



Circolo della P.A.N.

Notiziario riservato ai Soci del Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale
Direzione Redazione: Aerobase Rivolto - via Udine, 56 - 33033 Rivolto (UD)
www.circolodellapan.org 31 ottobre 2012

Saluto del Col. Pil. MARCO LANT Comandante uscente delle FRECCHE TRICOLORI

Carissimi amici del "Circolo della P.A.N.",
è giunto il momento di lasciare il **Comando Pattuglia Acrobatica Nazionale** dopo un lungo periodo denso di emozioni uniche ed entusiasmanti vissute accanto a uomini eccezionali.

La forza di questo Gruppo risiede nella sua storia, nelle sue radici, nella consapevolezza e capacità di tutti di tramandarne lo spirito, le tradizioni e le tecniche in un passaggio di testimone che fa sì che le **"Freccie Tricolori"** di oggi raccolgano il valore e l'esperienza di tutti quelli che ci hanno preceduto.

Non posso fare a meno di riservare una riflessione alle tante persone, ai tanti amici che in questi anni mi hanno trasmesso questo spirito. La mente va anche a chi, purtroppo, non è più fra noi a far sentire il suo sostegno.

Da *giovane gregario* ho avuto il privilegio di assaporare l'energia di un volo unico nel suo genere: fisico, dinamico, entusiasmante; da *Capoformazione* poi quello di condurlo con la concentrazione e la coscienza della fiducia in me riposta; da *Comandante* infine, ho avuto la fortuna e l'onore di poter assistere a quello stesso volo circondato dall'affetto e dal calore del pubblico.

Sono stati anni intensi che il ritmo delle stagioni acrobatiche e degli addestramenti invernali ha scandito con elegante ed esperta continuità.

Anni che hanno portato a celebrare e ricordare, nel 2010, la tappa del **"50° Anniversario delle**

Freccie Tricolori" in una manifestazione in cui l'intera Forza Armata si è ritrovata attorno al Gruppo che ha il compito di rappresentarla.

Evento che poi si è ripetuto in forma più intima ed ancor più autentica il **1° Marzo del 2011** con il **"Raduno di tutto il personale del 313° Gruppo"**.

Magnifiche occasioni entrambe per rinsaldare valori, amicizie e rapporti di stima e affetto che da sempre segnano la nostra realtà.

Sono state esperienze indimenticabili. Impossibile rimanere indifferenti al cospetto del maestoso fronte di pubblico che ha voluto dimostrare l'affetto e il sostegno nei confronti dell'Aeronautica Militare e alla sua Pattuglia Acrobatica nella manifestazione del settembre 2010.



il Col. Pil. MARCO LANT

“Decine di migliaia di persone con il naso all'insù che, con grande dignità e senso dello Stato, hanno intonato composte l'Inno Nazionale mentre i dieci velivoli delle PAN stendevano con grazia il Tricolore della nostra Bandiera.

Impossibile non emozionarsi negli occhi di tutti i **radunisti** nel marzo seguente, tutti uomini delle “**Frecce Tricolori**”: persone che fanno la differenza, aggiungono passione, entusiasmo e quel pizzico di genuino coraggio che le fa diventare persone speciali. Persone che ogni giorno, con dedizione e duro lavoro, hanno saputo e sanno rendere possibile il perpetuarsi della tradizione del volo acrobatico collettivo.

Vorrei ringraziare tutti di cuore per aver operato sempre con onestà e generosità, per essere stati chi valido *collega*, chi insostituibile *collaboratore* e chi caro “*ex*”. Tutti accomunati dall'amore per le nostre “**Frecce Tricolori**” e dall'aver saputo interpretare il proprio ruolo con disciplina ed eleganza accompagnate da quel genuino “**spirito di Gruppo**” e quella bonaria insofferenza di chi ha visto tanto, tanto ricorda e ancor più sa raccontare. Voglio esprimere la mia riconoscenza a tutti gli amici del “**Circolo della P.A.N.**”: una grande carica di vitalità e affetto, vicini da tanto e senza condizioni alla PAN.

Un ringraziamento particolare al **Direttivo** per la considerazione, il sostegno e la guida che mi ha sempre riservato con grande discrezione, umiltà e saggezza.

È stato un periodo intenso e faticoso, ma anche irripetibile e appassionante.

Lascio sereno, sicuro del fatto che il **Magg. Jan SLANGEN** saprà guidare con maestria una grande squadra di uomini pronta a volare, a lavorare con slancio e giovane energia per portare le “**Frecce Tricolori**” dove la tradizione e l'esperienza hanno insegnato; confido nel mio tempo per continuare a lungo, insieme a voi, a godere dei loro sempre maggiori successi e fortune.

Col. Pil. MARCO LANT

Caro Presidente, un giorno lontano mi dicesti di scrivere qualcosa dei miei “ricordi di un tempo passato”. Ora l'ho fatto. Ti invio questo “ricordo” tutto esattamente vero!

Un saluto affettuoso

Rolando GOLDONI

RICORDI di un “ OTTANTENNE ”

Sento il bisogno di far conoscere ad altri un episodio della mia vita aeronautica che mette in luce le qualità di una persona, piuttosto schiva, ma di enorme valore umano.

Sto parlando di **Vittorio CUMIN**, aviatore friulano, di poche parole, pronto al sorriso, di grande gentilezza d'animo.

..... Quel pomeriggio d'estate, forse 1963 o 64, eravamo a 'ciondolare' sotto le ali dei nostri F 86 (o G 91) nell'Aeroporto di Bruxelles in attesa di essere chiamati per la nostra esibizione in quella grande manifestazione aerea belga; non ricordo se c'era qualche ricorrenza particolare.

Dimenticavo di dire che “noi” eravamo la **P.A.N.** (**Pattuglia Acrobatica Nazionale**) **FRECCHE TRICOLORI** comandata dal **Cap. Vittorio CUMIN**.

Il tempo era incerto, nuvole veloci si alternavano a sprazzi di sereno. Noi eravamo tutti col naso per aria per capire che tipo di programma di volo porre in essere: alto o basso.

Ho detto noi ma chi sembrava preoccupato era solo il 'Capo', **Vittorio**, che camminava avanti e indietro, sempre guardando l'evolversi del tempo.



Grand Place, Bruxelles – Patrimonio dell'umanità



Le nubi avevano coperto l'azzurro del cielo, ma erano strati piuttosto alti e quando un velivolo F 84 F fece la sua manifestazione con un programma di 'loopings' e 'virate sfogate' **Vittorio** decise che c'era lo spazio per il 'programma alto'.

Infatti all' F 84 F per fare un 'looping' ci vogliono almeno 1.000 piedi più che ad un G 91 o F 86.

Così, dopo il decollo ed il ricongiungimento virammo e puntammo giù sulla pista, ben allineati ed il **Vittorio** cominciò a dire: "su ... su ... andiamo per il 'looping con trasformazione' pronti ... pronti ... " in quel momento, con il muso a circa 45° sull'orizzonte entrammo nelle nubi.

" Fermi ... fermi " disse subito **Vittorio** mentre stava per ordinare la trasformazione (non ricordo se a 'cigno' od altro) eravamo entrati in uno strato compatto di nubi, per fortuna tranquilla senza turbolenza.

A distanza di tanto tempo, chissà perché, mi ritornano alla

mente quei momenti, ... **le FRECCE TRICOLORI 1964** ... quella situazione di lunghissimi minuti

secondi, quando attaccati l'un l'altro 8 'ragazzi' seguivano fedelmente l'ala del n° 1, **Vittorio CUMIN**, che con voce serena ripeteva: "Fermi ... fermi state fermi".

Io cercavo di stare più fermo che potevo, pensando a **FERRAZZUTI** che stava attaccato alla mia ala sinistra, ma la mia mente vagava per le valli del Friuli dove andavo a pescare ogni volta che potevo. Uscimmo dalle nubi – sopra lo strato, nel cielo azzurro.

"Fermi ... fermi ... " ripeteva ancora **Vittorio**.

Completammo quell'arco di cerchio che ci rimaneva da fare e rientrammo a testa in giù nella nube. Questa volta puntavamo il terreno.

Non provavo paura, tutto compreso nell'importanza di stare fermo in posizione, ma la mia mente pensava

a quello che avrebbe detto **ANTICOLI** (spirito assai critico che trovava sempre qualcosa da dire) o a come l'avrebbe raccontata **TURRA** che, nella difficile posizione di 1° fanalino, era circondato da 8 aeroplani.

Non pensavo affatto alla situazione in cui mi trovavo: in una Pattuglia di 9 aeroplani che puntava su un aeroporto gremito di spettatori, compreso **Re BALDOVINO** che ci avevano detto che sarebbe stato presente.

Quando uscimmo dalle nubi eravamo esattamente sulla pista, come se il 'looping' fosse stato eseguito in aria chiara.

" Continuiamo con il 'programma basso' " furono le parole di **Vittorio** così continuò fino alla fine della nostra esibizione, per la quale ottenemmo applausi.

Ora non ricordo se ci fu un riconoscimento particolare per **Vittorio** che aveva condotto in porto, tanto magistralmente,

quella situazione di emergenza.

Né ricordo se l'ho ringraziato.

Ora che la memoria per le cose di un tempo lontano mi torna a tratti, voglio farlo, voglio dirgli, anche a nome degli altri 7. **grazie TOIO!**

Sei un grande, d'animo e di cuore, come dimostri ogni giorno, ancora oggi, accanto ad **Angela**.

Gen. S.A. Rolando GOLDONI

... Quanto lungo ed intensamente vissuto è stato questo **looping** ? ... **Indelebile nella memoria !!!**

Ma chi furono i primi Piloti che riuscirono a fare il **looping** ?

Abbiamo così scoperto due Pionieri del Volo.



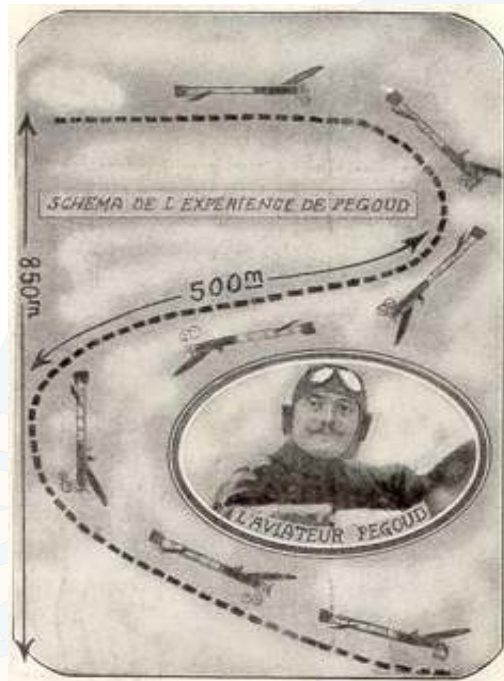
LOOPING

Il looping è probabilmente la più famosa delle figure

Storicamente questa manovra fu nei primi anni il banco di prova dei velivoli, sia perché era necessario un buon motore in grado di sostenere la fase iniziale della manovra e di portare l'aereo alla *sommità del looping* senza stallare sia, soprattutto, perché l'accelerazione iniziale di circa 3,5 g è stata per anni un limite che le strutture non erano in grado di affrontare.

I molti tentativi finiti tragicamente meritavano a questa manovra il famoso appellativo di "*giro della morte*".

Nel periodo antecedente la [Ia Guerra Mondiale](#), infatti, molti tentativi eseguiti in genere durante le esibizioni



*disegno schematico della sua esibizione
(da una rivista dell'epoca)*

aeree, alla presenza di pubblico e stampa, finirono tragicamente o per la fragilità del velivolo che semplicemente si "sfasciava" durante la richiamata finale, o per l'impossibilità di uscire dalla "*vite*" che si innestava in prossimità della *sommità del looping*, quando l'aereo si trova in volo rovescio e la velocità è minima.

Bisogna infatti tener conto del fatto che la manovra di uscita dalla *vite* non era ancora conosciuta.

Anche se il primo Pilota a compiere un *looping* fu il [sovietico Piotr Nikolajevic Nesterov](#), che "solo soletto" e in assenza di pubblico e stampa compì la manovra il 27 Agosto del 1913; la paternità di questa figura è

generalmente assegnata ad [Adolphe Pégoud](#), [francese](#), che riuscì nella manovra durante la "*Fiera dell'Aria*" di Juvisy del 2 Settembre dello stesso anno.

Durante la manovra il *monoplano Bleriot* perse quasi tutti i mille metri di quota e non eseguì affatto un *looping* perfetto, ma più o meno una specie di *S*, che cominciò con una picchiata di 200 metri per raggiungere la velocità di entrata, quindi un *looping* più o meno classico e ancora una lunga picchiata per riprendere l'assetto senza "caricare" troppo la struttura.

Il *looping* corretto deve risultare una traiettoria circolare perfetta, che deve iniziare e concludersi alla stessa quota e, come sempre, con l'aereo orientato nella stessa direzione iniziale.

Per quanto sia sostanzialmente facile eseguire un *looping*, non è affatto banale eseguirlo correttamente. Gli errori più comuni sono la perdita di direzione, dovuta, tra l'altro, ai diversi effetti dell'elica nei vari assetti che si vengono ad incontrare durante la manovra, lo stallo rovescio alla *sommità del looping*, dovuto ad una errata impostazione della manovra (velocità d'entrata troppo bassa) o ad una fase di cabrata troppo prolungata.

Questo stallo può essere molto pericoloso, visto che potrebbe innestare una vite rovescia che facilmente può disorientare un pilota alle prime esperienze.

Un secondo tipo di stallo può verificarsi in fase di richiamata finale. Se la richiamata è troppo brusca l'aereo può raggiungere angoli di incidenza molto elevati, ma essendo alta la velocità, questo non innesta alcuna vite.

L'effetto di uno stallo di questo tipo è di solito una violenta "rollata" che porta il velivolo a concludere la manovra in direzione marcatamente diversa da quella di entrata.

Una picchiata troppo dolce, però, causa una perdita di quota, anch'essa da evitare se si vuole eseguire un *looping* perfettamente circolare.

Adolphe Celestine PEGOUD *fu un vero Pioniere del Volo.*

Lasciato l'esercito nel 1913 divenne Pilota Civile il 1° Marzo 1913.

Nell'Agosto dello stesso anno *fu il primo europeo a lanciarsi col paracadute da un aereo.*

Pochi mesi dopo *fu il primo Pilota ad eseguire un **looping*** (prima di lui lo fece [Piotr Nesterov](#), ma all'epoca non gli venne data alcuna pubblicità). *Fu ancora lui ad eseguire il primo **tonneau*** e, durante la guerra, *fu il primo Aviatore ad abbattere cinque avversari*, guadagnandosi il titolo di «**asso**».



Adolphe Celestine PÉGOUD

*Fu purtroppo anche il primo "asso" abbattuto durante un combattimento aereo e, ironia della sorte, proprio da un Pilota, **Kanudski**, che in tempo di pace fu suo allievo.*

Adolphe Celestine Pégoud nasce a Montferrat il 13 Giugno del 1889, figlio di un contadino e di una sarta.

Raggiunta la maggiore età, si arruola con un contratto di cinque anni e il 12 agosto 1907 viene inquadrato nel 5° Cacciatori d'Africa ad Algeri.

Nel 1909 viene nominato Brigadiere e assegnato al 3° Reggimento di Artiglieria Coloniale; qui conosce il **Capitano Louis Carlin** che, appassionato del volo, ha appena ottenuto il Brevetto di Pilota.

Pégoud chiede ed ottiene di essere trasferito alla Scuola di Volo di Satory con l'incarico di aiuto-meccanico, sotto il comando dell'ormai amico Ufficiale.

Finita la ferma **Pégoud** lascia l'esercito e frequenta la Scuola di Pilotaggio di Bron, presso Lione, dove il 7 marzo 1913 ottiene il *Brevetto di Pilota Civile n. 1243 dell'Aero Club di Francia*.

Viene quasi subito ingaggiato da **Louis Bleriot** come terzo meccanico

E' questa la stagione che segna la nascita del **volo acrobatico**.

All'epoca era necessario dimostrare l'affidabilità dei velivoli, ed inoltre l'industria aveva necessità di testare "sul campo" i limiti prestazionali e strutturali dei velivoli.

La prima impresa del giovane **Pégoud** fu lanciarsi col paracadute da un aeroplano.

Il Paracadute prima del 1913

Sebbene si abbia notizia di acrobati cinesi che già poco dopo l'anno mille si lanciavano da alte torri frenando la caduta per mezzo di grossi ombrelli, l'ideazione del paracadute si attribuisce al nostro **Leonardo da Vinci**.

Il paracadute da lui ideato era di forma piramidale e tenuto aperto alla base da quattro aste di legno.

Scriva **Leonardo** nel suo Codice Atlantico: "Se un uomo ha un padiglione di pannolino intasato che sia dodici braccia per faccia e alto dodici, potrà gittarsi d'ogni grande altezza senza danno di se"

Nel Giugno del 2000 l'inglese **Adrian Nicholas** costruisce un paracadute seguendo lo schema ideato da **Leonardo** ed utilizzando gli stessi materiali reperibili nel sedicesimo secolo.

L'oggetto pesa 85 kg e **Nicholas** lo utilizza per lanciarsi da una mongolfiera da una quota di 3000 metri.

Il paracadute di **Leonardo** scende con un rateo paragonabile a quello di un moderno paracadute ad ala.

Nicholas comunque lo abbandona alla quota di 600 metri e conclude il volo aprendo un moderno paracadute.

Anche se il paracadute di **Leonardo** in effetti aveva ben funzionato, in atterraggio normalmente si frena la velocità di discesa poco prima dell'impatto al suolo, manovra che sul progetto di **Leonardo** non era prevista.

Già comunque nel 1617 **Fausto Venanzio** si era lanciato con successo da una torre a Venezia con un paracadute simile a quello progettato da **Leonardo**.

Il francese **Jean Pierre Blanchard** inventa nel 1785 il paracadute pieghevole e lo sperimenta con successo lanciando da un pallone alcuni animali.

Morrà nel 1809 provando personalmente la sua stessa invenzione.



Leonardo ed il progetto del suo paracadute

Il primo vero paracadutista viene considerato il parigino **André-Jaques Garnerin** che nel 1797 si lancia da una mongolfiera da 600 metri su Parigi.

Il **paracadute**, trentadue piedi di diametro, trentasei fusi e privo di qualsiasi foro, si apre perfettamente ma durante la discesa oscilla talmente da creare nausea al suo utilizzatore il quale, su suggerimento del fisico **Lalande**, lo perfeziona successivamente con l'aggiunta di un foro apicale.

L'anno successivo, **Jeanne-Geneviève**, moglie di **Garnerin**, diventa la prima donna a lanciarsi con un **paracadute**.

I paracadute costruiti fino ad ora non hanno una imbracatura. La calotta è racchiusa dentro un contenitore solidale con il pallone e con le funi di sospensione collegate alla navicella, all'interno della quale è sistemato l'uomo.

In caso di necessità, la navicella viene staccata dall'aerostato e il paracadute si apre per estrazione.

Jodeki Kuparento, nel 1808, è il primo aviatore ad utilizzare il paracadute per salvarsi da un velivolo.

Il suo **pallone** prese fuoco nei cieli di Varsavia.

Tom Baldwin inventa nel 1887 l'imbracatura. Grazie a questa è ora possibile lanciarsi da un aerostato senza portarsi dietro mezza navicella.

Nel 1901 l'americano **Charles Broadwick** progetta un **paracadute** abbastanza simile a quelli tuttora in uso.

Imbracatura, pacco paracadute disposto sulla schiena e avvolto da relativa custodia, apertura automatica con fune di vincolo, il tutto incorporato in una specie di giacca.

Nel 1908 la californiana **Georgia (Tiny) Broadwick** effettua il suo primo lancio all'età di 15 anni, da un **pallone ad aria calda**, usando il **paracadute** costruito da suo padre adottivo Charles.

Cinque anni dopo diventa la prima donna che si lancia da un aereo.



Georgia (Tiny) BROADWICK



L'ottantenne « TINY » con il suo paracadute !!

Nel 1914 effettua cinque lanci dimostrativi per presentare il **paracadute** alle autorità americane.

In uno di questi la fune di vincolo si impiglia per un attimo negli impennaggi dell'aereo.

Per evitare il ripetersi dell'inconveniente taglia la fune di vincolo lasciandone uno spezzone che, nell'ultimo lancio, le permette di aprire manualmente il paracadute. In quattordici anni effettua oltre mille lanci, la maggior parte in caduta libera.

Morrà nel 1979 all'età di 86 anni.

Gli americani **Grant Morton** e **Albert Berry** sostengono di essere stati i primi ad essersi lanciati da un aereo, siamo nel 1911.

Morton si lanciò con un **paracadute di seta**, tenuto in mano e rilasciato subito dopo l'uscita. **Berry**, invece, usò un sistema la cui velatura era alloggiata all'interno di un contenitore applicato sotto l'aereo.

Ma se **Morton** e **Berry** si erano lanciati (come parrebbe ovvio) da velivoli biposto, la **scuderia Bleriot** sceglie per l'impresa un **Bleriot XI**, monoposto.

La soluzione, come minimo antieconomica, visto che il monoposto privo del Pilota non avrebbe potuto fare altro che schiantarsi al suolo, fu dettata da due considerazioni: la prima fu che si temeva che lo



spostamento repentino del baricentro, dovuto al salto del "passeggero", avrebbe potuto rendere il biposto (eravamo agli albori dell'aeronautica e gli aerei non erano poi quel granché) ingovernabile.

In secondo luogo l'impresa era destinata a dimostrare l'efficacia del paracadute come mezzo di emergenza per abbandonare il velivolo, e quindi la dimostrazione poteva essere efficace solo se a lanciarsi fosse stato l'intero equipaggio, e cioè il solo Pilota nel caso del velivolo monoposto.



A Buc, vicino Versailles, **Pégoud** portò il suo Bleriot XI (lo stesso con cui **Bleriot** aveva attraversato la Manica) a 2000 piedi (circa 700 m) e si lanciò con successo.

Il **paracadute** si aprì perfettamente e tutto sarebbe filato liscio se **Pégoud** non avesse dimenticato di spegnere il motore del suo aereo prima di lanciarsi.

Il **velivolo**, lasciato senza Pilota, compì infatti prima di schiantarsi al suolo ogni genere di evoluzione, rischiando più volte di travolgere il **paracadutista**.

Leggenda vuole che fu proprio osservando le folli evoluzioni del suo Bleriot che **Pégoud** decise di provare in seguito a ripeterle (stavolta restando ai comandi) facendo così "nascere" **l'acrobazia**.

Il 1° Settembre 1913, ai comandi di un Bleriot XI modificato, con un motore di 50 hp e il carrello principale pivotante (soluzione originale che avrebbe dovuto facilitare il decollo e l'atterraggio col vento al traverso), nei cieli di Jusivy, **esegui il primo "volo rovescio" della storia** (facendo il bagno con la benzina fuoriuscita dal foro di aerazione del serbatoio durante la fase "rovescia"...).

Ma la manovra che più riassume in sé le difficoltà del volo acrobatico era la "gran volta", il "looping".

Questa manovra infatti necessita di un velivolo in grado di resistere ad almeno 4 "g", con un motore capace di sostenerlo in volo anche nella fase "rovescia"

e finalmente abbastanza potente da permettergli di raggiungere senza stallare la sommità della volta.

Il 21 settembre 1913, ancora nel cielo di Buc, di fronte a una grande folla, **Pégoud** a bordo di un Bleriot effettuò il suo primo tentativo di chiudere il cerchio.

E nonostante già **Nesterov** avesse eseguita la manovra alcuni giorni prima (ma l'Ufficiale russo lo aveva fatto solo soletto e senza dare alcuna pubblicità al gesto) **ad Adolphe Pégoud viene normalmente attribuito l'onore di aver compiuto il primo looping della storia.**

*Vero è che poi fu il francese a dedicarsi anima e corpo all'**acrobazia**, inventando e provando altre manovre, tra cui il fondamentale "tonneau", o avvitemento sull'asse, e compiendo finalmente il **looping** in modo perfetto, anzi, tanto perfetto da riuscire a realizzarne ben quindici consecutivi il 14/12/1913, a Jusivy.*



« BLERIOT XI »

A testimonianza della sua abilità e dedizione fu insignito di una Medaglia d'Oro per meriti sportivi dalla *Academie des Sports*.

Nel mese di Settembre del 1913 **Pégoud insegnò le basi dell'acrobazia ai colleghi Piloti inglesi.**

Il primo inglese ad eseguire un looping fu B.C. Hucks, a Buc il 15 Novembre, mentre **il primo ad eseguirlo in Inghilterra fu George Lee Temple**, a Hendon il 24 Novembre.

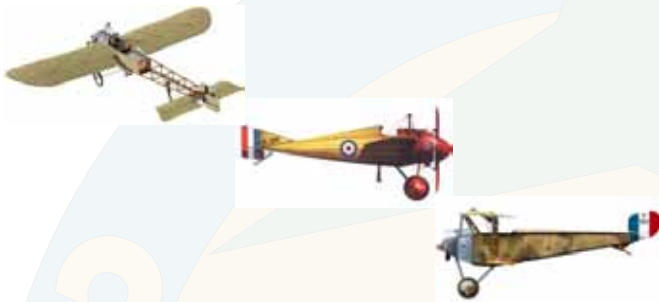
Richiamato in servizio nell'agosto 1914, venne assegnato al II° Gruppo Aviazione di Reims.

Il 2 Settembre, secondo un documento dell'epoca, **"il Soldato riservista Pégoud del Gruppo di Squadriglia della III Armata, senza risparmiarsi ha dato prova fin dal principio della campagna di doti eccezionali di ardimento e sangue freddo, particolarmente nel corso di una missione a Mauberge. Tre volte il suo aereo è stato traforato da proiettili. E' stato nominato Sergente in questa occasione"**.



PEGOURD in una cartolina d'epoca

Tra il Febbraio e il Luglio del 1915 **Adolphe Pégoud** vola con il suo **Bleriot XI**, con il "**Bullet**" e con il **Nieuport X**, conquistando ben sei vittorie (tutte accertate, mentre tre dei sei successi del più famoso **Roland Garros** non furono mai confermati)



guadagnandosi per primo il titolo di "**asso**" che i giornali dell'epoca gli attribuirono per aver abbattuto cinque aerei nemici.

Promosso Sotto-Luogotenente il 15 giugno 1915, ottiene la Legion d'Onore il 28 agosto.

La notizia del prestigioso riconoscimento giunge solo nel pomeriggio del 31 agosto.

Purtroppo nella mattinata **Adolphe Celestin Pégoud** era stato abbattuto da un caccia nemico mentre cercava di contrastare l'attività di un ricognitore.

Anche in questo **Pégoud** stabilì un primato: fu infatti il primo "**asso**" ad essere abbattuto durante un combattimento aereo (**Garros** fu abbattuto prima di lui ma dal fuoco di terra).

Il Caporale Pilota **Karl Kanudski** che lo abbatté, nella fase prebellica, era stato un ammiratore dell'aviatore francese, e scrisse una sentita e commossa lettera di condoglianze al "**padre**" di Pégoud, dispiacendosi sentitamente per il fato che lo aveva reso responsabile della morte del figlio.

Adolphe Pégoud, inumato dapprima nel cimitero di Bresse a Belfort, fu successivamente esumato e sepolto nel cimitero di Montparnasse dopo avere ricevuto il 23 novembre 1920 gli onori a Notre Dame.

Piotr Nicolajevic NESTEROV

Il primo episodio di caccia aerea, cioè di velivolo abbattuto da un altro velivolo, è l'eroico sacrificio del Pilota russo **Piotr Nicolajevic Nesterov**, che il 26 Agosto 1914, col suo **Morane Saulnier** disarmato si lanciò contro il ben più robusto **l'Albatros B.III** austriaco del **Barone Von Rosenthal** speronandolo ed abbattendolo. **Nesterov** non sopravvisse allo scontro.

Piotr Nesterov fu il primo Pilota ad abbattere un aeroplano.

Negli anni che precedettero la guerra fu un pioniere dell'aviazione e, insieme al francese **Pégoud**, uno dei padri dell'acrobazia aerea.

Fu **Nesterov** a compiere il primo looping della storia, il 27 Agosto 1913.

Fu inoltre progettista: ideò superfici mobili che molto somigliano ai moderni flaps e aerofreni, anche se lui li aveva montati sulla coda e, in particolare, modificò un **Nieuport-IV** tagliandolo e montandoci sopra i dispositivi da lui inventati.

Piotr Nikolaevich Nesterov nasce il 15 Febbraio 1887, figlio del Direttore della Scuola Militare di Nizhny Novgorod.

Come è naturale abbraccia sin da subito la carriera militare e si diploma nella stessa scuola il 10 Agosto del 1904.

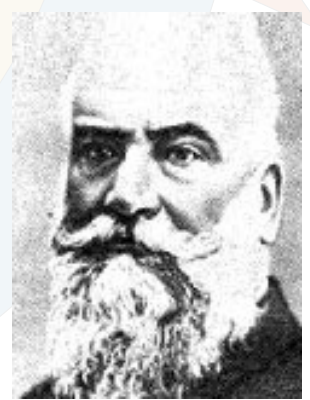
Nel 1906 viene promosso Sottotenente avendo raggiunto uno dei migliori punteggi presso la Scuola di Artiglieria Mikhailovskaja e viene aggregato alla IX Brigata di artiglieria a Vladivostok.

Nel 1909 ottiene di essere trasferito presso una compagnia aeronautica.

Nel 1911 conosce il **Professor N.E. Joukovski** "per quelli che ne sanno di aerodinamica ... sì, proprio quello del teorema di Kutta-Joukovski" e **P.P. Sokolov** e diviene un membro della Società Aeronautica Nizhny Novgorod.



P. N. NESTEROV



N. E. JOUKOVSKI



Costruisce un *Aliante* insieme a *Sokolov*.

Il suo primo volo lo effettua proprio sul "suo" Aliante. Nell'Ottobre del 1911 il Tenente **Nesterov** frequenta la Scuola per Ufficiali Piloti di Aerostati a St. Pietroburgo, e dal 29 di Agosto 1912 la Scuola Aeronautica di Gatchinskaja.

Il 28 Settembre 1912 **Nesterov** ottiene il Brevetto di Pilota.

Il 26 Aprile 1913 gli viene assegnato il comando del XI° Gruppo di Volo presso la IIIª Compagnia Aerea di Kiev.

Vola sulla tratta Kiev - Oster- Kozelez- Nezin- Kiev, sulle Kiev - Odessa - Sevastopol e Kiev - Gatchina.

E' tra i primissimi aviatori a volare di notte.

All'epoca si insegnava a volare evitando di inclinare il velivolo.



Nesterov dimostrò come invece la virata deve essere sempre accompagnata da un movimento di rollio e come proprio il voler eseguire virate "piatte" comportava il rischio di incidenti.

Per lo stesso principio con cui le ali tengono su l'aereo in virata (per chi conosce un po' di aerotecnica la virata corretta è consentita dall'incremento di

portanza delle ali che fornisce la forza centripeta necessaria a curvare la traiettoria. L'angolo di rollio, detto "angolo di bank" è proporzionale al fattore di carico "ng" che Aereo e Pilota dovranno sopportare), **Nesterov** dimostrava che avrebbero dovuto farlo anche durante un "looping".

Queste idee erano considerate semplicemente folli sia dai progettisti che dai suoi compagni e superiori.

Il 27 Agosto **Nesterov** mostrò al mondo che aveva ragione eseguendo un **looping** o "giro della morte", come lo definirono i giornali dell'epoca, con un Nieuport IV.

Per questa impresa fu inizialmente punito dai suoi superiori.

In seguito però, l'ammirazione suscitata dalla sua manovra nel mondo intero gli valsero una Medaglia d'Oro dalla Società Aeronautica di Kiev e la promozione a Capitano.

Nonostante gli fosse stato proibito, eseguì nuovamente un **looping** il 31 Marzo 1914.

Nesterov era convinto che in battaglia proprio la pratica dell'acrobazia aerea sarebbe stata indispensabile per permettere ai Piloti di riportare successi e, soprattutto, di riportare indietro l'aereo e la pelle!

Nesterov per primo eseguì un attacco aereo durante le manovre del Settembre 1913.

Inoltre sviluppò le tecniche di atterraggio e decollo notturni e applicò lampade all'acetilene sui monopiani, sempre per il volo notturno.

All'inizio della guerra **Nesterov** e il suo Gruppo vengono inviati sul fronte sud occidentale.

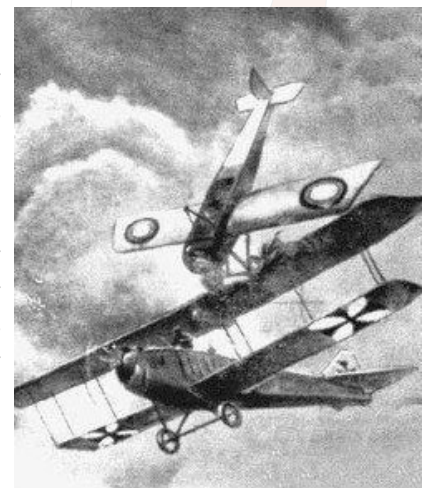
In reali condizioni di guerra ha la possibilità di applicare le sue idee, che spesso risultano efficaci.

Sviluppa tattiche di ricognizione notturna e dispositivi per il bombardamento, cercando nuovi sistemi per utilizzare gli aerei in battaglia.

Le sue idee sono talmente efficaci che il comando austriaco mette una "taglia" su di lui, promettendo una medaglia a chiunque riuscirà ad abbattere l'aereo di **Nesterov**.

Il Pilota russo era convinto della necessità di ingaggiare battaglia anche nei cieli, utilizzando proprio gli aerei per contrastare i ricognitori e bombardieri avversari.

Ma dal momento che all'epoca sui velivoli non erano montate armi, l'unica tattica che



Dipinto dello speronamento effettuato da NESTEROV

Nesterov vedeva possibile era "speronare" l'avversario.

Il 26 Agosto 1914 **Nesterov** ebbe la possibilità di mettere in pratica anche questa sua teoria, attaccando e speronando con il suo leggero Morane-G il ben più massiccio biposto da ricognizione austriaco Albatros B.III del **Barone Von Rosenthal**.



Dopo l'impatto l'Albatros di **Rosenthal** continuò a volare ancora per un po', poi piegò a sinistra e precipitò.

Ma anche il velivolo di **Nesterov** prese fuoco e cadde. **Nesterov** è diventato “**eroe nazionale**”, a lui è oggi dedicata una delle più prestigiose onorificenze russe. La città di Jolkova, nei cui cieli avvenne lo scontro, in suo onore fu poi chiamata “**Nesterova**”.

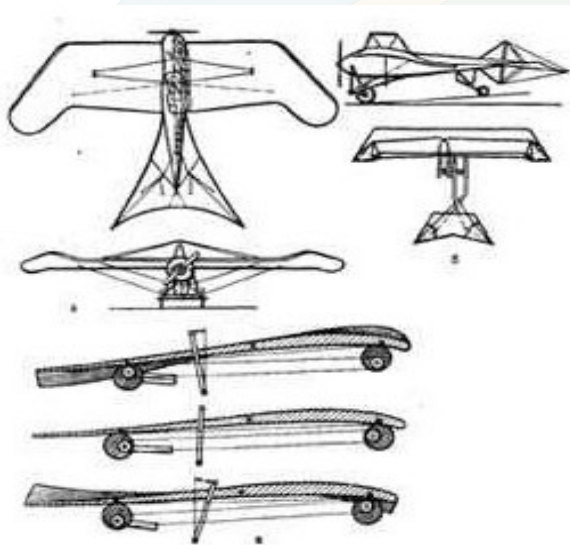
NESTEROV progettista

Oltre ad essere un Pilota, e forse prima ancora che un Pilota, **Nesterov** fu un Ingegnere Progettista.

Il suo sogno era di realizzare un aereo veloce e manovriero, applicando alla struttura alcune idee derivate direttamente dall'osservazione degli uccelli.

Le particolarità del Velivolo erano:

- .- Assenza di impennaggi verticali e manovra differenziata dei piani di coda
- .- Geometria variabile dell'ala, con possibilità di variare l'angolo di freccia e di diedro della parte più esterna dell'ala.
- .- L'adozione di aerofreni (o se volete la possibilità di usare come tali) sui piani di coda.



Schema del “progetto” di Nesterov

Il primo progetto di **Nesterov**, datato 1909, riguardava essenzialmente i *controlli di volo*. In pratica, coerentemente con la sua osservazione che la virata doveva essere eseguita con un angolo di rollio accentuato, **Nesterov** riteneva sostanzialmente inutili gli impennaggi verticali. Il suo *velivolo* doveva avere una coda solo orizzontale (il disegno in realtà ricorda un po' il **Taube** “colomba” tedesco, un aereo che in quegli anni era già obsoleto). Ma doveva poter modificare in modo sostanziale la geometria delle ali. Questo in realtà non era un concetto particolarmente estraneo alla tecnologia dell'epoca.

Bisogna infatti considerare che gli aerei, certamente quelli più performanti come i monoplani di **Bleriot** e **Morane**, non avevano vere e proprie superfici mobili (cioè alettoni rigidi incernierati ad un'ala altrettanto rigida), ma *l'intera ala era deformata*, un po' come l'ala di un moderno parapendio (immaginatevi un parapendio “steccato”), avendo una struttura flessibile e le controventature collegate alla cloche.

Nesterov però aveva ideato un'ala molto più deformabile, dove avrebbe dovuto cambiare sostanzialmente non solo la curvatura del profilo (in modo differenziale questo produce lo stesso effetto degli alettoni), ma anche l'angolo di diedro e di freccia.

In realtà, con le conoscenze odierne, direi che tali accorgimenti non avrebbero poi portato grossi vantaggi.

La modifica di tali caratteristiche influenzano stabilità laterale e, soprattutto, il “numero di Mach critico”, cosa che ha infatti importanza per velivoli che raggiungano elevate velocità.

All'epoca si era ben distanti dal sentire questa necessità!

Erano invece interessanti gli *aerofreni* che **Nesterov** avrebbe aggiunto modificando la deformabilità dei piani di coda.

Questi avrebbero dovuto permettere agli aerei di riprendersi senza sfasciarsi da velocissime picchiate (un concetto poi applicato con successo agli **Stuka** tedeschi nella Seconda Guerra Mondiale).

Nesterov pensò anche al *paracadute frenante*, accorgimento anch'esso attuale solo per velivoli ad altissime prestazioni (altissimo carico alare e alte velocità di atterraggio) e all'epoca abbastanza inutile.

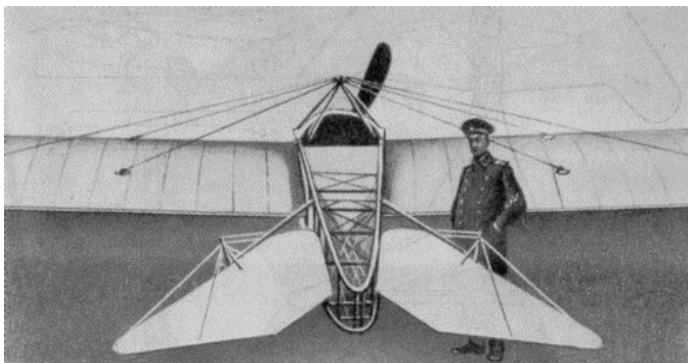
Verso la fine del 1913 **Nesterov** si era fatto un nome sia come Pilota che come Ingegnere, ed ottenne finalmente di poter lavorare al suo progetto.

Prima di tutto cercò di realizzare una coda secondo i suoi schemi.

Accorcì di 70 cm. la fusoliera di un **Nieuport IV** e tolse la coda. Lasciò i piani orizzontali, incrementandone notevolmente la superficie, aggiungendo una notevole area per il bilanciamento aerodinamico.

Proprio la forma delle superfici di controllo e in particolare l'angolazione dell'asse di rotazione furono oggetto di studio e di numerose messe a punto.

Nesterov realizzò queste modifiche insieme al suo meccanico **Nelidov** nei primi mesi del 1914 e volò con il suo *prototipo* nella primavera dello stesso anno.



Il Nieuport IV modificato da Nesterov

La coda lavorava generalmente bene, ma il progetto incontrava difficoltà nella coordinazione delle nuove superfici di controllo con l'ala originale del Nieuport.

Nesterov non era soddisfatto dei suoi test e considerava di dover lavorare ancora molto per mettere a punto la "sua coda".

La fabbrica "DUX" gliene avrebbe offerto l'occasione proprio nell'estate del 1914, ma l'inizio della guerra sconvolse i suoi progetti.

Gli «Assi» e le tecniche della Caccia

Come già riportato, nel 1913 alla "Fiera dell'Aria" di Juvisy, il grande Pioniere francese, **Adolphe PEGOUD**, mostrava per primo una nuova figura, il «**Looping**», o giro della morte.

In seguito egli sviluppò anche la rotazione sull'asse longitudinale, il «**Tonneau**», *creando le due figure fondamentali dell'Acrobazia*.

Queste nuove manovre furono considerate poco più che esibizioni da circo e soltanto il tedesco **Oswald BOELKE**, a guerra iniziata applicava le *tecniche acrobatiche* ai primi scontri aerei.

Grazie alla sua intuizione **BOELKE** sviluppò in seguito i *principi della caccia* da cui trasse il *prontuario in otto punti del buon cacciatore*, che recitava pressa poco così:

1. cerca di attaccare sempre da una posizione di vantaggio, possibilmente con il sole alle spalle;
2. una volta iniziato vai fino in fondo all'attacco;
3. spara solo a breve distanza, e quando sei certo di colpire;
4. tieni sempre sotto controllo l'avversario;

5. è essenziale assalire sempre l'avversario dalle spalle;

6. se sei attaccato in picchiata non cercare di sfuggire ma passa da attaccato a cacciatore;

7. sopra le linee tieni sempre presente dove sono quelle amiche;

8. come principio, attaccare sempre in gruppi di 4 o 6 se i nemici si dividono fare lo stesso evitando di concentrarsi in tanti sullo stesso aereo.

Da questi punti si può sintetizzare che:

Il cacciatore deve potersi avvicinare alla sua preda di sorpresa, possibilmente dal lato posteriore, sparare solo brevi raffiche con la certezza di colpire il bersaglio.

Se è lui ad essere attaccato, si deve liberare della pressione avversaria con una delle due manovre acrobatiche base, in maniera da ritardare e obbligare l'antagonista a trovarsi più avanti passando da cacciatore a cacciato.

BOELKE nel 1915 volava con un altro grande Pilota, **Max IMMELMANN**. Quest'ultimo sviluppò una sua manovra per sorprendere il nemico che *fondeva mezzo Tonneau con mezzo Looping*.

In quel periodo i due trasferirono le proprie conoscenze a **FIESLER**, in Macedonia, ma poco dopo **IMMELMANN** perse la vita.

L'anno seguente **BOELKE** prese il Comando di una nuova Squadriglia, la «**Jasta 2**».

Del Reparto facevano parte anche **RICHTOFEN**, **UDET** e **GOERING**.

La formazione che metteva in pratica le regole del capo, diventò famosa per i risultati e per il continuo peregrinare meritando il nome di «**Circo Volante**».

In seguito, dopo la morte di **BOELKE** le sue tecniche di combattimento manovrato si diffusero in tutti i Reparti e nelle altre aviazioni belligeranti diventando *le nozioni principali della «caccia»*.

Nata la specialità, il passo conseguente fu l'elevazione del Pilota dal rango di semplice «**autista**» di Aeroplani a quello di «**cavaliere dell'aria**», combattente destinato a proteggere coloro i quali a terra temevano il pericolo proveniente dall'alto.

La naturale spinta di ciascuno ad essere il migliore fu ufficializzata dal titolo di «**asso**», che era l'appellativo che spettava al Pilota che aveva abbattuto almeno cinque avversari.

CLASSIFICA DEGLI ASSI ITALIANI

PILOTA	da	Vittorie	Appartenenza
Francesco Baracca	Lugo	34 (34)	6aNi, 2aMF, 8aNi, 70a, 91a giu '17 ⁽¹⁾ , dal marzo '18 ⁽³⁾
Silvio Scaroni	Brescia	26 (30)	4a Art., 44a, 43a, 76a, nov'17-feb'18 ⁽¹⁾
Ruggiero Piccio	Roma	24 (26)	5aNi, 3a, 77a, 70a, dal marzo '18 ⁽³⁾
Flavia Torello Baracchini	(MS)	21 (31)	7aVos., 26a, 81a, 76a
Fulco Ruffo di Calabria	Napoli	20 (19)	4aArt., 3a, 70a, 91a, giugno '17 ⁽¹⁾ , dal marzo '18 ⁽³⁾
Ferruccio Ranza	(PC)	17 (24)	4aArt., 3aArt., 77a, giu-luglio '16 ⁽¹⁾ , 91a, giugno '17 ⁽¹⁾ , dal marzo '18 ⁽³⁾
Marziale Cerutti	Brescia	17 (22)	79a ⁽¹⁾ , ⁽²⁾
Luigi Olivari	La Spezia	12 (12)	1aCaccia, 70a, 91a, giugno '17 ⁽¹⁾
Antonio Reali	(TO)	11 (27)	79a ⁽¹⁾ , ⁽²⁾
Giovanni Ancillotto	S.Donà	11 (11)	30a, 27a, 80a, 77a
Flaminio Avet	Nizza	8 (13)	73a, 82a, 70a, nov'17-apr'18 ⁽¹⁾
Giovanni Nicelli	(PC)	8 (12)	79a ⁽¹⁾ , ⁽²⁾
Gastone Novelli	Ancona	8 (11)	11aMF, 30a, 76a, 81a, 91a, dal marzo '18 ⁽³⁾
Alvaro Leonardi	Terni	8 (10)	1aArt., 41a, 80a, 122a
Ernesto Cabrana	Tortona	8 (9)	29a, 84a, 80a, 77a
Francis Lombardi	Genova	8 (7)	77a
Cosimo Renella	(Equador)	7 (18)	45a, 78a, nov'17 ⁽¹⁾ , ⁽²⁾
Antonio Riva	(Cina)	7 (14)	19a, 78a, nov'17 ⁽¹⁾ , ⁽²⁾ , 90a
Mario Fucini	Empoli	7 (13)	25a, Sdif. Grottaglie, 76a, nov'17 ⁽¹⁾ , 78a ⁽²⁾
Guglielmo Fornagiari	(BO)	7 (13)	77a, 78a, mag '16-lug'17 ⁽¹⁾ , nov'17 ⁽²⁾
Leopoldo Eleuteri	Spoletto	7 (11)	73a, 121a, 71a, 70a ⁽⁴⁾ ⁽¹⁾ , 90a
Orazio Pierozzi	(FI)	7 (7)	255a, 260a Marina
Guido Nardini	Firenze	6 (11)	75a, 78a, dic'16 apr'17 ⁽¹⁾ , 78a, giu'17 ⁽¹⁾ , 70a, 91a, dal marzo '18 ⁽³⁾
Cesare Magistrini	(NO)	6 (9)	78a, sett '16 ago'17 ⁽¹⁾ , 91a, dal marzo '18 ⁽³⁾
Giuliano Parvis (Giorgio Pessi)	Trieste	6 (8)	78a, giu-ago'17 ⁽¹⁾ , 82a, 91a
Mario Stoppani	Lovere (BG)	6 (7)	2aArt., 3aArt., 76a
Romolo Ticconi	(FR)	6 (7)	76a, gen-feb'18 ⁽¹⁾
Aldo Bocchese	Milano	6 (6)	70a, gen-apr'18 ⁽⁴⁾ - ⁽¹⁾
Bortolo Constantini	Vittorio V.	6 (6)	13aBl, 43a, 70a, 78a, sett'16 ⁽¹⁾ , 91a, giu '17 ⁽¹⁾ , da mar '18 ⁽³⁾
Attilio Imolesi	Cesena	6 (6)	79a ⁽¹⁾ , ⁽²⁾ , 43a
Luigi Olivi	Campobasso	6 (6)	42a, 76a
Cosimo Rizzotto	Cologna V.	6 (6)	77a, giu-luglio '16 ⁽¹⁾
Antonio Chiri	(TO)	5 (13)	77a, 78a ⁽¹⁾ , ⁽²⁾ 43a
Guido Masiero	Padova	5 (13)	7aVos., 26a, 78a, nov'17/feb'18 ⁽¹⁾ , fino apr'18 ⁽²⁾ , 86a, III^sezSVA
Amedeo Mecozzi	Roma	5 (11)	46a, 50a, 76a, 78a, nov'17 ⁽¹⁾ , ⁽²⁾
Michele Allasia	Ferrara	5 (9)	37a, 77a, V^sezSVA ⁽⁴⁾
Antonio Amantea	Lecce	5 (9)	43a, 71a
Giorgio Michetti	Chieti	5 (8)	32a, 41a, 43a, 75a, 76a, nov'17 ⁽¹⁾
Sebastiano Bedendo	Rovigo	5 (6)	42a, 72a, 71a
Alessandro Buzio	Pavia	5 (5)	75a, 81a, 76a, nov'17/feb'18 ⁽¹⁾
Giulio Lega	Firenze	5 (5)	21a, 76a,
Federico Martinengo	Roma	5 (5)	253a, 260a, 256a Marina
Giovanni Sabelli	Napoli	5 (5)	2aCaccia, 34a, 85a, 91a
Alessandro Resch	Avezzano	5 (5)	70a, nov-dic'17 ⁽¹⁾
Umberto Calvello	Pistoia	5 (3)	251a, 260a Marina
Vittorie Confemate (Rivendicate) ⁽¹⁾ Istrana ⁽²⁾ S.Luca ⁽³⁾ Quinto ⁽⁴⁾ Fossalunga			



Le modalità con cui venivano conteggiate le vittorie erano diverse.

A stimolare l'emulazione fra i Piloti, specialmente all'inizio, contribuirono i diversi premi in denaro messi in palio da riviste, giornali ed associazioni cittadine.

Sia gli alleati che i tedeschi semplicemente consideravano «*abbattuto*» un aereo che soccombeva in combattimento e che anche se non colpito perdeva quota (finendo fuori controllo), anche se non veniva provato il contatto con il terreno.

Le regole Italiane erano molto più rigide. Specialmente all'inizio era richiesto che fossero presentate oltre alle testimonianze dell'abbattimento, anche elementi certi dell'avvenuto contatto col terreno.

I Piloti cercavano anche di recuperare una prova tangibile dell'*aereo vinto* per comprovare il successo. Questo li portava inevitabilmente a cercare di abbattere i nemici dentro linee Italiane e a raggiungere al più presto la zona dell'atterraggio per ricavarne un reperto e le testimonianze dirette.

In seguito vista la palese difficoltà di gestire questa procedura, ci si limitò alle testimonianze sia di volo che di terra.

Nel 1919 fu compilata una classifica degli "**Assi Italiani**", da **Luigi BONGIOVANNI**, (riportata nella pagina precedente) che usò criteri severi per l'assegnazione delle vittorie e, generalmente, ci fu una riduzione degli abbattimenti riconosciuti.

(Tratto da "Il Fronte del Cielo 1915-1918" di

Renato **CALLEGARI**

Notizie in breve

Veniamo a conoscenza che **Antonio BALASCO** al 32° St. riveste il grado di **1° M.Ilo Lgt.**, grado "apicale" dei Sottufficiali.

Congratulazioni ed "auguri" per la continuazione del tuo incarico.

1 Gennaio 2011 – **Rudy BARASSI** è stato promosso **T. Colonnello**.

Ne siamo venuti a conoscenza al suo rientro dal Dubai.

Congratulazioni ed "auguri" per il nuovo incarico ad Aviano.

1 Luglio 2012 – il Comandante del **313° Gr. A.A. "Frecce Tricolori"** **Marco LANT** è stato promosso **Colonnello**.

Congratulazioni ed "auguri" per il nuovo incarico al 4° Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica.

15 Luglio 2012 – finalmente anche il nostro validissimo Segretario/Tesoriere **1° M.Ilo Lgt. Luigi ROSSI** è diventato "**nonno**" di **MIRKO** che, come fanno tutti i suoi "amici", lo chiamerà "**GIGI**".

Felicitazioni vivissime alla "**figlia**" **GIADA**.

3 Ottobre 2012 – il **M.Ilo 1° Cl. Domenico SIMEOLI** con immensa gioia ed emozione è diventato "**papà**" di **Costanza**.

Rallegramenti a "mamma" Adalgisa a Costanza gli "*auguri*" di tanta fortuna, buona salute e felicità

Nuovi Soci 2012

Un sincero "**benvenuto**" nel "**Circolo della P.A.N.**" a:

Gen. B.A. BARBERIS Paolo

Frecce Tricolori dal 17/03/1967 al 09/05/1970
dal 11/10/1976 al 29/11/1979

Pilota gregario Sx n° 2-4 e Com.^{te} 313° Gr A.A.

CARGNELUTTI Massimo "figlio" del

M.Ilo 1° Cl. Sc. Silvano CARGNELUTTI

Frecce Tricolori dal 04/08/1970 al 03/01/1989

Montatore, Capo Montatore e Capo Hangar

Vice-Presidente "Circolo della P.A.N."

dal 10/04/1999 al 29/03/2012



F 84G il velivolo delle "**Tigri Bianche**"
vincitore del **3° Trofeo "Pattuglia Acrobatica"**

Domenica 23 Settembre 2012 - a Piasin di Prato (UD) è stata consegnata dal **Vice-Presidente ZONTA** una "targa" del "Circolo della P.A.N." al vincitore del **3° Trofeo "Pattuglia Acrobatica"** inserito nel **7° Concorso Internazionale di Modellismo "Nord-Est"**; il vincitore **Paolo PETTARIN** – "figlio" del nostro Socio **Alessandro PETTARIN** – già Cap. Pil. alle "Frecce Tricolori" e Com.^{te} Aviazione Civile - ha costruito l' **F 84G** il velivolo delle "Tigri Bianche".

Hanno presenziato alla premiazione i Consiglieri **MASUTTI** e **FRANZ**, quest'ultimo coordinatore del settore aeronautico della Mostra



consegna della « targa » premio a
Paolo PETTARIN
da parte del Vice-Presidente **ZONTA**

18 Ottobre 2012 - Il **Nucleo dell'Associazione Arma Aeronautica di Codroipo**, in collaborazione con l'**Istituto di Istruzione Superiore "Jacopo Linussio" di Codroipo**, ha promosso l'intitolazione di un "**Laboratorio di Informatica**" in memoria del **Capo Nucleo A.A.A. di Codroipo** e **Vice-Presidente del "Circolo della P.A.N."** **M. Ilo 1^a Cl. Sc. Silvano CARGNELUTTI**.

All'iniziativa hanno aderito con grande interesse e disponibilità la **Pattuglia Acrobatica Nazionale**, il **Circolo della P.A.N.**, l'**Amministrazione Comunale di Codroipo** e la **Confartigianato di Udine**.

La Cerimonia di intitolazione si è tenuta Giovedì 18 Ottobre 2012 alle ore 11.00 nei locali dell'Istituto "J. Linussio" di Codroipo in via Circonvallazione Sud, 29, alla presenza del **Col. Pil. Marco LANT** - Comandante della Pattuglia Acrobatica Nazionale "**Frecce Tricolori**". Alla Cerimonia hanno presenziato assieme al **Presidente** e al **Vice-Presidente**, tutti i componenti del **Consiglio Direttivo** e numerosi **Soci** del « **Circolo della P.A.N.** ».



.. la targa apposta al laboratorio di informatica ..

Momenti tristi

Il **4 Luglio 2012** è deceduta **Ernesta**, "**mamma**" del **M. Ilo 1^a Cl. Sc. Adriano NARDUZZO**, Socio del Circolo dal 1999.

Il **29 Settembre 2012** è deceduta **Francesca**, "**sorella**" del **M. Ilo 2^a Cl. Paolo JUSSA** – Sindaco di Enemonzo (UD), Socio del Circolo dal 1998.

Ai cari "Adriano" e "Paolo", il Presidente ed il Consiglio Direttivo, certi di interpretare la partecipazione di tutti i Soci, rinnovano la più affettuosa solidarietà e sentite condoglianze.



Un CARO SALUTO a MARCO FACILE "Easy"

Il **14 Settembre 2012** ha chiuso le proprie ali il nostro **Socio** (dal 1998) **M. Ilo 1^ Cl. Sc. Marco FACILE** – Montatore, Capo Montatore e Capo Hangar alle "Frecce Tricolori" dal 26/06/1963 al 01/07/1978 - che aveva compiuto 92 anni il 7 Aprile.

Assieme a tanti colleghi ed alla popolazione di Adornano (Tricesimo), paese in cui Marco risiedeva, sono andato a dargli un ultimo saluto.

Nel corso della cerimonia funebre, una sua giovane nipote ha voluto salutarlo dicendo che per lei questa perdita non era un distacco definitivo e che lei lo avrebbe sempre considerato nella propria casa, "di là, ... nell'altra stanza".

Ritornando a casa, queste parole hanno continuato a ronzarmi nelle orecchie facendomi riflettere che tutti noi abbiamo qualcuno "di là, ... nell'altra stanza", in quella stanza dove custodiamo i ricordi, belli o brutti che siano, dove c'è la galleria dei ritratti – spesso giovanili - delle persone che abbiamo conosciuto e frequentato nelle varie epoche della nostra vita.

Nella mia galleria c'è anche **Marco "Easy" FACILE**.

Quando arrivai a Rivolto nel '67, era già una delle



Marco FACILE

colonne del servizio manutenzione del Gruppo, attivo, disponibile, vivace, sempre sorridente, era veramente una risorsa indispensabile sulla quale si poteva contare in ogni momento.

Ricordo che possedeva una 'trousse da lavoro' che, si diceva, fosse la più fornita di attrezzi e piccoli ricambi, certamente la più pesante tant'è che veniva spesso trasportata mediante un carrellino, forse era l'erede di un'altra 'trousse' che **Marco** si era trascinato in campo di prigionia e con la quale si era ripresentato al Reparto al termine del conflitto, una leggenda !.

Dopo l'incidente di volo del C.119, avvenuto il 25 aprile del '70, divenne Capo Montatore e Capo Hangar ed i contatti con l'Ufficio Tecnico divennero ancora più frequenti ed assidui di quanto già lo erano, dovendo garantire l'efficienza dei G.91, il coordinamento delle attività sia in hangar che nelle varie trasferte al seguito della P.A.N.

Marco aveva l'abitudine di portare con sé una capiente 'borsa da viaggio' nei trasferimenti che facevamo a supporto della PAN; dopo un'ora di volo un acuto fischio richiamava l'attenzione dei presenti per quello che tutti consideravamo un rito. Dalla 'borsa' di **Marco** appariva una processione di panini imbottiti con la frittata alle erbe – oltre una dozzina di erbe – sapientemente ed amorevolmente raccolte di mattina presto prima della partenza.

Quanti hanno potuto gustare quei panini, con un bicchiere di vino, nel piacevole dondolio a 10.000 piedi del C.119, sono certo che ne conservano un ricordo piacevole.

Ma non sempre le situazioni erano piacevoli, in una trasferta in Inghilterra, accadde che la sistemazione logistica preparata dall'Ospite locale fosse tutt'altro che adeguata.

Marco venne a segnalarci la cosa la sera stessa dicendoci una cosa che ancora ricordo: "**siamo a dormire nella stessa baracca in cui sono stato prigioniero degli inglesi 30 anni fa**".

Trovammo una soluzione per sistemare la cosa ma non posso dimenticare la dignità con cui disse quella frase, era la sofferenza di una persona che aveva sempre fatto il proprio dovere sia in guerra che in pace senza nulla chiedere. Sorridendo, mi disse anche, che la situazione lo aveva ringiovanito facendogli rivivere i periodi di prigionia.

Caro Marco, anche se le vicende della vita, le scelte, i personali percorsi lavorativi ci hanno tenuti lontani per tanti anni, voglio che tu sappia che **“di là, ... nell'altra stanza”**, quella dei ricordi, continuerai ad essere presente assieme a tanti colleghi ed amici con i quali abbiamo condiviso una parte del percorso della **“Meravigliosa Avventura”**.

G. BALDAN

RICHIAMO alla MEMORIA

28 Agosto 2012 – sotto ad uno *“shelter”* in linea volo del **313° Gr. A.A.** è stata celebrata la **SS. Messa in suffragio** dei **Caduti dell'incidente di Ramstein** (28 Agosto 1988) unitamente a tutti i **Caduti “in servizio” delle “Frece Tricolori”**; dopo la **“Preghiera dell'Aviatore”** sono stati scanditi tutti i loro nomi.

Alla celebrazione della **SS. Messa** accompagnata dai canti del nostro **Socio 'baritono' Claudio LODOLO** con all'organo il **M° Maurizio DEGANI**, oltre al **Comandante, Piloti e Specialisti delle “Frece Tricolori”**, hanno partecipato il **Consiglio Direttivo e molti Soci del “Circolo della P.A.N.”** assieme alla, sempre presente, **Sig.ra Wilma CHIARINI**, Vedova del **Col. Pil. Mario NALDINI** – *Capo formazione caduto a Ramstein.*

CONVENZIONE



fra il “CIRCOLO della P.A.N.” e la “CASA dell'AVIATORE”

Il 17 Agosto 2012 è stata firmata la **“Convenzione”** fra il **“Circolo della P.A.N.”** e la **“Casa dell'Aviatore”**.

L'accordo è stato firmato dal **Gen. S.A. Maurizio LODOVISI**, Presidente della Casa dell'Aviatore e dal **Col. Pil. Assenzio GADDONI**, Presidente del Circolo della P.A.N..

La **“Convenzione”**, fortemente voluta e portata avanti dal Presidente del Circolo della P.A.N. , si iscrive in una iniziativa finalizzata ad instaurare uno specifico rapporto di collaborazione tra il **“Circolo della P.A.N.”** e la **“Casa dell'Aviatore”** per proficui scambi di esperienze ed utili confronti su tematiche di rilevante interesse aeronautico.

In particolare la **“Casa dell'Aviatore”**, secondo la disponibilità del momento, si impegna ad offrire accoglienza alberghiera e servizi per conferenze ed eventi celebrativi.

Le modalità di utilizzo dei suddetti servizi di accoglienza saranno regolamentati dal relativo **“Disciplinare di Servizio”** dove il Circolo della P.A.N. prende cognizione delle modalità applicative ed esecutive di richiesta dei medesimi servizi offerti dalla **“Casa dell'Aviatore”**.

Ai Soci del “Circolo della P.A.N.” che dovessero essere a Roma per esigenze di servizio del Circolo, per la fruizione dei servizi della “Casa dell'Aviatore” verranno applicate le tariffe riservate agli “Ospiti di servizio delle Associazioni” in vigore al momento della fruizione del servizio.

I Soci del “Circolo della P.A.N.” che frequentino la “Casa dell'Aviatore” in virtù della presente “Convenzione” hanno l'obbligo di osservare le norme ed i regolamenti in vigore presso la “Casa dell'Aviatore” stessa.

Le modalità di richiesta, le tariffe ed altre utili e necessarie informazioni saranno specificate nell'annuale “Comunicazione ai Soci”.

Gli “INVINCIBILI” ed il 'Mister'

La squadra degli **“INVINCIBILI”** aveva mosso i primi passi tra il 1986 ed il 1987, anni in cui erano cominciate ad arrivare in Pattuglia giovani Piloti che, a differenza dei colleghi che li avevano preceduti, erano appassionati e ben predisposti al gioco del calcio.

Unendosi ad un bel numero di nostri Sottufficiali che facevano già parte di una formazione mista **“Comando Aeroporto - 313° Gruppo”**, avevano creato un **“team”** molto ben affiatato e composto



unicamente da personale della PAN con l'eccezione di uno "straniero", **Giorgio QUARTA**, Dottore in Aeroporto ma ala sinistra in campo.

In quel periodo molte squadre amatoriali della zona facevano a gara per invitarci a giocare contro di loro mosse dal desiderio di poter avere un contatto diretto con Piloti e Specialisti delle Frece Tricolori e di poter passare una serata in allegria con persone che, secondo loro, mai avrebbero potuto incontrare in forma così privata.

Le numerose richieste erano accolte con entusiasmo da noi tutti che potevamo essere accusati dei peggiori misfatti ma non certo d'essere invincibili o con la puzza sotto il naso, prova ne sia che amicizie nate allora grazie a quegli incontri sono tuttora solidissime.

Agli "amatori calcio", che in barba all'aggettivo che li contraddistingueva picchiavano come fabbri, chiedevamo di limitare la loro foga agonistica e di evitare interventi duri in modo particolare sui Piloti. Il problema è che in maglietta e calzoncini era difficile distinguere il Pilota dal Motorista o dal Capo Velivolo e di conseguenza qualche bella randellata giungeva egualmente anche sulle nobili caviglie di **VIVONA, ZANOVELLO, TRICOMI & C.**

Il momento d'oro della squadra ebbe inizio in concomitanza con la nascita di un fraterno legame con gli amici di *Jesolo*, amici che si sono sempre contraddistinti per simpatia, signorilità e generosità. Con loro disputavamo un paio d'incontri l'anno, generalmente prima ed alla fine della stagione di manifestazioni.

Il dopo partita era caratterizzato dalla sempre ottima cena "alla Taverna" di Toni e Gimmi a Cortellazzo, al



**1987 – Camino al Tagliamento (UD)
... gli INVINCIBILI ...**

termine della quale al 'capitano della squadra perdente' veniva consegnata la "**Jesolo Cup**", più tardi rinominata "**Coppa della vergogna**", un vaso di vetro recuperato in qualche fornace di Murano dall'instancabile tuttofare **Pierantonio TURCHETTO**.

A memoria della sconfitta subita, quel trofeo, chiaramente poco ambito, doveva rimanere obbligatoriamente esposto, fino alla rivincita, in un luogo di gran visibilità che per noi era il bar del Gruppo e per loro il bancone del ristorante.

In quegli anni non perdevamo mai e le batoste che rifilavamo costantemente ai nostri amici ci aveva consentito d'autonomiarci, molto modestamente, gli "**INVINCIBILI**".

Il 1987 è stato per il team un anno difficilmente dimenticabile perché entrò a far parte della nostra squadra **Francesco GRAZIANI** che in quel periodo giocava nell'Udinese ma, soffrendo per un cronico dolore al ginocchio, non veniva convocato in squadra. Il suo era un tipo d'infortunio che gli impediva l'impegno fisico ed agonistico richiesto per disputare partite di serie A ma che, senza esagerare nello sforzo, gli consentiva di giocare con noi che "*pur esagerando nello sforzo*" rendevamo la metà.

Era divertente entrare con lui negli spogliatoi di campetti di paese e leggere lo stupore negli occhi dei nostri avversari che lo squadravano e poi quasi increduli ci chiedevano: "*Ma è Ciccio? Veramente?*".

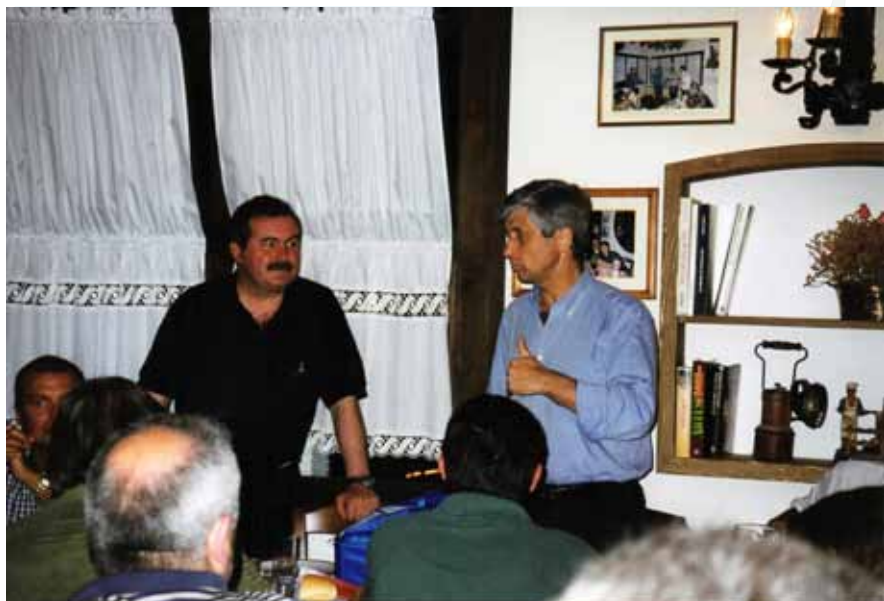
La squadra giocava decisamente bene e le vittorie non mancavano. Una sera al termine di una partita vinta per il rotto della cuffia mi si avvicinarono **Stefano ROSA** e **Francesco TRICOMI** e mi dissero "*Mister, è stata dura ma anche stavolta i tuoi bomber ti hanno salvato la panchina*".

Ebbene, da quella sera quel '*Mister*' è diventato un soprannome che non mi ha più abbandonato!

Per fugare ogni dubbio è importante sapere che mi chiamavano '*Mister*' unicamente perché sedevo in panchina, non certo perché da me partissero ordini di pressare, alzare la difesa o di svariare sulle fasce.

Il mio compito era quello di organizzare gli incontri e le cene, recuperare le magliette, predisporre lo scambio doni e, al tempo di '*Ciccio*', di custodire il suo portafogli, il suo prezioso orologio d'oro e la catenina dono degli ultras della Roma.

Confesso, però, che una volta avevo deciso di provare a farlo sia per giustificare quell'appellativo sia per



Giugno 1998 – Taverna di Toni e Gimmi a Cortellazzo (Jesolo)
“Mister ... lei è proprio un numero 1”

dimostrare che *“non ero un pirla”* come ebbe anni dopo a dire, copiandomi, un giovane *“collega”* portoghese appena arrivato a Milano, sponda nerazzurra.

Palla a centrocampo, *GRAZIANI* avanza e controlla a chi smistarla, io infilo due dita in bocca e sparo un fischio, lui mi guarda ed allora comincio a roteare le mani come per dire *“Fai girare la palla”*, il centravanti campione del mondo che nel 1982 obbediva ai suggerimenti di *Enzo BEARZOT* mi guarda e annuisce.

Vuoi vedere che ci capisco anch'io qualcosa? Ma allora non è così difficile!

Scopro che il fischio non mi viene male ed allora ne piazzo un altro suggerendo lo stesso schema; *'Ciccio'* rallenta la corsa, mi guarda un po' titubante e riprende a correre.

Alla terza volta però, si avvicina ansimando alla panchina e mi fa *“A Carlè se po' capì che c.... devo fa' ... li stai a rincoioni sti ragazzi!”*.

Lo guardo sorpreso e *“A me lo chiedi? lo ho visto TRAPATTONI che fa così e ho pensato di aiutarti”*. Lui si mette a ridere e non mi risparmia un..... *“Ma va ... affanc ...”* che se è una località dovrebbe essere molto affollata.

Giorgio QUARTA, infatti, ci aveva appena mandato **Stefano ROSA** perché non

gli passava il pallone e *Stefano* di rimando e per lo stesso motivo *Giorgio*, **Gigi ZANOVELLO** il suo ginocchio perché continuava a fargli male e *“nonno” ACCORSI* tutta la squadra perché dall'inizio della partita, pur trotterellando come suo solito ad *'andatura turistica'* lungo la linea laterale, non aveva ricevuto lo straccio di un passaggio. ... *Capito che allenatore!* Nell'estate del 1998 arrivò anche il mio momento di lasciare la Pattuglia e di conseguenza anche la panchina. Gli amici di Jesolo organizzarono la mia partita d'addio.

Non dimenticherò mai quel 22 giugno, un'emozione fortissima anche perché il grande *Gianni RIVERA*, il mito, il poster che aveva sorriso per anni dalla parete di fronte al mio letto, partecipò all'evento.

Al termine della cena che fece seguito all'incontro, prese la parola, mi ringraziò scherzosamente per averlo convocato e fatto giocare con le **“Frecce Tricolori”**, una **'Nazionale'** nella quale non aveva mai militato e poi mi augurò *“buona fortuna”* per il prossimo incarico.

Sarà perché non ricordava il mio cognome oppure per una sua simpatica scelta ma, ogni volta che mi si rivolse lo fece chiamandomi come facevano tutti da tanti anni ovvero *'Mister'*, con quell'inconfondibile *“erre arrotata”* tipica del suo modo di parlare.



RIVERA consegna un regalo al **'Mister'**
.... che sia la sua maglietta n° 10 ?



Al termine del suo piacevole intervento mi strinse in un abbraccio caloroso come aveva fatto con *Gigi RIVA* nel giugno di ventotto anni prima allo stadio Atzeca di Città del Messico dopo aver spiazzato il portiere tedesco in *Italia-Germania 4-3* per realizzare quel goal che avrebbe fatto impazzire tutta l'Italia sportiva.

Non avrei potuto pretendere un modo migliore per ufficializzare la fine del mio rapporto sportivo con quei ragazzi che mi sarebbero mancati da morire e che mai avrei smesso di stimare.

Gli **"INVINCIBILI"**, che cominciavano a dare qualche piccolo segno di cedimento, avrebbero continuato in ogni modo a portare in giro la loro allegria mentre il loro *'Mister'* avrebbe cercato conforto per questo distacco a oltre mille chilometri di distanza in una cittadina tedesca ai confini con l'Olanda. Seduto non più sulla panchina di un campo di calcio bensì su quella di un parco giochi comunale, vedendo dei bambini rincorrere felici un pallone avrebbe sicuramente pensato ai suoi ragazzi. Gli sarebbero tornati in mente quei dopo partita in spogliatoi che profumavano di olio canforato per massaggi, i commenti a voce alta per vincere lo scroscio continuo delle docce, la sinfonia degli asciugacapelli ed il lungo "zzzzzzzip" di quel metro di cerniera che chiudeva il borsone blu ormai pieno di magliette sporche e sudate.

"ROSSI sei sicuro che ci siano tutte?"

"Tutto a posto 'Mister', le ho contate 'io' () una per una. ... Chi chiude qui?"*

"E che ne so. Non sono mica io il custode. Dai, datti una mossa che siamo sempre gli ultimi e ci aspettano a cena!"

Atmosfere, rumori, profumi e frasi quasi sempre uguali ma è forse per questo che sono così difficili da dimenticare specialmente per chi, come me, non vuole proprio farlo.

Dedicato a

Stefano ROSA e Mario NALDINI

due **"INVINCIBILI"**

che nessuno potrà mai sostituire nel cuore del loro **MISTER**.

Rivolto 1986 - Jesolo, 22 giugno 1998

CARLO BARON

(*) La maglietta n° 10 indossata da **Gianni RIVERA** non è mai stata ritrovata!

... sparita nel nulla ? ... nonostante **ROSSI** *"l'avesse contata"*!

..che bello VOLARE ! di Guglielmo PLAITANO

2011 - L'anno scorso, con il secondo numero del nostro Notiziario, avevo condiviso con voi l'emozione di un'esperienza veramente unica nel suo genere ed in chiusura dell'articolo, lanciavo un aggancio per un futuro articolo sulle esperienze non più costruttive, ma di volo, con il mio **Asso V**.

L'articolo finiva con la descrizione del mio desiderio di poter far ritorno alla mia terra natia con l'aereo da me costruito ed eccomi qua a raccontare quanto è già successo da allora.

Il mondo del volo con velivoli ultraleggeri prevede che la manutenzione sia responsabilità del proprietario e, visto il mio passato, la manutenzione ordinaria la svolgo personalmente e così altri Piloti ULM fanno lo stesso. Questo fa sì che si passano delle giornate non a volare ma a fare manutenzione e quindi questo favorisce la socializzazione e le chiacchiere di hangar. Ecco così che un giorno in campo volo mi sono trovato casualmente con un altro Pilota del "club" (**Paolo COMODIN fratello del nostro collega Costantino**) a fare la solita manutenzione di controllo e durante una pausa abbiamo parlando dell'attività in programma del gruppo, dato che ogni anno il "club" organizza un viaggio nel periodo di agosto. Mi dice che per quest'anno sono tutti impegnati e comunque gli propongo, sentendomi ormai pronto di spiccare il volo fuori dal Friuli, di andare a Salerno, mio recondito desiderio sin dalla costruzione del mio aereo, e lui mi risponde: *"è perché no !!! Anzi, visto*



... in volo con l' ASSO V° ...

che lo scorso anno non siamo riusciti ad andare a visitare il Museo dell'Aeronautica a Vigna di Valle potremmo unire le due cose”.

Il mio cuore ha iniziato a battere fortissimo e la mia mente a volare. Gli chiedo ulteriormente: *“ma dici per davvero ?”* La risposta affermativa datami non servì altro che ad aumentare ulteriormente la mia eccitazione. Si deve sapere che *Paolo*, oltre che ad essere una persona che ha parecchie ore di volo, ha parecchia esperienza in raid aerei con velivoli ultraleggeri non solo nei cieli italiani ma anche europei in particolare nel nord ed est Europa. La sua esperienza è soprattutto nella pianificazione e condotta di questi raid quindi mi trovavo a cavallo avendo avuto la certezza della sua partecipazione e quindi del suo aiuto. La mia domanda successiva fu quale rotta intendesse seguire per tentare io di fare una prima programmazione.

Programmazione che occupò immediatamente il mio tempo e, qualche giorno dopo fu vista insieme decidendo come pista di supporto, per il nostro scalo a metà rotta, Anguillara vicina a Vigna di Valle. Gli amici di Anguillara, da noi contattati, garantirono la loro disponibilità logistica includendo anche un mezzo di trasporto fino a Vigna di Valle.

Anche la *Direzione del Museo* ci garantì il supporto richiesto permettendoci anche di fruire della loro mensa per il pranzo. I problemi, invece, sorsero con l'*Aero Club di Salerno*, contattato il Vice-Presidente, dopo avermi rassicurato di interessarsi diventò un fantasma, mentre il tempo passava gli amici paracadutisti che operano su Salerno, da me contattati, mi consigliarono di perdere la speranza e di contattare l'*Aviosuperficie di Altavilla Silentina*, un po' fuori mano; meglio che niente. Contattato il Responsabile, questi si rese subito disponibile procurandoci solo due camere per le due coppie presenti al raid, mentre noi decidemmo di rimanere in campo con le tende sotto le ali dei nostri aerei; tale era l'emozione che si era disposti a tutto ed a superare ogni difficoltà.

Per il volo di rientro, invece, si decise di fare scalo a *Valvibrata*, Aviosuperficie già conosciuta al mio amico, ove i Soci diedero la piena disponibilità per tutto quello che ci serviva: benzina, pranzo e trasporto. Ed infine ulteriore problema era la presenza di un *notam* sui cieli friulani, in quanto il giorno scelto da noi per il

rientro coincideva con il giorno dell'*Air Show di Lignano* il quale cessava alle ore 19:00 andando così a toccare la nostra programmazione; questo ci portò a rivedere un poco tutti gli orari.

A programma fatto, grazie al passa parola, ai nostri tre velivoli chiedono di unirsi due velivoli dell'*Aviosuperficie di Osoppo*, i quali, bene accetti, portano ad ottenere una formazione di cinque velivoli, due *Pioneer 300*, due *Texan* e il mio *Asso V*. Nei giorni che seguirono, penso di essere stato l'unico ad essere fortemente emozionato in quanto ero al mio primo viaggio fuori sede, dovevo farmi tutto il necessario per vincolare l'aereo e le varie copertine, ecc..

Il giorno prima della partenza ci si è ritrovati per fare il solito briefing conoscitivo del tour dando ad ogni equipaggio il pacchetto completo di cartine, informazioni di rotta, alternati, frequenza, ecc. ecc. fino alle ultime previsioni meteo che ci mettono di buon animo perché prevedono buon tempo per tutto il periodo del raid.

La mattina seguente, prestissimo, mi reco al campo per gli ultimi preparativi e, piano piano, la linea di volo si completa; dopo gli ultimi dettagli si sale a bordo ed alle 8:30 mettiamo in moto per scaldare i motori, sono il numero due al decollo, questo numero mi riempie di adrenalina e di emozione facendo scivolare la mente ai vecchi ricordi, che si accentuano al decollo per poi lasciare posto alla concentrazione per la navigazione.

La rotta è la seguente: partenza da *Chiasiellis (Mortegliano - UD)* – *Chioggia* – *San Marino* – *Iago Trasimeno* – *la valle del Tevere* - *Anguillara*, (circa due ore e venti minuti di volo).



... sorvolo di Salerno ...



*Altavilla Silentina
velivoli parcheggiati con alloggio in "tenda".*

Arrivati ad Anguillara, gli amici ci accolgono calorosamente, rifornimento dei velivoli, controlli e li vincoliamo al suolo; subito dopo, con il pulmino a nostra disposizione, ci rechiamo alla visita del *Museo Storico dell'A.M.* dove abbiamo una bella accoglienza da parte del Direttore il quale ci assegna come "tutor" un Maresciallo che ci accompagna prima in mensa e poi ci fa da guida per tutto il percorso del Museo.

La sera cena ad Anguillara e poi rientro in Aeroporto dove gentilmente ci mettono a disposizione tutta la *club-house*, dopo una visitina agli aerei, per vedere che tutto sia a posto, prepariamo i sacchi a pelo per passare la notte con tanta goliardia.

La mattina successiva, gli amici dall'Hotel ci portano la colazione, mentre la macchina del caffè diffonde l'aroma per tutta la stanza. Dopo aver messo tutto in ordine e riempito lo stomaco, si va agli aerei per i controlli ed asciugare tutta la rugiada che li copre. Segue il briefing sulla tratta successiva con l'illustrazione delle varie difficoltà che comportano le zone sorvolate, in quanto ci sono corridoi ristretti da passare per la zona di Roma e Caserta, poi evitando l'area di Napoli, si aggira il Vesuvio e da Castellammare di Stabia si imbecca la Costa Sorrentina, Capri, la Costa Amalfitana e Salerno.

L'arrivo ad Altavilla Silentina, ci riserva una sorpresa, su tutte le carte le misure della pista erano di 800 metri di lunghezza mentre nella realtà la troviamo meno della metà: 350 metri.

Un contadino aveva pensato bene di utilizzarne una parte seminandola con il mais e questa modifica non

era segnalata da nessuna parte. Non siamo i soli fruitori del campo volo, accampati con noi era presente un gruppo di tedeschi con i paramotori. Alla sera dopo aver cenato, visita alla splendida Paestum di notte, poi rientro in campo e finalmente un'emozione grande: *dormire, in tenda, sotto l'ala del proprio velivolo.*

La mattina al risveglio la toilette mattutina, rustica, con il getto di un idrante regolato da un rubinetto e sotto il cono di una damigiana a protezione dagli schizzi, mentre i vetri delle macchine sono utilizzati da specchio per fare la barba. Dopo la rudimentale esperienza di sopravvivenza si parte per una gita ad Amalfi con imbarco su traghetto a Salerno, così, dopo aver ammirato il giorno prima la costa dall'alto, ora viene il momento di vederla dal mare. Dopo il pranzo diventa quasi obbligatorio fare il bagno ad Amalfi, mentre nel tardo pomeriggio lasciamo la cittadina e, avvicinandoci al campo di volo, si visita Agropoli, dove, immersi nei classici festeggiamenti del meridione, siamo ingoiati da una marea di gente che sembrava quasi di dover nuotare per andare avanti; tutto questo ha comportato qualche difficoltà anche per la nostra cena. A coronamento di questa giornata di ferragosto, veramente splendida, assistiamo ai fuochi artificiali.

Rientriamo in campo trovando una sgradita sorpresa, il contadino del famoso mais ha bagnato il campo senza accorgersi che il getto abbastanza potente cadeva sui nostri aerei, è chiara la nostra preoccupazione al pensiero che dell'acqua sia entrata nei serbatoi ma, l'oscurità, non ci permette altro che di andare a dormire rimandando i controlli al mattino successivo alla luce del sole.

La notte passa tra tanti pensieri e così la mattina la sveglia viene prima del solito per poter fare i controlli in modo accurato e togliere eventuali dubbi. Fortunatamente un nostro amico di viaggio, veterano ed esperto, aveva con sé la pasta rilevatrice d'acqua che ci ha permesso di controllare bene tutti i serbatoi. Verso le 10:00, terminati i lavori, segue il rituale briefing e subito dopo, si decolla per il rientro.

Si attraversano subito gli Appennini sbucando sull'Adriatico e lambendo la costa, dopo circa due ore e venti siamo in atterraggio a Valvibrata, dove gli amici ci fanno trovare la benzina che avevamo richiesto, ci accompagnano in un ristorante vicino dove si paga poco si mangia tanto, tutto a base di pesce. Le previsioni in Friuli in mattinata non promettevano

previsioni in Friuli in mattinata non promettevano bene, per cui dopo varie telefonate ci hanno rassicurato che il maltempo è in dissolvimento e come unico impedimento, rimane il *notam* per l'*Air Show di Lignano* che ci impedisce di arrivare prima delle 19:00. Ci regoliamo per il decollo in modo tale da essere a casa verso le 19:30 orario che poi viene rispettato portando così a conclusione questa mia prima esperienza di volo in formazione su distanze notevoli.

Il gruppo ha vissuto con tanta felicità il viaggio permettendoci di compattarsi e portandoci a vari incontri durante l'autunno successivo per rivivere i bei momenti trascorsi assieme.

Il desiderio di rivivere i bei momenti è stato talmente forte che ha portato alla realizzazione di un CD fotografico del raid sorrentino con le più belle foto scattate.

2012 - ... Dato che l'appetito vien mangiando, l'esperienza dello scorso anno, ci ha portato a pianificare anche per il periodo ferragostano del 2012 un nuovo tour verso il sud Italia. La meta è il Salento, al team di cinque velivoli se ne aggiungono altri due arrivando così a sette. Si decide di formare due flight non per manie di emulazione verso i fratelli maggiori, ma solamente per mettere assieme velivoli che hanno all'incirca la stessa velocità di crociera nei trasferimenti.

Si procede con la solita procedura di programmazione e di informazione degli equipaggi diventata per me un poco più familiare arrivando così al solito briefing del giorno prima.

Partenza il giorno 13 agosto alla mattina; la prima formazione denominata Alfa, formata da tre *Texan* ed un *Sinus*, con velocità di crociera inferiore, decollano per Valvibrata seguendo una rotta interna, mentre la formazione Bravo composta da due *Pioneer 300* ed il mio *Asso V* decolla dopo circa trenta minuti seguendo una rotta tutto costa, seguendo ovviamente tutte le regole, fino a destinazione. Un volo fantastico!

Atterriamo e dopo circa 10 minuti circa arriva la formazione Alfa. Effettuati i controlli previsti ed i rifornimenti, si va a pranzo al quale segue una breve siesta ristoratrice. Il solito briefing ci porta ad iniziare i preparati-ntre la nostra – Bravo -parte subito dopo. Anche in questa seconda tratta non si seguono le stesse rotte, le differenze sono poche e ci permettono di rimanere costantemente in contatto radio tra di noi.

Arriviamo sull'Aviosuperficie in località Supersano nella "*Masseria Macri*" dove anche qui veniamo accolti con tanto calore, dopo la messa in sicurezza dei velivoli, prese le stanze, la signora ci prepara la cena a base di specialità fatte da lei e una grigliata di varie carni senza fine.

Alla fine, davanti a noi solo il letto per riposare e smaltire sia la stanchezza che la cena, dato che l'indomani ci aspetta una pesante giornata turistica nella meravigliosa Costa Salentina.

La mattina, dopo la colazione con le marmellate della signora e il pane pugliese recuperiamo le macchine e partiamo per visitare Otranto, le grotte, San Cesarea Terme, Castro Marina e Santa Maria di Leuca.

In serata, al rientro in *masseria*, troviamo la sorpresa: il proprietario preoccupato ci informa che nel pomeriggio c'è stato un fortissimo temporale con tantissima acqua, vento e grandine da riempire il piazzale fino a ricoprire le ruote degli aerei. Fortunatamente tutti erano ben vincolati al suolo ed il proprietario della *masseria* ci assicura di averli tenuti costantemente sott'occhio per intervenire in caso di necessità, cosa che non si è resa necessaria. Non pioveva da circa sette mesi in zona e tutta l'acqua del periodo ha deciso di scaricarsi quel giorno.

La mattina seguente si effettuano scrupolosamente i controlli spurgando i serbatoi e qualcuno, nonostante le coperture, scopre dell'acqua in cabina che viene prontamente asciugata.

Fatta colazione si parte per visitare Lecce, dopo il



... via dall'elica ...



... take off ...

pranzo la meta è Gallipoli per il bagno pomeridiano, concludiamo la serata con una cena nella città vecchia dove si ha la fortuna di assistere allo spettacolo dei fuochi di artificio, unico paese del Salento a farli alle 23:30, mentre in tutti gli altri li fanno alle 3 o 4 della notte. E' nostra intenzione andare a letto presto in quanto il giorno dopo ci aspetterà una giornata faticosa e così avviene.

La mattina di buon'ora, si ripete il solito iter di ogni partenza, controlli di routine ai velivoli, rifornimenti e ci prepariamo a decollare con una nuova formazione di soli quattro velivoli, i due *Pioneer 300*, il *Sinus* ed il mio *Asso V*; noi per impegni di lavoro ed altro rientriamo, mentre gli altri rientreranno la domenica successiva allungando così la vacanza di altri giorni.

Il decollo non ha storia ed avviene regolarmente, ma dopo circa dieci minuti di volo a 500 piedi di quota circa, si ferma il motore del mio *Asso V*; sono nei pressi di Manduria, la prima cosa che faccio non è tentare di riavviare il motore ma, data la quota bassa, cerco immediatamente un posto dove poter atterrare.

Vedo una striscia gialla che potrebbe fare al caso mio e decido di atterrarci, ma ecco che quasi immediatamente intravvedo un po' distante una bellissima pista con manto verde dove spiccavano i cinesini bianchi con un forte contrasto; li metto nel punto di mira e regolo la mia velocità a circa 100 km/h, velocità di massima efficienza per il mio aereo. Purtroppo durante la discesa sono apparsi alla mia vista dei cavi elettrici e, per evitarli, ho perso energia portandomi così a mancare la pista per circa 100 metri.

Gli amici, con gli altri aerei della formazione sono

immediatamente atterrati sulla pista per venire in mio soccorso; fortunatamente, non essendoci fuoco e sentendo che c'era qualche cosa che non andava, pur essendo cosciente e riuscendo a muovere gli arti sia superiori che inferiori, ho preferito restare fermo senza fare sforzi inutili, aspettando gli amici che avevo sentito atterrare; arrivati sul posto hanno fatto tutto quanto era necessario in attesa dell'arrivo dell'autoambulanza, immediatamente chiamata, che mi ha portato in ospedale a Manduria.

I compagni di viaggio, anche quelli che erano rimasti a Lecce sono venuti in ospedale e mi sono stati molto vicini fino a quando non è stato deciso di trasferirmi a Brindisi, ed in seguito ho sentito tutti vicini con il telefono.

A Brindisi mentre ero in terapia intensiva per fare tutti i controlli necessari, ho trovato un amico fraterno **Tommaso CAGGIULA**, voglio ringraziarlo pubblicamente per quanto ha fatto per me ... non mi ha fatto mai sentire solo.

Sono stato il solo a infortunarmi comportando un ricovero di 10 giorni in ospedale, il mio passeggero ha riportato solamente delle lievi ferite superficiali, lui ha la pellaccia dura, infatti per lui questo è stato il quinto incidente.

In quei giorni difficili vi ho sentito tutti vicini, **collegi e Soci del "Circolo della P.A.N."**, mi avete dato una carica per lottare e ora che sto meglio voglio ringraziarvi di vero cuore per tutto l'affetto e le attenzioni che mi avete dato in questo momento difficile.

Ho impiegato quattro anni a costruire il mio *Asso V* e, ironia della sorte, altri quattro anni di vita assieme con gioie, progressi e soddisfazioni, senza lasciarmi prendere dall'euforia e sempre con i piedi per terra. Il mio *Asso V* ha dimostrato fino all'ultimo di essere una grande e robusta macchina, nonostante rientrasse nei pesi da *Aereo Ultraleggero* (450 Kg MTOW).

Ora non mi resta che prendere una breve pausa e dopo, appena possibile, vorrei tornare con la mia seconda esperienza costruttiva che è già in parte presente in garage ed a cui mi dedicherò pienamente per tornare a volare prima possibile.

Guglielmo PLAITANO

100° Anniversario Forza Aerea Russa



12 Agosto 2012 MOSCA - Zhukovsky

Russian Air Show