



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 30-10-2010**

FRECCE TRICOLORI

2010 - cinquantesima stagione acrobatica !!!

Queste le date storiche del 1961 :

- 1° marzo, data ufficiale di costituzione del 313° Gruppo A.A.;
- 3 marzo, arrivo sulla base di Rivolto della formazione di 6 velivoli F-86E Sabre provenienti dalla 4^a Aerobrigata - Cap. Massimo Scala, Tenenti Carlo Sabbatini, Franco Panario ed Antonio Ferri, Sottotenenti Bruno Vianello e Silvano Imperato, a riceverli gli "onnipresenti" Specialisti armati di niente se non di tanto entusiasmo, generosità e perché no un po' di spirito di avventura. A terra ad attenderli il "grande padre" il Magg. Pil. Mario SQUARCINA. e la storia diventò "mito" !

Era iniziata la "Meravigliosa avventura" !!!



50° Anniversario P.A.N.
"Frece Tricolori"
10° Raduno Piloti delle Pattuglie
Acrobatiche



... Auguri Frece !!! ...

Le splendide giornate, meteorologicamente parlando, sono state la degna cornice di due giorni di vera acrobazia collettiva, completate da un impeccabile "gran finale" delle nostre **"Frece Tricolori"**.

La dinamica presentazione delle **Frece Rosse della RAF**, da sempre votate ad impressionare pubblico ed esperte con le loro trasformazioni veloci ed il loro aggressivo modo di volare, che poco si addice al proverbiale flemmatico carattere britannico hanno impressionato il pubblico della domenica. L'impiego sapiente dei solisti ha praticamente annullato i cosiddetti "tempi morti" tra due manovre successive della formazione principale. Le figure si sono succedute con la cadenza di un ritmo ben studiato ed armonico.

La **Patrouille de France**, ha dimostrato ancora una volta le qualità dei piloti doltr'alpe ed il volo ha risentito dell'armonia e diciamo pure della fragranza di un profumo di classe. Manovre esaltate in modo brillante ed un "cuore" trapassato dalla coppia dei solisti in modo da dare l'impressione dello "spessore", grazie alla interruzione dei fumi per qualche istante ed alla successiva ripresa ; una freccia che colpisce l'immaginario femminile, cui la figura è dedicata con grande enfasi dal commento a terra. Da notare come il volo così brillante sia stato condotto, ed è la prima volta nella storia dell'acrobazia collettiva. da un capo-formazione donna, il Capitano Virginie Guynot, già gregario nel passato della PAF. Il tonneau simultaneo di tutta la formazione, è stata una ulteriore dimostrazione di tecnica e perizia.

Scontata la presentazione di qualità dei **Royal Jordanian Falcons**, i falchi reali giordani, pattuglia nata per volontà di re Hussein, e transitata dai Pitts Special degli anni '70 agli attuali Extra 300, velivoli che consentono, grazie alla loro struttura in fibra e titanio, manovre dell'ordine di +/- 10 "G" ed il solista principale raggiunge spesso valori altissimi, pur senza indossare la tuta anti-g. Il loro programma ha presentato una bella serie di manovre collegate, per finire nella classica apertura di fronte al pubblico. Notevole il "looping

d'ala" (Fiesler) simultaneo di 3 velivoli.

La **Patrouille Suisse**, gradito ospite fisso dei nostri raduni, ha presentato un programma tecnicamente perfetto, adattato con sapienza alle caratteristiche spinte del velivolo in dotazione, quell'F-5E , capace di velocità supersoniche e che richiede ampi spazi per i ricongiungimenti. Ottimo il lavoro dei solisti; piacevolissima l'apertura di fronte al pubblico con il rilascio dei "flares".

Gli **"Iskry"** polacchi, hanno fatto quello che potevano, avendo una macchina l'"Iskra" appunto dotata di una potenza che non consente l'esecuzione di manovre particolarmente brillanti, basti pensare al povero rapporto spinta/peso del motore (WSK SO-3W da 1100 Kg di spinta contro un peso del velivolo di 3850 Kg). Tuttavia le manovre sono state eseguite con precisione e senza particolari sbavature.

Le **"Aquila"** spagnole, pattuglia formata da piloti istruttori della Scuola di volo dell'Accademia Aeronautica, ha presentato un programma apprezzabile dal punto di vista tecnico. Il velivolo in dotazione, CASA 201, è una macchina anch'essa con un rapporto peso/spinta molto basso, (con una spinta di soli 1500 kg per un peso totale di 4350Kg), che limita di conseguenza il campo di manovre a quelle più semplici e che, comunque, richiedono più spazio per la loro corretta esecuzione in fatto di velocità.

Ma la vera sorpresa, è stata quella di vedere, per la prima volta in Italia e fortunatamente a Rivolto, i Croati della **"Kryla Oluje"** , uccello di tempesta, montati su splendide macchine, i turboelica di costruzione svizzera Pilatus PC-9. Il loro volo ha sorpreso spettatori e tecnici per precisione, immaginazione, condotta ed

esecuzione di un programma che ci farà piacere rivedere ancora, magari in qualche altra manifestazione aerea in Italia. Aloro, secondo me, andrebbe attribuita una speciale menzione.

Naturalmente non poteva mancare il Reparto Sperimentale di Volo. I Piloti del **303° Gruppo**, hanno presentato l'AMX, l'MB-339CD, il C-27 e l'Eurofighter con una professionalità che ha lasciato di stucco gli osservatori internazionali presenti soprattutto il sabato.

Un piacevole intermezzo è stata la presentazione dell'**Alenia/Aermacchi MB-346**, l'addestratore di 4^a generazione della ditta varesina, in grado di soddisfare le esigenze addestrative dei piloti di velivoli come l'Eurofighter o addirittura di futuribile JSF (l'F-35 che l'A.M. acquisirà in un prossimo futuro, per sostituire Tornado ed AMX). Circa l'M-346 qualcuno ha ipotizzato il suo impiego in futuro nella P.A.N., impiego smentito dai vertici della Forza Armata la ditta prevede un buon mercato, essendo al momento l'unica macchina al mondo con le avanzate caratteristiche come la possibilità di creare le tracce di potenziali nemici contro le quali il pilota, senza dover ricorrere ad un altro velivolo da "cacciare", può effettuare un combattimento simulato; per non parlare della capacità di "produrre" l'ossigeno necessario al pilota, la capacità di mettere in moto autonomamente il condizionamento in cabina già dalla messa in moto ed un rapporto spinta/peso prossimo ad 1.

E finalmente, in chiusura di entrambi le giornate, che hanno visto una affluenza di pubblico stimata in mezzo milione di appassionati spettatori, il volo delle "**Frecce Tricolori**".

Qualcuno dirà che giocavamo in casa, che i riferimenti di tutti i giorni non potevano consentire



... L'impressionante esibizione dell'Eurofighter ...



... il Macchi M-346, un vero gioiello ...

errori, che il tempo meteorologico era dei più favorevoli al nostro volo. Magari è così, ma chi ha visto quei due voli, si è emozionato ad ogni figura; ogni volta che la scia tricolore veniva lasciata in cielo, il pubblico lanciava urla di gioia. Il "nostro Cuore" poi, per molti una novità, tecnicamente perfetto, una manovra non copiata, ma frutto della nostra immaginazione, ha lasciato nel cielo una scia che è rimasta visibilissima giusto il tempo per un incrocio tricolore delle due sezioni, per dissolversi e lasciare il cielo limpido per la ineccepibile "bomba" e, soprattutto, per il passaggio finale in "alona", con il tricolore più lungo al mondo, degno di entrare nel "Guinness", sottolineato dalla splendida ed indimenticabile voce del maestro Pavarotti, con l'aria "nessun dorma" dalla Turandot di Puccini.

Due giornate indimenticabili, in cui l'ordine pubblico ha funzionato bene come non si ricordava a Rivolto e così pure ingressi ed uscita del pubblico, avvenute in ordine ed in tempi brevissimi. L'organizzazione locale ha funzionato bene e, come abbiamo potuto constatare noi "vecchi", i nostri "nipoti" hanno saputo fare tesoro delle nostre faticose esperienze ed i risultati sono stati giudicati eccellenti da parte di tutti.

Certo, qualcosa non è andata perfettamente bene; qualche **Radunista** sarà rimasto un po' deluso. Forse sarebbe stato bello che il sabato fosse stato dedicato un po' di più ai radunisti, magari riservando loro uno spazio "dedicato" all'interno dell'area VIP.

Tuttavia nel complesso, penso che il 10° Raduno ed il 50° Anniversario delle "Frecce Tricolori", sia stato di livello eccellente e sui risultati generali non potremo che leggere note positive.

Brig. Gen. Gianfranco DA FORNO

un doveroso Omaggio agli Specialisti

Da 50 anni un "team" di Specialisti dietro le acrobazie delle Frece Tricolori.

50 anni di volo delle Frece Tricolori: l'Aeronautica Militare le ha festeggiate con una Manifestazione Aerea a Rivolto (UD) l'11 e 12 Settembre.

Le **Frece Tricolori** sono le ambasciatrici dell'alta tecnologia "*made in Italy*". Professionalità e innovazione sono alla base del lavoro dietro il successo della **Pattuglia Acrobatica Nazionale**.

Il "**tricolore**" che disegnano nei cieli di tutto il mondo è il "*simbolo dell'Italia vincente*" dove "**il gruppo è tutto**", spiega il **T.Col. Pil. Marco LANT**, Com.te del 313° Gr. A.A..

Le *tute blu con lo scudetto tricolore* sono un simbolo, un esempio di quello che "*l'Arma Azzurra fa con i soldi dei contribuenti*", tiene a chiarire il **Gen. S.A. Giuseppe BERNARDIS**, Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica "*addestrare eccellenze in ogni campo aviatorio: Piloti e Specialisti*".

Dietro ogni esibizione delle **Frece Tricolori**, lontano dai riflettori, c'è una nutrita squadra sconosciuta alla maggior parte del pubblico che, giustamente estasiato, guarda a testa in su le bellissime evoluzioni della Pattuglia, sono il popolo degli **Specialisti**; uomini che lavorano sodo, tutti altamente specializzati, che si dedicano con enorme spirito di sacrificio e incondizionata disponibilità alla manutenzione dell' MB 339 PAN, sia in Italia che all'estero e assicurano a ogni esibizione gli 11 velivoli necessari per l'attività di volo garantendo ai Piloti la piena efficienza dei velivoli da loro condotti.

La straordinaria efficienza della **Pattuglia Acrobatica** è dovuta a questi **meravigliosi Specialisti**, cui si deve



... i Protagonisti



La manutenzione gioca un ruolo fondamentale per permettere l'assoluta efficienza di ognuno dei 10 Aeromacchi MB 339 PAN, i velivoli che compongono la formazione.

il funzionamento perfetto delle macchine e la sicurezza di ogni **Pilota: sono i Tecnici superesperti di meccanica e di elettronica che controllano e mettono a punto il velivolo ore e ore prima e dopo ogni volo**, a qualsiasi latitudine la Pattuglia si esibisca.

Chi ha avuto modo di vederli in azione sulle linee di volo martellate dalla pioggia e dal gelo, o su piste arrostiti dal sole, non può negare che anche per loro si tratta di pura passione ed entusiasmo per questo lavoro, a diretto contatto con i Piloti.

Gli **Specialisti**, volontari selezionati secondo criteri simili a quelli previsti per i **Piloti**, svolgono un ruolo fondamentale nell'economia della Pattuglia dovendo garantire la "produzione" delle ore di volo non solo sulla base di Rivolto, ma anche e soprattutto sugli Aeroporti di rischiarimento, dove può essere necessario eseguire delle riparazioni o dei veri e propri interventi manutentivi per assicurare lo svolgimento dell'esibizione.

Per rendere minimi i tempi di reazione a un guasto, una parte degli **Specialisti** vola con gli MB 339; oltre ad intervenire direttamente sugli scali intermedi, questi Tecnici possono eseguire una prima valutazione del problema in volo e comunicarne il tipo e l'entità all'aeroplano di supporto affinché il personale Specialista a bordo possa predisporre quanto necessario per l'intervento a terra.

E' ovvio che durante il periodo estivo l'attività del personale tecnico sia finalizzata a garantire la disponibilità di tutti i velivoli della formazione per le varie manifestazioni, mentre durante il periodo invernale sono "pane quotidiano" le manutenzioni programmate delle 150 ore (che richiedono un fermo macchina di una settimana), 300 ore (due settimane) e 900 ore (un mese), mentre le revisioni generali, eseguite al raggiungimento delle 1.500 ore di volo (LOF, Limite Orario di Funzionamento) o

degli otto anni di impiego (LIC, Limite Impiego Calendariale), richiedono un fermo macchina di 7-9 mesi. Poiché a differenza degli altri Reparti di volo, i velivoli delle Frecce volano più o meno le stesse ore nello stesso intervallo di tempo, un'attenta programmazione della manutenzione è indispensabile per avere il numero minimo di velivoli disponibili per l'attività addestrativa e garantire tutti gli aeroplani "abili e arruolati" alla fine di Aprile per l'inizio della nuova stagione delle manifestazioni.

Le ispezioni sono impegnative. I Tecnici non tralasciano alcun dettaglio. Un'ispezione può constare anche di 290 controlli, che gli Specialisti riescono a effettuare attraverso gli oltre 120 tra sportelli, portelli e pannelli posti lungo il velivolo.

Tipico esempio è il controllo delle aste dei comandi di volo: considerando la particolarità del volo acrobatico e delle sollecitazioni elevate e frequenti alle quali i velivoli sono sottoposti, il personale esegue questo controllo a ogni ispezione, benché non sia previsto dai

manuali di manutenzione.

Il **Servizio Efficienza Aeromobili**, questo il nome della struttura organizzativa alle dipendenze del Comandante del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico, è il **vero cuore pulsante della P.A.N.** .

E' altresì doveroso sottolineare l'altrettanto importante, necessaria e dinamica attività del "personale addetto" ai **Servizi Tecnici e Logistici**, alle **Pubbliche Relazioni**, al **Laboratorio Fotografico** e alla **Segreteria del 313° Gr.A.A.** .

Per l'appunto, un gruppo di circa 80 uomini, Ufficiali e Sottufficiali, anche loro in "tuta blu scudettata tricolore" : **una squadra nella squadra che lavora in sintonia con i Piloti.**

Il severo addestramento, l'accurata organizzazione a terra, l'affiatamento fra **Piloti** e **Specialisti** e la fortissima motivazione che anima tutto il Gruppo acrobatico, sono alcuni dei segreti di un successo che si ripete ad ogni stagione.



Il Presidente ed il Consiglio Direttivo del "Circolo della P.A.N." rinnovano un sentito e sincero "grazie" a tutti i "meravigliosi Specialisti" per l'impegno, la dedizione, la passione e l'alta professionalità con cui hanno sempre svolto e continuano a svolgere il loro compito; qualità che evidenziano con orgoglio il valore del "senso di appartenenza" alle "Frecce Tricolori" degli Specialisti. !

... Soddisfazione per il restauro del
"Vampire" di Rivolto
 Ben fatto e .. bravi ! ...

Sono terminati a tempo di record i lavori di restauro del **De Havilland Vampire Mk.6** (matricola J-1170) dono delle Forze Aeree Svizzere alla P.A.N. per il 6° Raduno Piloti Pattuglie Acrobatiche.

Sabato 11 settembre a Rivolto, a corollario del grande Air Show per la 50° stagione delle Frece Tricolori, si è svolta la cerimonia ufficiale di consegna del velivolo al **Gen. S.A. Giuseppe BERNARDIS**, Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica.

Nel corso del 2009, il "**Circolo della P.A.N.**" aveva suggerito che il velivolo (da tempo esposto alle intemperie) venisse ricoverato per evitare ulteriori danni ed il **Gen. BERNARDIS**, Presidente Onorario del nostro Sodalizio, ne aveva richiesto il restauro con la livrea della prima Pattuglia Acrobatica del dopoguerra: "**il Cavallino Rampante**" del **4° Stormo** nel 1952.

Il **Vampire**, primo velivolo a getto operativo dell'Aeronautica Militare, nacque negli anni quaranta da un progetto della britannica De Havilland che utilizzò per la fusoliera metodi costruttivi e materiali che già impiegava sugli aeroplani ad elica. Come accadeva per i bimotori Mosquito, la cellula venne realizzata con ordinate e rinforzi in "spruce" (abete rosso) e rivestimento esterno composto da un "sandwich" di compensato di betulla e riempitivo in balsa. A protezione del compensato esterno veniva steso un sottile strato di tessuto di cotone "Madapolam" (dal nome della città indiana dal quale proveniva), trattato con "tenditela" e verniciato.

Dapprima affidato al solo personale tecnico del **313° Gruppo**, il restauro è iniziato nel mese di marzo di quest'anno quando sono stati smontati i primi particolari dall'aeroplano e si è iniziato a valutare gli ingenti danni che vent'anni di esposizione alle intemperie avevano causato soprattutto sulla fusoliera. Alcuni interventi di "ritocco estetico" eseguiti negli anni precedenti avevano inoltre irrimediabilmente compromesso il rivestimento protettivo in tela, consentendo all'acqua di penetrare nelle strutture interne sbriciolando la balsa e facendo deformare il compensato. Le semiali, le travi e i piani di coda, costruiti in lega leggera, non presentavano



... prima della cura ...

particolari problemi se non per alcune tracce di corrosione e (come si è appreso successivamente in corso d'opera) per gli almeno 6 strati di vernice che dovevano essere rimossi per arrivare al metallo. I lavori di ripristino delle parti in legno (materiale che manca da qualche anno nel bagaglio di esperienza dei specialisti dell'AM) hanno richiesto l'aiuto di personale esterno ed è nato un rapporto di collaborazione con la **S.G. Fly Evolution** di Pavia di Udine ed in particolare con uno dei titolari, il **Sig. Gianfranco SARDEO**, che si è offerto di restaurare a sue spese non solo la fusoliera ma tutto l'aeroplano. Nei mesi successivi il **Vampire** è stato smontato nelle sue parti principali e il 19 maggio è stato trasportato, con l'aiuto di personale e mezzi del **2° Stormo**, nella sede della **S.G. Fly Evolution** a Selvuzzis di Pavia di Udine, a una decina di km a sud del capoluogo friulano. Le operazioni di smontaggio e di trasporto sono state rese più difficoltose dalla mancanza di attrezzature specifiche per il particolare tipo di aeroplano quali, ad esempio, braghe di sollevamento o selle di supporto (ormai impossibili da reperire in Aeronautica) che sono state realizzate ex novo in base alle pubblicazioni tecniche disponibili. Lo smontaggio e il trasporto si sono tuttavia resi necessari perché certe lavorazioni potevano essere svolte solo nella sede della **SG** e i tempi per la loro realizzazione erano particolarmente ristretti. Dal 19 maggio al 19 agosto, giorno nel quale l'ultimo pezzo è stato riportato a Rivolto, è stato compiuto un vero e proprio miracolo: il "team di restauro",

(ribattezzato poi scherzosamente “*Quelli del Vampiro*”) ha lavorato letteralmente giorno e notte per rispettare la data di presentazione prevista per la grande **Manifestazione Aerea di Rivolto dell' 11-12 Settembre**. La fusoliera, sotto la guida esperta di **Gianfranco SARDEO**, è stata ricostruita con le stesse tecniche dell'epoca e utilizzando gli stessi materiali. Ogni centimetro quadrato di superficie in lega leggera è stata riportata al metallo, rimuovendo con ogni mezzo gli strati di vernice che nel tempo erano stati stesi, per poi essere ridipinto con il colore “Alluminio ad alta brillantezza” previsto dalle pubblicazioni dell'epoca. Il muso a “pinocchio”, tipico della versione svizzera del Vampire, è stato sostituito con una cofanatura “corta” realizzata in materiale composito utilizzando un pezzo originale prelevato dal Museo di Vigna di Valle. Conclusa la verniciatura sono state applicate le scritte di servizio, le insegne di reparto e i “numeri di carrozzella” scelti dopo lunghe ricerche e innumerevoli contatti con esperti e appassionati di storia aeronautica. Le scritte di servizio in italiano sono state dipinte con “stencil” ricavati da un disegno originale della De Havilland ottenuto, come alcuni manuali tecnici dell'epoca, grazie ad alcuni **Specialisti del 4° Stormo** di Grosseto che conservano per il Museo Storico ciò che resta dei Vampire italiani dell'Aeronautica. L'ultimo lavoro eseguito prima del montaggio finale è stato il riposizionamento del tettuccio con il trasparente ristampato per sostituire quello vecchio (sbiancato dal “grazing” per anni di esposizione al sole).



... un restauro impeccabile ...



... Il team alla riconsegna del Vampire al C.S.M Gen. S.A. G. Bernardis ...

Il 25 di agosto, dopo una settimana di lavoro in hangar necessaria a rimontare tutti i pezzi (escluso il motore, che è stato esposto a parte), il **Vampire** è uscito di nuovo all'aria aperta “sulle proprie ruote” con 15 giorni di anticipo rispetto alla data pianificata. L'aeroplano è stato restaurato quasi in ogni sua parte: ha i comandi di volo e l'impianto idraulico funzionanti e la cabina di pilotaggio è ora accessibile e completa di tutto, strumenti compresi. La speranza comune a tutto il team che ha curato il restauro è che il “**Vampiro**” venga conservato al coperto in modo tale da permettere ai tanti appassionati di poterlo ammirare così com'è anche in futuro.

Il “team” che ha lavorato al restauro:

- **Sig. Gianfranco SARDEO**
- **Sig. Enrico SARDEO**
- **Sig. Emanuele BUDAI** (stagista dell'I.T.I. A. Malignani di Udine)
- **1°M.Ilo Daniele BRUNO** (313°Gr.A.A.)
- **M1 Fabio FRANZ** (313°Gr.A.A.)
- **M1 Alberto PIRAS** (313°Gr.A.A.)
- **M1 Igor QUAIATTINI** (313°Gr.A.A.)
- **M1 Daniele SCLIP** (313°Gr.A.A.)

Inoltre hanno collaborato a vario titolo al restauro: **Sig. Marco GUELI**, **Sig. Renato COCIANNI**, **1°M.Ilo Antonino ALAMPI** (4°Stormo), **1°M.Ilo Gabriele BRANCACCIO** (4°Stormo) e “**tutto il personale della SG Fly Evolution**”.

M1 Fabio FRANZ

“Una generazione che ignora la storia non ha passato ... né futuro.”

Robert Anson Heinlein, *Lazarus Long l'Immortale*, 1973

IO QUEL GIORNO C'ERO !

..... al Presidente del "Circolo della P.A.N.

E' con piacere che rispondo alle tue sollecitazioni e comincerò col dire che avere assistito al **50° Anniversario della P.A.N.** sinceramente è stato un premio che mi ha consentito di poter dire agli amici : *"io quel giorno c'ero !"*.

Con grande orgoglio debbo dire di essere stato fortunato di assistere a questo spettacolo; spettacolo che di per sé è stato meraviglioso, ma debbo altrettanto dire che in parte questo è merito dell'organizzazione straordinaria oltre che della disponibilità del personale addetto ai controlli che si è prodigato in un modo incredibile, perché pensare di fare arrivare in un aeroporto 400.000 persone in un giorno è stata sicuramente un'impresa straordinaria. Non ultimo, il catering è stato perfetto e di altissimo livello con prodotti offerti di qualità particolarmente raffinata.

Dopo tutti questi aggettivi positivi un piccolo neo io lo solleverei sui gadget che sinceramente potevano essere fatti in Italia, questo per completare logicamente la straordinarietà di questa giornata.

Per quanto riguarda le pattuglie che si sono esibite ritorna sempre facile dire che i nostri sono i migliori, anche se io da buon spettatore devo dire che i francesi e gli inglesi sinceramente non sono da meno. Il fatto poi che la Patrouille de France abbia una donna come Comandante li ha certamente fatti grandi perché credo sia la prima volta che capita in queste grandi esibizioni.

In conclusione debbo dire che, da *"malato del volo"* come sono, ricorderò certamente questa mega festa e spero sinceramente di riuscire a vedere, prenotandomi sin da ora, il **55° Anniversario**.

Un grazie a tutti, compreso te naturalmente, alla tua organizzazione e grazie per quello che avete fatto per noi appassionati, ma anche soprattutto per l'Italia che ha tanto bisogno di fare bella figura in Europa specialmente in questo momento.

Con l'occasione ti faccio i migliori auguri e un arrivederci a presto.

Guastalla, 20 Ottobre 2010

Mirco BENATTI

Socio Onorario del "Circolo della P.A.N.

REALIZZARE UN SOGNO

Chi da piccolo non ha mai sognato di diventare un calciatore famoso, un artista, un astronauta, diventare insomma "qualcuno" ! Ci vuole fortuna, direbbe questo, ci vogliono sacrifici, direbbe l'altro: sicuramente ci vuole quel mix che possa rendere possibile un tuo desiderio.

Posso dire che nel mio piccolo il sogno l'ho realizzato:

- non quello di diventare un artista, anche se la "mano" per disegnare ce l'avevo;
- non di diventare un professionista del calcio, anche se i miei primi calci li ho dati nel mitico Stadio Moretti nelle formazioni giovanili dell'Udinese;
- nemmeno di diventare pilota militare o astronauta, in quanto i miei requisiti non me lo permettevano,

ma il **"sogno"** di poter far parte delle **Frecce Tricolori**, questo sì che l'ho realizzato !

E fu proprio molti anni fa che, in sella alla mia piccola bicicletta, finito l'allenamento sportivo, a due passi da un grande viale alberato, mi sorvolavano sopra la testa i Fiat G-91 con la loro scia tricolore: ne fui talmente impressionato che mi distolsero dal notare la silenziosa partecipazione delle molte persone assiepite ai bordi del viale al passaggio di alcuni mezzi militari.

Era il 27 aprile 1970 ! Un giorno molto triste per molte persone ! Non avrei mai immaginato di trovarmi, alcuni anni dopo, a ricordare quei colleghi scomparsi in quel tragico incidente

Forse sarà stato quell'episodio, o le altre occasioni in cui ammirai le evoluzioni della P.A.N., unite alla passione per l'Aeronautica, che mi spinsero a scegliere di far parte dell'Arma Azzurra.

Scelta migliore non fu mai fatta, visto che dopo pochi anni passati ad Istrana (TV), nello storico 51° Stormo, chiesi d'essere trasferito a Rivolto, sede delle Frecce Tricolori: e così il 15 novembre 1982 arrivai in Friuli, a pochi chilometri da casa, nel tempio dell'acrobazia, pochi giorni prima del cambio al vertice del Gruppo.

Fu proprio l'attuale C.S.M.A. , Generale Giuseppe BERNARDIS, il mio primo Comandante, che "battezzò " il mio primo volo sul Macchi 339 PAN, che per quel volo era configurato con le tip d'estremità alari: sulla deriva spiccava il giallo del numero 15. Dopo aver effettuato una "bbq" sulla pianura friulana, Bernardis mi chiese se volevo provare delle manovre acrobatiche sul cielo campo: non ero nuovo a certe esperienze, mi era già capitato in quel d'Istrana, ma quella che mi



... Il nostro Consigliere e Segretario del Circolo
1° M.Ilo Lgt. Luigi ROSSI....

apprestavo a vivere era un'emozione sicuramente diversa. E così, dopo i primi tonneau e looping fatti dal pilota, ebbi la fortuna di "sentire" il velivolo portando anch'io la mano sulla cloche, accompagnando le manovre che il Comandante impostava.

Da quel giorno e per 28 anni ho condiviso con i colleghi Specialisti e con i Piloti delle Freccie Tricolori moltissime soddisfazioni, gioie, dolori e sacrifici, dimostrando in Italia e nel mondo il valore del NOSTRO Reparto, raccogliendo le emozioni dei nostri connazionali all'estero ed i complimenti dei molti appassionati del volo e non solo.

"Credo che un sogno così", ora che mi accingo a salutare i miei colleghi e l'Aeronautica, **"non possa finire mai!"**

"Auguro ai giovani" di poter esprimere nei loro desideri la loro passione ed avere la fortuna **"di vivere il sogno della loro vita"**.

1° M.Ilo Lgt. Luigi ROSSI

Nuovi Soci

Presentiamo altri nuovi Soci 2010, che vengono ad alimentare con nuova linfa il nostro "sodalizio":

Sig. BERSANI Raul "figlio" del defunto **S.Ten. Pil. BERSANI Mirto** che partecipò alla 2ª Giornata dell'Ala nel 1932 con la "Squadriglia folle" a Roma;

M.Ilo 2ª CI. STAVOLO Emiliano Arm. C.N.D. del 313° Gr.A.A. (in servizio)

Com.te CHIANESE Fulvio che subentra al "padre" **M.Ilo Pil. CHIANESE Raffaele** deceduto il 6 Luglio c.a.;

Sig.ra RAMERO Egidia che subentra al "marito" **M.Ilo 1ª CI. GASBARRO Francesco** deceduto il 26 Aprile c.a.

Al **M.Ilo STAVOLO** ed al **Sig. BERSANI** sono stati consegnati i "distintivi" del "Circolo della P.A.N." "spilla d'oro" e "scudetto ricamato in stoffa".

... NOTIZIE in BREVE ...

Il 19 Luglio 2010 dopo **ANNA** è nata **EMMA** la secondogenita del **Socio** e **1° Vice-Presidente del Circolo** quale **Com.te** delle Freccie Tricolori **T.Col. Pil. LANT Marco**; **felicitazioni vivissime** alla "mamma" **Sabrina** ed a te **Marco**.

20 Luglio 2010 dopo **NERI** è nata **LEA** la secondogenita del **Socio del Circolo T.Col. Pil. FLOREANI Urbano**; **felicitazioni vivissime** alla "mamma" **Paola** ed a te **Urbano**.

Domenica 26 Settembre 2010 a Udine è stata consegnata dal **Vice-Presidente CARGNELUTTI**, presenti il **Presidente GADDONI** ed i **Consiglieri MASUTTI** e **FRANZ**, una "targa" del "Circolo della P.A.N." al vincitore del **2° Trofeo "Pattuglia Acrobatica"** inserito nel **6° Concorso Internazionale di Modellismo "Nord-Est"**; il vincitore ha costruito l' **F 86 E SABRE**, il **1° velivolo delle Freccie Tricolori**.

Sensazioni !

1. Apprezzamento e ringraziamento.

Lettera pubblicata dal "Messaggero Veneto" di Udine il 24 Settembre 2010.

Chiedo cortesemente breve spazio per esprimere la mia semplice, ma profonda gratitudine a tutti coloro che hanno lavorato per la pianificazione e la gestione dell'evento; la due giorni di festeggiamenti del 50° anniversario delle Frecce Tricolori è stata una manifestazione bellissima sotto ogni punto di vista. Da spettatore appassionato e non addetto ai lavori, sento doveroso e corretto manifestare l'apprezzamento, il rispetto, la riconoscenza per la moltitudine di persone (civili e militari) di qualsivoglia ente o azienda che hanno lavorato alacremente per un'organizzazione perfetta. Un ringraziamento alla P.A.N. e ai suoi ospiti, ai cuori e alla professionalità delle squadre. Complimenti e un sentito grazie di cuore a tutti. Alla prossima.

Udine 24 settembre 2010

Signor Marco DE VIT

2. Entusiasmo e rammarico.

Egregio Sig. Presidente allego alla presente una lettera aperta ai componenti del "Circolo della PAN" affinché un momento di riflessione, rinforzi lo spirito che ha caratterizzato (e voglio credere caratterizzi), quanti hanno creduto e credono nella "meravigliosa avventura" che ci ha visti protagonisti. Un cordiale saluto.

Chi le scrive è il Luogotenente GARat Alberto SORAVITO, già Specialista della Pattuglia Acrobatica Nazionale, ora in quiescenza. Ho vissuto quest'anno di preparazione al 50° anniversario della PAN con lo stesso entusiasmo degli appartenenti (Piloti, Specialisti e Personale Civile) al 313° Gruppo Addestramento Acrobatico. Un avvenimento eccezionale, da preparare con cura, senza tralasciare alcun particolare. Fin dai primi giorni della scuola militare ed in tutti i discorsi ufficiali (vi assicuro che ne ho ascoltati un'infinità), il trinomio "Aereo, Pilota e Specialista" è stato il comune denominatore. Ho avuto l'onore di vivere il periodo più importante della vita del Reparto: il passaggio dai gloriosi Fiat G-91 all'attuale velivolo MB-339. Ho partecipato assieme ai colleghi a numerose manifestazioni in Italia ed all'estero. Gente serena, in gamba, che si stimava, che



... Il S. M. SORAVITO con il Magg. MORETTI ...

ragionava istintivamente in termini di gruppo, di amicizia, di affiatamento, tutte qualità regolarmente trasmesse alle giovani leve, attualmente esperti e capaci "Specialisti". Cinquanta anni, un traguardo importante per chi "ha lavorato insieme per un unico scopo: portare in cielo il tricolore della bandiera italiana". Per dovere di cronaca cito testualmente la frase contenuta nell'ultimo depliant delle Frecce "Un tricolore lungo 50 anni": "La passione che ha guidato chi negli ultimi 50 anni ha fatto parte delle Frecce Tricolori, deve essere la stessa di chi dovrà affrontare le sfide del futuro". "Gli oltre settanta Specialisti che cura la manutenzione dei velivoli è consapevole che lavorare in questo prestigioso Reparto richiede spirito di sacrificio e dedizione ed è a loro che va riconosciuto il merito di un costante e meticoloso lavoro dietro le quinte". Come in tutte le "Famiglie" il periodo trascorso con la Pattuglia è stato caratterizzato da momenti felici e momenti tristi, entrambi vissuti con sentimenti veri consapevoli dei valori che ci univa. La celebrazione della cinquantesima stagione delle Frecce avrebbe potuto rappresentare una grand'occasione per confermare i legami tra il "vecchio" ed il "nuovo", forti della convinzione che ciascuno nel suo piccolo ha contribuito alla crescita di questo grande Reparto e che in ciascuno degli uomini che oggi lo compongono c'è una parte di chi lo ha preceduto. Peccato che nessuno (o pochi) dei Sottufficiali Specialisti menzionati nell'Albo d'Onore (me compreso), non ha ricevuto l'invito a partecipare né tanto meno ricevuto, com'era

consuetudine, l'ambito "PASS" d'accesso. Una dimenticanza ? Può succedere. Una cosa è certa, non sarà sicuramente una "dimenticanza" e neanche un "Pass", a distruggere quella che mi piace chiamare ancora "Famiglia". Ne ho fatto parte e orgogliosamente considero di poterlo fare ancora.

Ovaro 12 settembre 2010

Il Socio Lgt. Alberto SORAVITO

3. Un sassolino nella scarpa.

Alla Redazione del Notiziario "Circolo della P.A.N.", con preghiera di pubblicarlo sul prossimo numero del Notiziario. Grazie

Aderendo all'invito del ns. Presidente, ho partecipato alla manifestazione per i festeggiamenti del 50° Anniversario della fondazione della "nostra" P.A.N.. Tutto OK, ottima organizzazione, spettacolo entusiasmante ma, ancor più di cinque anni fa, me ne sono tornato a casa con un senso di frustrazione.

Cosa ci facevamo noi Sottufficiali, Soci del Circolo della P.A.N. a quella festa ? relegati in un'area ben distante ed ancor meglio separata dagli altri Soci Ufficiali, senza alcuna possibilità di salutare qualche Pilota con il quale, negli anni in cui abbiamo lavorato con e per loro, si era stabilito un rapporto quasi amichevole; ma a quell'epoca dividevamo i sacrifici (molti) e le gratificazioni (poche, le nostre) ma soprattutto il dolore. Sacrifici che per diciassette di noi sono costate la vita nell'incidente del C 119 a Basagliapenta ed il dolore che sentivamo quando cadeva un aereo ed il Pilota perdeva la vita era come fosse morto un fratello.

Ma evidentemente tutto ciò non è sufficiente a



... Relax a Copenaghen,
MARAGLINO, PURPURA, POLI, GRION,
BOSCOLO, MINEN ...

permetterci di festeggiare assieme e quindi non ho motivo di farlo, anzi ritengo che questo modo di gestire la ricorrenza del cinquantesimo, oltre a non trovare riscontro in analoghe manifestazioni, vada proprio contro quanto stabilito dall'Art. 3 del nostro Statuto "Scopi e Finalità: **Promuovere e facilitare tutte le iniziative che possono contribuire a rinsaldare lo Spirito di Corpo della P.A.N. nei suoi attuali componenti e di quanti vi abbiano fatto parte in passato**

Su di me l'effetto ottenuto è stato esattamente il contrario, e non è solo una mia sensazione, bastava contare il numero dei Soci presenti Sabato e Domenica nel recinto per accorgersi che avrebbero potuto riunirsi in un ascensore.

Oltretutto, rispetto a dieci e cinque anni fa, il trattamento è andato peggiorando: dieci anni fa, invito nominativo ed entrata dall'ingresso principale; cinque anni fa, invito ed Area Riservata, ma contigua a quella V.I.P.; quest'anno l'ho già descritta.

Ringrazio quindi il Gen. V. CUMIN "Decano" del Circolo, il Presidente Col. A. GADDONI e tutto il Direttivo per l'impegno profuso, in particolare il M.Ilo CARGNELUTTI di servizio al "radiofaro" contraccambiando di cuore i loro Auguri, ma "absit injuria verbis" ribadisco è stato festeggiato il 50° Anniversario da parte dei Piloti e degli Ufficiali della PATTUGLIA ACROBATICA NAZIONALE a cui non hanno partecipato (non per propria scelta) i Soci Sottufficiali del Circolo della P.A.N..

Con rammarico

Tavullia, 14 settembre 2010

Il Socio M.Ilo 2^ Cl. Primo POLI



... Il Socio P. POLI tra T.Col ZARDO, M.Ilo CARGNELUTTI,
M.Ilo SELLO, S.M. PINNA, S.M. PITTERI,
S.M. MANFRIN, S.M. ZULIANI ...

... In evidenza ! ...

In occasione dell'**Assemblea Generale dei Soci** del 10 Aprile c.a. è stata consegnata al **T.Col. Pil. Marco LANT**, Com.te del 313° Gr. A.A., la **1ª Targa** per la **50ª stagione delle "Freccie Tricolori"**; la **"ben fatta"** targa consegnata a nome del **"Circolo della P.A.N."** è stata realizzata ed offerta dal **Socio Onorario Raffaele CUCCAROLLO**.



... consegna della targa ...

Momenti tristi

Nei mesi scorsi sono deceduti:

- 6 Luglio - il **Socio M.llo Pilota Raffaele CHIANESE**, 100 anni compiuti il 14 Marzo scorso, era l'ultimo superstite del primo gruppo di 64 piloti che giunsero a Gorizia nel 1931 per la costituzione del 4° Stormo.

Il **Com.te Fulvio CHIANESE**, Pilota dell'Alitalia in quiescenza, ricorda un **"padre"** ed un **"pilota"** che al servizio della **Patria** offrì prima la sua gioventù e poi la sua consapevolezza e la sua preparazione.

- 26 Luglio - la **Sig.ra Italia SILVERIO "suocera"** del **Socio e Revisore dei Conti** del **"Circolo della P.A.N."** **M.llo 1ª Cl. Sc. CALLIGARO Bruno**.

Il **Presidente e il Consiglio Direttivo** del **"Circolo della P.A.N."**, certi di interpretare la partecipazione di tutti i **Soci** al dolore dei **"parenti"**, rinnovano la più affettuosa solidarietà e sentite condoglianze.

---- 0000 ----

Mercoledì 25 Agosto un numeroso gruppo di **Soci del "Circolo della P.A.N."** ha partecipato alla **SS. Messa**, celebrata sotto uno "shelter" delle Freccie Tricolori, **in suffragio dei Caduti nell'incidente di volo avvenuto il 28 Agosto 1988 a Ramstein**.

Come sempre la **SS. Messa** è stata resa più suggestiva dai canti del **Socio Claudio LODOLO** ed ha raggiunto l'apice della commozione quando alla fine sono stati letti i nomi di tutti i **"caduti in servizio"** delle Freccie Tricolori che il Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale intende qui ricordare:

Cap. Pil. **Massimo SCALA** +3.5.1961
 Cap. Pil. **Mauro VENTURINI** +30.8.1961
 Serg.M. Pil. **Eugenio COLUCCI** +5.5.1963
 Cap. Pil. **Raffaele D'ANDRETTA** +22.3.1967
 Serg. **Eraldo BERTOLINI** +25.04.1970
 Serg.M. **Bruno BOT** +25.04.1970
 M.llo **Luigi CATTAROSI** +25.04.1970
 Serg. **Gerardo CAVALIERE** +25.04.1970
 Cap. **Salvatore DE CRESCENZO** +25.04.1970
 M.llo **Rosario FICHERA** +25.04.1970
 Serg. **Pietro GRASSI** +25.04.1970
 M.llo **Erminio TARONDO** +25.04.1970
 M.llo **Giambattista TOSO** +25.04.1970
 Serg.M. **Giuseppe VALENTINO** +25.04.1970
 Cap. Pil. **Valentino JANSA** +22.9.1971
 Cap. Pil. **Angelo GAYS** +2.6.1973
 Ten. Pil. **Ivano POFTE** +14.3.1974
 Ten. Pil. **Sandro SANTILLI** +14.3.1974
 Cap. Pil. **Graziano CARRER** +12.7.1978
 Cap. Pil. **Piergianni PETRI** +27.5.1979
 T.Col. Pil. **Antonio GALLUS** +2.9.1981
 Ten. Pil. **John MIGLIO** +20.2.1985
 Cap. Pil. **Giorgio ALESSIO** +28.8.1988
 T.Col. Pil. **Mario NALDINI** +28.8.1988
 T.Col. Pil. **Ivo NUTARELLI** +28.8.1988
 T.Col. Pil. **Paolo SCOPONI** +12.12.1988

---- 0000 ----

Mercoledì 22 Settembre 2010, organizzata dall'**A.A.A. di Palmanova**, è stato commemorato il **Cap. Pil. Valentino JANSA** morto in un incidente di volo su Palmanova il 22 Settembre 1971; alla cerimonia hanno rappresentato il **"Circolo della P.A.N."** il **Vice-Presidente CARGNELUTTI**, i **Consiglieri MASUTTI e TOMADA** e il **Socio "Provibiro" CEDERMAZ**.

... Grazie ! ...

Trascriviamo la lettera spedita da Bucarest da Suor Rosella ed indirizzata al Presidente ed ai Soci del Circolo della P.A.N.

“ Gentilissimo signor Gaddoni e membri del **Circolo della P.A.N. (Pattuglia Acrobatica Nazionale)**!

Anzitutto vi chiedo umilmente perdono perchè vi scrivo con grande ritardo questo messaggio di ringraziamento.

Grazie per l'offerta di 500 euro che abbiamo ricevuto, la vostra generosità ci ha permesso di fare un ulteriore passo avanti nell'attuazione del **Progetto** che stiamo realizzando a **Bucarest**.

Grazie a Dio e alla collaborazione di tante persone buone e generose come voi, possiamo avere la gioia di lottare per offrire a bambini e giovani disagiati un'ambiente sereno, sano e formativo.

Una casa in cui trovino rifugio e accoglienza coloro che per motivi di povertà si sentono emarginati dalla società.

I lavori procedono bene, mi permetto di mandarvi alcune fotografie che vi daranno la possibilità di constatare a che punto essi siano.

Ancora una volta vi porgo le mie scuse per il grande ritardo con cui vi scrivo!

Dio vi benedica ! “

Bucarest 17 ottobre 2010

Sr. Rosella e Comunità



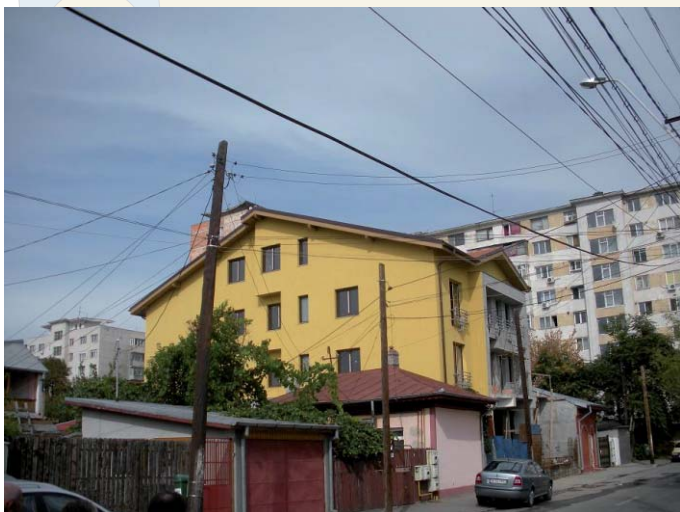
... la Casa in corso di approntamento ...

... errata corrige ...

A Pag. 3 del Notiziario del 1 Giugno 2010, nell'articolo scritto da **Renato ROCCHI**, “Allora la linea volo era composta da **F 86 E SABRE**, un intercettore diurno in dotazione a quei tempi alla **4^a** e alla **2^a Aerobrigata**”. [e non **6^a Aerobrigata**].

... la nostra Bandiera ...

Rivolto 11 - 12 settembre , nel corso della Manifestazione Aerea, per la prima volta, la bandiera del nostro Circolo è stata issata a rappresentare la nostra partecipazione.



... la Casa accoglienza di Bucarest...



.... Semplicemente come un vero
aereo !!! ...

Per realizzare una bella riproduzione in scala non c'è nulla da inventare, basta semplicemente copiare il vero aereo.

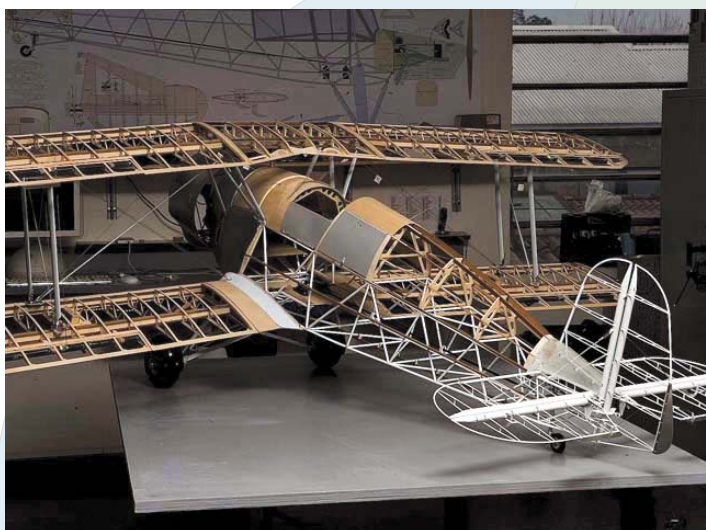
L'ho scoperto quando ho realizzato la prima riproduzione del Fieseler Storch, che ha la fusoliera in tubo di acciaio saldato come il vero aereo: il risultato è semplicemente straordinario. Grazie alla sua struttura che si può ammirare dalle finestrate e che si intuisce sotto al tessuto di copertura, l'aspetto è incredibilmente realistico. Non si tratta del solito grande modello, ma di un vero e proprio piccolo aereo. Questi aerei, (scusate se non li chiamo modelli), non sono



... Pronto al volo ...

soltanto belli da vedere, anche il volo è realistico e meravigliosamente uguale a quello dell'originale.

Questo risultato è ottenuto grazie a una scala di riproduzione generosa ed al rispetto rigoroso del disegno e dei profili originali, inoltre, contrariamente a quanto si possa immaginare visto un impiego così massiccio dell'acciaio, questa tecnica costruttiva permette di ottenere strutture incredibilmente robuste e soprattutto leggerissime. Per dare un esempio, uno "Storch" in scala 1/4 costruito in balsa da un bravo modellista pesa circa 17 kg, il mio Fieseler pesa 11,5 kg ed è molto, molto più robusto.



... vista della struttura del modello



... il Team impegnato agli ultimi ritocchi

Con questi kit, in cui nulla è lasciato al caso, ogni modellista è in grado di realizzare il proprio capolavoro, costruendo una splendida riproduzione, in grado di sopportare grandi sollecitazioni e di sostenere gli atterraggi più duri e, in ogni caso, eventuali riparazioni della struttura non presentano particolari problemi.

La vita di questi piccoli aerei è destinata ad essere simile a quella dei loro fratelli maggiori in scala 1/1, che ancora oggi, dopo tanti anni volano ancora, splendidamente conservati, regalando meravigliose sensazioni e grandi soddisfazioni ai loro proprietari.

Paolo SEVERIN amico del "Circolo della P.A.N." e del nostro Socio Onorario Mirco BENATTI.



... Paolo SEVERIN con una delle sue "creature" ...

... Nella speranza di poterci vedere numerosi anche quest'anno !!!

Venerdì 10 Dicembre dopo la **SS. Messa** celebrata in onore della nostra **Patrona**, la **Beata Vergine di Loreto**, presso l'hangar delle "Frecce Tricolori" (ore 11:00), com'è ormai tradizione consolidata in prossimità delle **Festività Natalizie**, il **Consiglio Direttivo** ha organizzato il **Pranzo** per ritrovarci con le rispettive consorti, familiari e/o amici della P.A.N. per lo scambio degli **Auguri Natalizi** che quest'anno si terrà alle **ore 12:30** presso il ristorante "**Ai Gelsi**" di Codroipo.

Il **costo del pranzo** (menù di pesce con possibilità di menù alternativo da richiedere anticipatamente) è di **Euro 30,00** pro-capite che saranno raccolti durante il pranzo stesso. Per esigenze organizzative, si richiede di confermare la partecipazione **entro mercoledì 5 dicembre p.v.** al :

tel. **0432.902166** > **M.Ilo Zonta** o **M.Ilo Abussi**
Addetti alle P.R. della P.A.N. dalle ore 09:00 alle ore 12:00

La **Quota Sociale per il 2011** è di **Euro 25,00 + (più) € 5,00** (quale parziale recupero spese postali di € 7,50) per i **solli Soci** a cui è stato spedito con **Raccomandata**, per una maggiore garanzia di recapito, il plico contenente il 1° Notiziario 2010 ed il "modellino" del Velivolo MB 339 PAN.

Il **versamento intestato al "Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale"** può essere effettuato:

Sul **C/C Postale n. 10891331** [in allegato "bollettino" di c/c/p precompilato]

con **Bonifico:**
Codice IBAN **IT38 W076 0112 3000 0001 0891 331**
Codice BIC/SWIFT **BPPIITRRXXX**

in **contanti** c/o le **Pubbliche Relazioni della P.A.N.** > **M.Ilo Zonta** o **M.Ilo Abussi**.

**IL PRESIDENTE ONORARIO "DECANO" GEN. B.A. VITTORIO CUMIN,
IL PRESIDENTE ED IL CONSIGLIO DIRETTIVO DEL
"CIRCOLO DELLA P.A.N.",
FORMULANO AI SOCI ED AI LORO FAMILIARI
I PIU' CORDIALI AUGURI DI BUON NATALE
ED UN FELICE 2011**

**Gheregheghez > Ghez Gheregheghez > Ghez
Gheregheghez > Ghez Ghez Ghez**

10° RADUNO PILOTI PATTUGLIE ACROBATICHE



RIVOLTO (UD)

11-12 SETTEMBRE 2010

BRUGAR