slalom in valle fino al gran finale, girotondo intorno e dentro le Tre Cime di Lavaredo. Poi di corsa a casa, l'indicatore di carburante verso il rosso, circuito stretto, gran tirata e giù le ruote a Rivolto con poche, ma più che sufficienti, libbre nel serbatoio: era il 1° dicembre 1978 ed il Pilota era Piergianni Petri.

Sono stato partecipe della loro passione ma anche della loro sofferenza. La prima missione, appena giunto a Rivolto fu andare a riprendere Andrea Di Pauli, dimesso dall'ospedale, a seguito dell'incidente che aveva coinvolto Graziano Carrer. Dopo il mio congedo Assenzio Gaddoni è entrato a far parte dei miei affetti e al tempo stesso ha rappresentato per i successivi trenta anni la continuità del legame con le “Frece Tricolori”. L'instinguibile passione e la convinta pratica dell'amicizia e della memoria rendono Assenzio, nell'attuale ruolo di Presidente del “Circolo della PAN”, l'ideale custode della tradizione delle “**Frece Tricolori**” come **massima espressione dell'arte del volo che con il tempo si arricchisce**.

"Chi mantiene la capacità di vedere la bellezza non invecchia mai" (Gustav Janouch, *Conversazioni con Kafka*). **E' il più grande dono della P.A.N.. !!!**

“Piero” LAVEZZO



... controlli prevolo con Piergianni PETRI...

...Giusto !...

Mi fa piacere condividere con tutti i Soci del nostro Circolo una scelta della corrispondenza ricevuta dalla Presidenza e dal Consiglio Direttivo, riportante le espressioni di apprezzamento e di gradimento in merito a:

Auguri di Buon Compleanno ; Iniziative recenti del Circolo della P.A.N..

Quanto sotto riportato è stato e sarà sempre di stimolo per me e per i colleghi del Consiglio Direttivo ad operare con serietà, capacità e diligenza nell'indirizzo sancito dal nostro Statuto:

promuovere la cultura aeronautica, rinsaldare lo spirito di appartenenza all'Arma ed al Reparto e creare momenti di aggregazione tra chi è ancora in servizio e chi non lo è più.

Auguri di Buon Compleanno ai Soci

Carissimo, come già ti ho accennato al telefono, il ricevere gli auguri per il mio Compleanno è stato quest'anno più sentito del solito. Mentre negli anni scorsi cercavo di banalizzare la ricorrenza trovando mille scuse ed impegni che di fatto mi impedivano di pensare alla età crescente, quest'anno mi sono soffermato a rileggere il tuo messaggio nel quale dici “ *non importa quanti ne compiamo, ma come sono* “ ed ho convenuto che la qualità della vita, degli amici, della comune passione per il nostro Reparto, dell'impegno che ci siamo dati, sono il vero sapore dell'età che avanza. Ti ringrazio ancora per gli Auguri e, soprattutto, per i graditi pensieri che il tuo biglietto mi ha suscitato. Apresto.

Ciao Assenzio, Grazie per gli auguri. Sarà una cosa standard ma ... fa sempre piacere. Alla prossima.

Caro Assenzio, Ti ringrazio per gli Auguri che mi sono arrivati ieri mattina, con un sincronismo perfetto. Mi ha fatto molto piacere riceverli, anche se, a partire da quest'anno, penso di festeggiare ogni 5, per non demoralizzarmi troppo. Un abbraccio.

Caro Assenzio, Grazie per i graditissimi Auguri, anche se preferirei festeggiare qualche anno in meno ... Saluti cari da estendere a tutto il Circolo.

Caro Assenzio, ti ringrazio per gli Auguri di Buon Compleanno, ho gradito molto e ti assicuro che a noi, non più molto giovani, fanno molto piacere, Colgo l'occasione per inviare a te e a tutti voi i miei più affettuosi fraterni Auguri di Buone Feste e Buon Capodanno.

Presidente, ricevo e ringrazio per i graditi Auguri di Compleanno. Con la preghiera di rappresentare a tutto il Consiglio Direttivo del Circolo della P.A.N. il mio apprezzamento.

Ringrazio del puntuale, graditissimo Augurio, esprimo a tutti il più caloroso “in bocca al lupo”.

Caro Assenzio, ti ringrazio di cuore dei graditi Auguri di Buon Compleanno.

Caro Assenzio, E' bello ed emozionante sentirsi ricordati ...

Caro Assenzio, ti ringrazio dei graditissimi Auguri per il mio Compleanno, ricordare gli amici è cosa buona e giusta ! ... A tutti i colleghi i miei più fraterni Auguri.

Presidente, Grazie per gli Auguri, nobili et unici, degni della mia passione ... "volatile". Un "leggero" vuoto di memoria, non so che dire; "sono 28 oppure 82 ?? Mah, per la mia passione di volare gli anni sono vent'otto (qualcuno in più non difetta). ... Grazie ancora per gli Auguri. Con sincera amicizia, ti abbraccio.

Un caro affettuoso abbraccio a tutti ed un ringraziamento sentito per gli Auguri del mio Compleanno, giunti come sempre puntuali. A presto.

Caro Assenzio, Grazie per il graditissimo Augurio. Un pensiero squisito che mi giunge dagli amici del Circolo e mi ricorda un periodo molto bello della mia vita alla P.A.N.. Con affetto.

Egregio Presidente, ho letto a mio padre Raffaele il Suo biglietto d'Auguri per il 98° Compleanno. E' rimasto commosso nel sapere che c'è chi si ricorda di lui.

Grazie per i graditi Auguri di Buon Compleanno che mi avete inviato... Vi ringrazio per il lavoro che svolgete per il buon andamento del sodalizio, purtroppo la distanza non mi permette di poter collaborare con voi, ma anche da lontano vi sono sempre vicino. Un abbraccio

Iniziative recenti del "Circolo della P.A.N."

Ciao Assenzio, ho ricevuto il Notiziario, grazie per l'attenzione che poni per tener vivo quel po' di spirito di aggregazione che serve per sentirci ancora parte di un gruppo (di fortunati !). Sono in ferie a casa, ma fra due giorni andrò a Dobbiaco per una decina di giorni a rinfrancarmi dopo un periodo pesantissimo a Roma. Abbiamo un sacco di lavoro per coniugare grandi esigenze con scarse risorse, però devo dire che la situazione attuale fa aguzzare l'ingegno e qualche bella cosa la stiamo tirando fuori. Un caro saluto.

Egregio Presidente, a nome di mio padre Raffaele, La ringrazio per gli omaggi che gentilmente gli ha fatto pervenire. Oltre alla stupenda pubblicazione dell'A.M. dedicata alle Frecce

Tricolori, mio padre "ed io" abbiamo apprezzato l'Annuario dei Soci, le Tessere Associative dal 1999 ed il Distintivo. Mio padre ed io La salutiamo cordialmente.

Gentile Presidente, ho ricevuto con molto piacere il plico apprezzandone ancor più i contenuti. Ottimo il lavoro per l'Annuario. Completo il Notiziario. Eccellente il nuovo Distintivo. Graditissime le Tessere annuali. Cosa dire di più? Null'altro se non augurarti Buon Lavoro.

Gentilissimo Presidente, ho ricevuto il suo indirizzo da un amico comune.

Volevo esprimere i miei più sentiti ringraziamenti per la ricezione della vs. pregevole Rivista e in particolare per l'articolo in memoria del mio grande amico Pil. Stefano Rosa, di cui ho avuto il piacere di condividere tanti momenti unici. Augurandole i migliori auspici per la vs. attività, le porgo i miei più cordiali saluti.

Caro Assenzio, ieri ho ricevuto il modellino di **G 91**, intatto. Mi ha fatto molto piacere, sia perché viene dalla PAN, il che lo nobilita, sia perché è ben fatto, considerando quanto sia difficile riprodurre modelli di quelle dimensioni in un pezzo solo. Adesso è su un ripiano della scrivania, vicino alla foto del mio "numero 3", e ce l'ho sott'occhio continuamente. Bei tempi, come si dice. Un abbraccio, e grazie.

Ciao Assenzio, che piacere ricevere la tua e.mail ... Grazie !!! sono quasi 20 anni che vivo in Indonesia, alcune peripezie della vita mi hanno portato da queste parti, quanti anni che non ci si vede, quanti ricordi, anni ruggenti? per me anni con ricordi indelebili dico moltissime volte a mia figlia Alessandra di quanto sia stato fortunato nell'essere entrato nella "grandissima famiglia" delle **FRECCHE TRICOLORI** (spero che mi siano concesse queste parole), mi ha dato la possibilità di conoscere TE - VOI ... mi avete insegnato cosa sia la MODESTIA - l'AMICIZIA pure, non importa che ci si veda spesso o no, quelle rare volte che sento qualcuno di Voi, ho l'impressione che ci sia visti l'altro ieri ... sai quelle frasi semplici: come va? - dove sei? parole che possono sembrare banali, ma sono magiche ... specialmente per me che vivo abbastanza "far away" - stop con la melina - scusa ... Ciao nonno.

Carissimo Presidente, il 2007 sta per lasciarci ma il Circolo della P.A.N. continua il suo percorso dando ai suoi Soci l'orgoglio di appartenere o di aver fatto parte di un meraviglioso Reparto dell'Aeronautica Militare. Purtroppo, causa distanza, a molti incontri non posso partecipare ma vi sento molto vicini e ne sono fiero.

IL PRESIDENTE, IL PRESIDENTE ONORARIO DECANO GEN. B.A. VITTORIO CUMIN ED IL CONSIGLIO DIRETTIVO DEL "CIRCOLO DELLA P.A.N.", FORMULANO AI SOCI ED AI LORO FAMILIARI I PIÙ CORDIALI AUGURI DI BUON NATALE E DI UN FELICE 2010