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 1 ottobre 2013

SATISFACTION

Desidero esprimere il sentimento di intima soddisfazione per l'**iscrizione di tutti gli Uff.li Piloti, Uff.li Tecnici e Uff.li Addetti alle Pubbliche Relazioni delle "Frecce Tricolori"** in qualità di **Soci Ordinari al "Circolo della P.A.N.".**

Ritengo molto appropriato l'approccio del **Magg. Pil. Jan SLANGEN** quando, nella Riunione del Consiglio Direttivo del 10 Dicembre 2012 dopo il saluto al "*Circolo della P.A.N.*", quale *neo Com.te del 313° Gr. A.A.* ha espresso l'intendimento di coinvolgere in modo più sostanziale il *Circolo* in eventi delle **"Frecce Tricolori"** e nel contempo, come richiesto e sottolineato dal Presidente, *"assicurerà"* la dovuta *"attenzione"* verso i ***Soci del "Circolo della P.A.N."***.

Ha manifestato altresì la precisa *"volontà"* di agevolare e sostenere le iniziative del *"Circolo della P.A.N."*.

Alla fine ha significato chiaramente il "proposito" di "rafforzare il legame" tra gli attuali rappresentanti delle "Frecce Tricolori" e i Soci del "Circolo della P.A.N.".

Nell'augurio che le attività del "Circolo della P.A.N." possano continuare a soddisfare le aspettative dei Soci, ***prego il Com.te del 313° Gr. A.A.*** *- Magg. Pil. Jan SLANGEN -* ***di estendere i miei complimenti, unitamente a tutto il Consiglio Direttivo, a tutti gli Ufficiali e Sottufficiali "in servizio attivo" delle "Frecce Tricolori" che fanno parte in qualità di Soci Ordinari del "Circolo della P.A.N."*** ..... nel ricordare sempre che il ***Circolo*** è il naturale prolungamento della "***Pattuglia Acrobatica Nazionale***" viene di fatto conferito uno ***"status speciale" ai Soci del "Circolo della P.A.N."***, "*status*" del quale ne hanno pieno titolo e diritto.

Il Presidente del "Circolo della P.A.N."
Col. Pil. ASSENZIO GADDONI

Rivolto 5 giugno 2013 - i nuovi Soci ed il Consiglio Direttivo del Circolo della P.A.N.

Tutti i partecipanti alla Riunione del Consiglio Direttivo del 5 Giugno c.a. si sono trasferiti nell'Aula Briefing dei Piloti delle ***"Frecce Tricolori"*** dove, dopo alcune brevi parole del ***Com.te – Magg. Pil. Jan SLANGEN***, il ***Presidente*** ha consegnato ufficialmente a tutti i nuovi Soci il ***Distintivo d'Oro di appartenenza al "Circolo della P.A.N."*** assieme a tutti gli altri oggetti di spettanza.
Successivamente per suggellare l'"***evento***" è stata fatta una foto tra i "*componenti il Consiglio Direttivo*" ed i "*nuovi Soci*" dinanzi al "*mitico*" *G 91 PAN* posto davanti al *Comando del 313° Gr. A.A.*.

BEN FATTO

"ORGOGLIO ITALIANO"
... L'IMMAGINE ITALIANA MERITA DI PIU'

Il ***Ten. Col. Pil. Rudy BARASSI ,*** "in servizio" presso l'Ufficio Operazioni del Comando Aeroporto di Aviano, nonché **Consigliere nel C.D. del "Circolo della P.A.N."**, *racconta l'esperienza del lavoro di una "squadra" - "**uomini delle Frecce Tricolori**" - che ha continuato a guadagnarsi il massimo rispetto internazionale e orgogliosamente, dando il meglio di se stessi, ha continuato a dare lustro all'immagine pubblica del nostro Paese.*

AL FURSAN

"ADDESTRANDO I "CAVALIERI DEL DESERTO"

Sono ormai trascorsi quasi due anni dal debutto dell'ultima nata tra le Pattuglie Acrobatiche Militari. Era il 13 novembre 2011 quando al Salone di Dubai, per la prima volta davanti al pubblico, si è esibita la Pattuglia Acrobatica Emiratina "***Al Fursan***".
La Pattuglia Emiratina è stata fortemente voluta dallo ***Sceicco Mohammed bin Rashid Al Maktoum,*** *Emiro di Dubai, Primo Ministro e Vice Presidente degli Emirati Arabi Uniti*. Egli stesso Pilota militare, addestrato da ***Jack Zanazzo***, a metà anni settanta aveva dato origine all'aviazione degli Emirati Arabi facendo parte di quella che fu, seppure per breve periodo, la prima Pattuglia Emiratina equipaggiata con *4 MB326.* Da allora l'Aeronautica Emiratina si è evoluta ed è oggi considerata una tra le più organizzate nei Paesi del Golfo. Di qui la decisione di dotarsi di una propria Pattuglia Acrobatica Nazionale.

Looping
"Al Fursan" Aerobatic Squadron
United Arab Emirates

Ed è così che nel 2008 fu presa la decisione di costituire il Gruppo di Volo "**Al Fursan**"; nulla è stato lasciato al caso sulle scelte riguardanti la nuova squadra a cominciare dal nome e dal logo.
Al Fursan, *in arabo "cavaliere"*, è stato scelto ispirandosi alla nobiltà di spirito e d'intenti della cavalleria; lo stemma del Gruppo raffigurante la testa di un cavallo non è semplicemente una figura ma un calligramma derivante dall'arte islamica di inserire, in maniera esteticamente ricercata, delle parole in un'opera o disegno relazionati fra loro. Infatti, osservando lo "*stemma del Gruppo*" si può notare come il disegno della testa di cavallo sia formato dalla scritta in arabo "*cavaliere*".
La formazione costituita da sette Piloti, ciascuno rappresentante uno dei sette Emirati che formano gli EAU. Sette Piloti che volano su altrettanti *MB339 A*, già utilizzati dagli emiratini come addestratori, che sono stati convertiti in versione PAN con impianto fumi e taniche miste.
La livrea scelta per i velivoli è oro e nero: il primo a

rappresentare il colore del deserto, mentre il secondo è il colore dell'oro nero (petrolio) che ha permesso agli EAU di diventare quello che oggi sono.

Con il logo, le infrastrutture e i velivoli pronti ora bisognava reclutare e formare i Piloti scelti per concretizzare l'ambizioso progetto. I Piloti provenienti dalle linee aerotattiche *(F16, Mirage 2000 e Istruttori sull'Hawk)* furono scelti e selezionati dalla loro Aeronautica. Ora mancavano solo gli Istruttori che avrebbero dovuto, attraverso un adeguato programma d'addestramento, portarli a debuttare nel mondo dell'acrobazia aerea collettiva.

... il Logo ...

A posteriori sappiamo che furono scelti 6 Piloti italiani che avevano militato tra le file della PAN e sappiamo anche che più di qualche Aeronautica Europea si era fatta avanti per accaparrarsi quell'incarico, ma la volontà dell'Emiro di avere dei Piloti delle "***Frecce Tricolori***" come Istruttori ha fatto sì che l'Aeronautica Emiratina chiedesse il supporto e la collaborazione all'Aeronautica Italiana per realizzare il suo progetto.

La nostra Forza Armata ha accettato la richiesta nell'ottica di uno scambio di favori reciproci visto che gli emiratini già da tempo concedevano l'utilizzo delle loro basi ai nostri velivoli che si muovevano da e per il teatro operativo afgano e non ultima la volontà di promuovere e agevolare l'industria aeronautica nazionale visto che in quell'area aveva molti interessi.

Inizialmente l'Aeronautica ha individuato i Piloti che sarebbero stati impiegati come Istruttori e quindi ha creato un ufficio di progetto per l'addestramento della Pattuglia Acrobatica Emiratina a capo del quale ha nominato il ***Col. Paolo Tarantino***.

Gli altri Istruttori coinvolti dal progetto erano:

Ten. Col. Andrea Rossi, Ten. Col. Alessandro Fiaschi, Magg. Andrea Braga, Cap. Simone Pagliani e il sottoscritto - Ten. Col. Rudy Barassi.

Ognuno di noi aveva lasciato la tuta blu da qualche tempo per rientrare ai Reparti di volo o per proseguire la propria carriera agli alti Comandi. L'idea di ritrovarci, andare nuovamente in volo assieme era avvincente ma, ancora di più, lo era la sfida intrinseca nell'unicità del progetto che ci accingevamo ad affrontare.

L'organizzazione iniziale, fatta d'innumerevoli riunioni, incontri tra i rappresentanti delle due Forze Armate, durò parecchi mesi e fu principalmente appannaggio di ***Paolo***.

Scopo di questi incontri era di definire gli accordi necessari alla realizzazione della collaborazione che fu suggellata con la firma di un accordo bilaterale tra le due Aeronautiche. Definito il programma d'addestramento a grandi linee e stabilite modalità e tempistiche tutto sembrava pronto per partire. Il programma prevedeva due fasi: quella iniziale di sei mesi da fare a Rivolto e la seconda di 18 mesi da completare a Dubai.

Eravamo pronti a partire e dopo qualche titubanza iniziale da parte emiratina, finalmente a giugno 2010 ci siamo ritrovati a Rivolto per cominciare a organizzare la prima fase dell'addestramento e l'accoglienza dei "nostri allievi" che sarebbero arrivati un paio di settimane più tardi.

Logisticamente eravamo sistemati in alcuni locali messi a disposizione dal 2° Stormo, mentre l'attività di volo l'avremmo fatta con 4 velivoli di Lecce avvalendoci del supporto tecnico della PAN.

A Rivolto ognuno di noi aveva vissuto un periodo sicuramente intenso della propria vita professionale e privata e questo capitolo si era definitivamente chiuso con il trasferimento al nuovo Reparto. Ritornare in quell'ambiente a distanza di anni, per svolgere un'attività simile ma per certi aspetti molto diversa da quella che proprio quel contesto mi evocava, é stato inizialmente disorientante.

Ritrovarmi con gli altri 5 "soci" dopo qualche anno è stato un momento piacevole, ricco di sentimenti e ricordi che improvvisamente mi sono tornati alla mente come se per un attimo non ci fossimo mai divisi, nonostante ciascuno di noi avesse uno "stemma di Reparto" diverso sulla tuta da volo.

Molti ricordi che sembravano quasi dimenticati e sbiaditi dalle esperienze più recenti che ognuno di noi aveva vissuto dopo la Pattuglia, improvvisamente sembravano fatti accaduti pochi giorni prima. Anche i modi di interagire tra di noi e le dinamiche interpersonali, nonostante gli anni che ci avevano diviso, erano rimasti pressoché invariati.

Superata l'euforia iniziale dell'incontro, ci siamo subito rimboccati le maniche per organizzare il lavoro.
Ci siamo seduti attorno ad un tavolo, per la prima volta in veste d'Istruttori degli emiratini e ci siamo spartiti i singoli compiti tra operazioni e addestramento; subito dopo abbiamo cominciato a organizzare nel dettaglio la fase iniziale del programma addestrativo che, nell'arco di sei mesi, avrebbe dovuto portare i Piloti emiratini a volare "acrobazia basica" con una formazione di 4 velivoli.
Trascorsa le prime settimane dal nostro insediamento a Rivolto, eravamo pronti ad accogliere la delegazione emiratina. I locali a nostra disposizione avevano assunto le sembianze, a noi più consone, di un Gruppo di Volo. Le pareti si erano riempite di tabelloni, schemi, lavagne, programmi di addestramento a blocchi e negli armadi c'erano libroni d'addestramento, statini e manuali di volo; avevamo anche fatto i voli previsti per riprendere la qualifica di Istruttori Acrobatici sull' *MB 339.*
Così è arrivato il giorno che tutti aspettavamo. Abbiamo incontrato i 7 Piloti e il loro Comandante giunti da Dubai e dopo le presentazioni ufficiali di rito, li abbiamo inizialmente assistiti per la loro sistemazione logistica e alloggiativa, prima di illustrare loro quello che era il programma di addestramento che ci avrebbe portato a breve a condividere un cockpit.
Da subito questi ragazzi hanno dimostrato un grosso rispetto delle gerarchie e dei ruoli senza per questo rinunciare a quella sana goliardia che ha sempre contraddistinto ogni Gruppo di Volo.
Siamo quindi partiti con l'indottrinamento teorico (lezioni e i briefing) propedeutico per le prime missioni, ovviamente il tutto in inglese. Sebbene l'inglese è la lingua aeronautica che tutti dovremmo conoscere, di fatto non essendo la nostra lingua madre e dovendo insegnare qualcosa a qualcuno che come noi non e' anglofono, diventa molto importante utilizzare i termini appropriati per poter ottenere la massima efficacia comunicativa durante tutto l'iter istruzionale. Per questo motivo è stato necessario creare delle note di standardizzazione che regolassero la terminologia e le comunicazioni in inglese.
Finalmente abbiamo cominciato a volare. Tutti e sette i ragazzi arrivavano dalla linea aerotattica e possedevano mediamente lo stesso bagaglio di esperienza che ha un Pilota neo assegnato alle Frecce Tricolori, per alcuni di loro era anche superiore.
Tutto l'addestramento è stato impostato sulle basi e i principi fondamentali che avevamo imparato fin da piccoli alle Frecce. L'iter addestrativo che ha impegnato i nostri studenti durante la permanenza in Italia è stato molto simile a quello che ognuno di noi aveva fatto durante l'addestramento iniziale in Pattuglia, salvo piccole variazioni. Siamo passati dalle prime sortite a velivolo singolo che con il passare del tempo sono diventate coppie fino ad arrivare dopo qualche mese di lavoro a formazioni di 4 velivoli. Il target che c'eravamo prefissati a termine del periodo italiano era di mettere in volo una formazione di 4 velivoli con i ragazzi emiratini che volavano da solisti: e così e' stato.
Durante il periodo di Rivolto abbiamo anche assegnato le varie posizioni in formazione, cercando di identificare il Pilota più idoneo per capacità e attitudine a ricoprire ciascuna posizione. Le posizioni in formazione gli sono state comunicate con una cerimonia goliardica durante una cena e in quella stessa occasione li abbiamo omaggiati del primo librone fotografico degli **Al Fursan**.
La formazione che avevamo ufficializzato in quell'occasione è la stessa che un anno più tardi ha debuttato a Dubai.
L'addestramento progrediva senza intoppi e con il trascorrere del tempo anche i rapporti interpersonali si erano consolidati creando un clima disteso, rispettoso e amichevole.
I sei mesi in Italia sono trascorsi mol-

Istruttori e Allievi

to velocemente tra briefing, voli e lezioni, ma non solo: abbiamo cercato di fargli conoscere un po' di usi e costumi del nostro Paese che sicuramente hanno apprezzato. Ricordo ad esempio quando li abbiamo portati un fine settimana sulle nevi della Val Badia, per diversi di loro era la prima volta che vedevano la neve e le piste da sci, o quando stavamo rullando mentre cominciava a piovere e uno di loro mi confessò di non aver mai visto piovere prima di allora.

Al Minhad - la Linea Volo

La prima fase era conclusa, i ragazzi emiratini erano rientrati a casa loro e ora toccava a noi fare le valigie alla volta degli Emirati Arabi per proseguire questa avventura.

Il 14 febbraio 2011 siamo atterrati a Dubai, dove ad accoglierci sul piazzale di parcheggio sotto il velivolo, c'erano 8 arabi in *"dishdasha"*, l'abito tradizionale mussulmano, con altrettante limousine e guardie del corpo. Increduli, dalla scaletta dell'aereo, abbiamo riconosciuto quegli arabi che ci stavano osservando divertiti nel vedere lo stupore sulle nostre facce.

I primi giorni li abbiamo trascorsi a sbrigare pratiche e un sacco di documenti che ci sarebbero serviti per la permanenza a Dubai.

Avevo avuto modo di vedere Dubai qualche anno prima, ma quella che ora avevo davanti ai miei occhi era una metropoli profondamente trasformata nell'aspetto e nelle dimensioni.

In pochi anni, dove prima c'erano dune e deserto ora ci sono i grattacieli più imponenti, lussuosi e raffinati del mondo. Ed e' sorprendente notare con che rapidità questa città continui a crescere a vista d'occhio.

Inizialmente c'era incertezza su quale base avrebbe ospitato permanentemente gli **Al Fursan**, ma alla fine fu scelta la base di Al Minhad a 25 km sud-est di Dubai, ovviamente in mezzo al deserto.

Alla luce di questa decisione, dopo un periodo iniziale trascorso in albergo, per ognuno di noi è cominciata la ricerca della sistemazione alloggiativa più idonea e così dopo qualche periodo di ricerche e contrattazioni, ci siamo ritrovati tutti e sei sistemati in zone diverse della città. Con l'acquisto della vettura ognuno di noi aveva raggiunto quel livello di comfort necessario per poter cominciare ad operare serenamente nel nuovo contesto. Durante tutta la fase di sistemazione, a similitudine del trattamento ricevuto, l'aiuto dei ragazzi emiratini è stato talvolta determinante.

Sbrigate le "pratiche di cameretta" eravamo pronti a ricominciare quello che avevamo lasciato in sospeso dall'Italia, ben consci che il lavoro da fare era ancora tanto e con una scadenza temporale ben precisa:

il 13 novembre il Salone di Dubai si sarebbe inaugurato con il debutto del nuovo "Team".

Avevamo a disposizione 8 mesi di tempo per portare i nostri 7 Piloti da un livello poco più che basico a volare da soli un programma acrobatico completo in piena sicurezza davanti al pubblico.

Apparentemente era qualcosa alla quale avremmo dovuto essere avvezzi: ogni anno in Pattuglia, durante la stagione d'addestramento si "preparano" due nuovi gregari per entrare in formazione e si addestrano alcuni gregari più esperti ai cambi posizione.

In realtà i presupposti qui erano molto diversi, a cominciare dal fatto che i gregari da "preparare" non erano solo due, ma bensì tutta la formazione i cui componenti vantavano tutti lo stesso livello di esperienza acrobatica.

Ma la differenza sostanziale stava nel fatto che, mentre in Pattuglia i programmi acrobatici *(alto, basso e piatto)* sono consolidatissimi, qui abbiamo dovuto letteralmente crearli ex-novo, attività questa di cui nessuno di noi aveva esperienza pregressa.

C'erano molteplici aspetti da considerare per la stesura del programma acrobatico degli **Al Fursan**:

aspetti tecnici, le aspettative emiratine, il livello addestrativo che avrebbero raggiunto; il tutto per garantire

quella spettacolarità, nel pieno rispetto della sicurezza, che fa sì che le manifestazioni aeree siano sempre molto seguite e apprezzate dagli appassionati.
Questa era dunque la sfida: creare un programma acrobatico idoneo, bilanciato e piacevole senza incorrere nel probabile rischio di dar vita a un clone banale.
Queste considerazioni ci apparivano sempre più chiare tanto più le analizzavamo durante le nostre "riunioni Istruttori" e nel frattempo l'attività di volo con i macchini dalla livrea nero e oro, proseguiva a ritmi serrati sul cielo campo di Al Minhad.
Ogni Istruttore era responsabile di una posizione specifica della formazione e doveva analizzare tutte le problematiche e peculiarità di questa posizione durante ogni manovra prima di insegnarla al "Pilota titolare della posizione".
Per fare questo, ogni volta che si inseriva una nuova manovra o figura nel programma acrobatico, la manovra veniva prima analizzata minuziosamente e ripetutamente a terra da tutti gli Istruttori, successivamente si organizzava un volo di soli Istruttori, ognuno nella sua posizione, per verificarne la fattibilità in volo o per finalizzare qualche aspetto. Quando la nuova manovra era giudicata idonea, veniva standardizzata, briefingata e infine insegnata ai ragazzi.
Mentre il programma acrobatico cominciava a prendere forma e le temperature del deserto avevano già superato di slancio i 40 gradi, parallelamente l'addestramento si concretizzava con l'esecuzione di 3 voli al giorno.
Da maggio in poi, la colonnina di mercurio si muoveva solo tra i 40 e i 50 gradi e vi confesso che si sentivano davvero tutti, sia per chi si legava a bordo di un velivolo che per l'uomo di "biga".

... il Team " Al Fursan " ...

Per volare un po' più al "fresco", il primo decollo era alle 5.30 il secondo alle 9 e l'ultimo decollo avveniva verso mezzogiorno dove, se si superavano i 50 gradi di tutte le attività all'aperto venivano sospese, volo compreso.
I velivoli non erano tutti ricoverati sotto gli *shelterini* e così per i fortunati che andavano in volo con un velivolo non ricoverato a mezzogiorno (per qualche Istruttore era la terza "tacca" della giornata), si provava la sgradevole esperienza di una cabina a 70 gradi.
Nonostante le temperature da "brivido", qualche tempesta di sabbia e alcune *"défaillance"* da parte di qualche locale durante il periodo del *"Ramadan"*, l'attività volativa è sempre stata sostenuta.
Durante le riunioni tra Istruttori monitoravamo attentamente il livello addestrativo raggiunto dalla formazione e dal solista per essere sicuri di riuscire a rispettare la data del debutto ormai sempre più vicina.
Col progredire dell'addestramento e con l'aggiunta dei fumi colorati il *"programma alto"* cominciava a essere avvincente; se con l' *"alto"* cominciavamo a essere a buon punto, sulla nostra tabella di marcia eravamo in ritardo con lo studio dei *"programmi basso e piatto".*
Avrebbe potuto in qualche modo tranquillizzarci la scarsa probabilità di vedere una sola nuvola su tutti gli EAU e, di conseguenza, la più che remota possibilità di volare un *"basso"* o un *"piatto"*; di fatto così non è stato.
Abbiamo cominciato così a studiare il *"basso"* con le stesse modalità utilizzate per l' *"alto"* e complice il fatto che ormai la formazione era quasi indipendente, volando quasi sempre solo con i

"Piloti titolari", abbiamo avuto più tempo del previsto con il risultato che in tempi brevi siamo riusciti a elaborare un *"programma basso"* interessante. Avendo avuto anche tempo di provarlo e affinarlo tra noi Istruttori, abbiamo cominciato a insegnarlo ai *"Piloti titolari"* che nel frattempo cominciavano a sentire un po' di pressione psicologica per l'imminente debutto.

Come da migliori tradizioni, la prova della vigilia del grande evento è stata deludente, con imprecisioni e un po' di visibile nervosismo da parte di tutta la formazione. Ne è scaturito un ricco *debriefing* e filmato e poi tutti a casa.

La mattina del debutto, dopo averli sentiti al telefono per i soliti riti scaramantici noi Istruttori siamo andati al Salone di Dubai.

Quel giorno, a differenza del precedente, sentivo la pressione dell'evento come se a debuttare fossi io sul velivolo.

In qualche modo, penso che ognuno di noi sentisse quella pressione perché stava per essere ufficializzato al mondo aeronautico intero il risultato del nostro lavoro e sapevamo che c'erano molte aspettative nei nostri confronti da parte di tutte le persone che ci hanno sempre seguito e voluto bene e non solo.

Con questa consapevolezza e con lo stesso spirito con il quale anni prima mi apprestavo a chiudere il tettuccio prima di andare in volo a Fairford (UK) davanti a mezzo milione di persone, ora ero ad aspettare l'arrivo degli **Al Fursan**.

Durante l'attesa, nella mia mente si susseguivano veloci e in maniera irrazionale alcuni ricordi legati a momenti vissuti durante il loro addestramento o aneddoti legati ad alcune occasioni informali e conviviali trascorse con loro.

Il rombo improvviso dei *7 MB 339* mi ha riportato immediatamente con il pensiero al presente. Davanti a noi erano appena entrati per il primo looping con i fumi colorati gli **Al Fursan**.

Mentre la formazione si stava esibendo, mi sono concentrato per un attimo sulle persone che assieme a me erano testimoni di questo evento. Durante ogni singola manovra della formazione e del solista il loro entusiasmo era alle stelle, alternando espressioni di stupore a lunghi applausi che sono letteralmente esplosi durante il passaggio finale.

Al termine del lungo applauso la formazione era già lontana e gli spettatori manifestavano ancora segni di entusiasmo per lo spettacolo appena concluso.

I venticinque minuti di esibizione erano stati emozionanti, avevamo assistito a un bel volo pulito e disteso, evidentemente la prova del giorno prima era servita e l'entusiasmo degli spettatori ci avevano dato chiaramente un segno di quanto il volo fosse stato gradito anche dai non addetti ai lavori.

Siamo andati verso la postazione della "biga" dov'era **Paolo** ancora in contatto radio con la formazione e, con un sorriso molto esplicativo, ci e' venuto incontro e ci siamo stretti la mano con entusiasmo.

In quell'istante, la contentezza per il successo che quel volo rappresentava mi stava appagando per tutti i sacrifici fatti fino a quel momento e quel volo rimarrà indelebilmente impresso nella mia memoria e nella storia degli **Al Fursan**.

Dal quel giorno gli **Al Fursan** hanno spiccato il loro volo; tante cose avranno ancora da imparare, ma lo faranno con la consapevolezza di chi è riuscito in un'impresa così ambiziosa.

I mesi successivi che abbiamo trascorso con il *"team"* sono serviti a portare a termine gli impegni addestrativi previsti dall'accordo bilaterale e che ancora non eravamo riusciti a completare.

Messo a punto il *"programma piatto"*, siamo passati all'addestramento sull'acqua, su altri aeroporti e per concludere abbiamo fatto un addestramento avanzato propedeutico per le manovre dei gregari.

Nello stesso periodo gli abbiamo fornito tutta la manualistica, le direttive e i programmi di addestramento necessari all'organizzazione e alla gestione futura del Gruppo.

Gli abbiamo inoltre trasmesso tutte le nozioni utili alla gestione delle articolazioni di un "gruppo di rappresentanza" come il loro.

L'ultimo sforzo addestrativo lo abbiamo fatto per qualificare tutti i Piloti della formazione come Istruttori Acrobatici.

A questo punto il nostro lavoro si poteva considerare concluso. I ***"Cavalieri del deserto"*** hanno spiccato il volo e dipenderà dalla loro determinazione e dalla loro ambizione il poter volare in cieli sempre più alti e lontani.

Ten. Col. Pil. RUDY BARASSI

VISITA CULTURALE AERONAUTICA DEL CIRCOLO DELLA P.A.N."

Viene evidenziata la positiva riuscita della *"Visita Culturale Aeronautica"* del 25 Maggio 2013.

Giunti in perfetto orario al ***Centro di Controllo Radar d'Area di Padova "ACC PADOVA" dell'E.N.A.V.*** ad Abano Terme, i partecipanti (45) sono stati accolti dal ***Deputy Director FRANCO Arturo*** che ha esposto l'attività di **PADOVA ACC** (*Area Control Center*) descrivendo l'intricata gestione del "traffico aereo" che interessa l'area di competenza comprendente tra l'altro uno dei "nodi aeroviari" più complessi di tutta Europa - confluenza di "*Aerovie*" su Bolzano.

Con varie "slide" riportanti dati oggettivi ha sottolineato come **PADOVA ACC** sia considerato un Centro di Controllo del Traffico Aereo di "*eccellenza*" in Europa, a livello di Reims, Monaco, Zurigo, Ginevra; tra l'altro per *rapporto Traffico Aereo servito/Controllori* é valutato primo ACC italiano.

E' rilevante evidenziare che l'**ENAV** (*Ente Nazionale Assistenza al Volo*), è una Società per azioni interamente controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze italiano e vigilata dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) responsabile, assieme all'Aeronautica Militare, della fornitura dei servizi del traffico aereo (ATS) e di altri servizi della navigazione aerea in Italia.

Oltre ai riconoscimenti internazionali circa l'alta capacità professionale dei "Controllori" nell'assicurare, nell'area di propria responsabilità, il Servizio di Assistenza al Volo garantendo la sicura, economica ed ordinata utilizzazione dello Spazio Aereo, è un Ente, forse uno dei pochi, che con un *"bilancio attivo"* contribuisce in modo significativo alle entrate del *"bilancio statale"*.

Al riguardo, quale nota positiva di una ***"organizzazione efficiente",*** si riporta il seguente comunicato:

ENAV

Comunicazione Ufficio Stampa
Roma, 16 maggio 2013

ASSEMBLEA ENAV: approvato il Bilancio 2012
CONTENIMENTO COSTI ed UTILE NETTO di 46 mln nonostante la crisi del settore.

L'Assemblea di ENAV Spa, riunitasi oggi a Roma sotto la presidenza dell'Amministratore Unico Massimo Garbini, ha approvato il Bilancio d'esercizio 2012, che chiude con **un utile netto di 46 milioni di Euro**. Tale valore, anche depurato dell'effetto del rimborso IRES, evidenzia un risultato che con i suoi 23 mln di euro posiziona l'esercizio 2012 come **uno dei migliori conseguiti dalla Società in assoluto.**

Il contesto operativo è stato caratterizzato da **una congiuntura economica negativa** i cui effetti hanno avuto impatti anche sul trasporto aereo, con una riduzione del traffico assistito **del -3% sulla rotta e del -5,7% sugli aeroporti.**

Nonostante il difficile contesto, e mantenendo livelli eccellenti di qualità del servizio – **ha dichiarato l'AU di ENAV, Massimo Garbini** - *siamo riusciti a realizzare una politica economica improntata all'efficacia, all'efficienza ed alla economicità, che ci ha permesso di raggiungere a fine anno un* ***contenimento dei costi della produzione del 3,6% rispetto a quanto condiviso con la Commissione europea*** *nel Piano di performance nazionale. Ciò è stato possibile anche grazie a specifici interventi organizzativi volti allo snellimento delle strutture e alla revisione dei processi di funzionamento, congiuntamente ad una importante e oculata revisione delle attività di investimento.*

ENAV si conferma quindi tra i service provider più efficienti in Europa, anche secondo il nuovo schema di prestazioni comunitario sia in campo operativo che economico.

Inoltre, con l'obiettivo di incrementare i propri ricavi, la Società ha sviluppato nuove strategie di business sui mercati internazionali, conseguendo risultati di assoluto rilievo. ENAV ad oggi gestisce progetti in 16 Paesi del mondo, triplicando il valore delle acquisizioni rispetto al 2011 e contribuendo così al risultato economico della Società.

I convenuti al **Centro di Controllo Radar d'Area di Padova** divisi in gruppi sono stati accompagnati da singoli Istruttori nella "*Sala Operativa*", nella "*Sala Simulatore*" e nella "*Sala apparati e Centro Elaborazione Dati*".

Nel primo pomeriggio è iniziata la visita al **Castello di San Pelagio** che è abitato da 300 anni dalla famiglia dei **Conti Zaborra,** dove è conservato un ricco patri-

monio di memorie private e storiche. Parte del Castello è adibita a sede di un **"Museo del Volo" .**

Il **Castello di San Pelagio** è un luogo cruciale della vita di **Gabriele D´Annunzio**, dove ha vissuto nel periodo in cui firmò l´impresa per cui è rimasto nella storia ***... il volo su Vienna.***

E´ da qui infatti che partì e tornò dal *"folle"* **volo su Vienna il 9 agosto 1918**, in pieno primo conflitto mondiale: impresa che lo vide sorvolare la capitale del nemico austroungarico come Maggiore dell´*87ª Squadriglia "La Serenissima".*

GABRIELE D'ANNUNZIO

Proprio quest'anno ricorrono i 150 anni dalla nascita di **Gabriele D'Annunzio – 12/03/1863**, scrittore, poeta, drammaturgo, aviatore, militare, politico e giornalista italiano: ricordiamo allora il "suo"

VOLO SU VIENNA

Gabriele D'Annunzio e Natale Palli nello Sva biposto al decollo per il volo su Vienna

Nell'**agosto del 1918 Gabriele D'Annunzio** decise di celebrare il quarto anniversario della guerra scatenata dall'Austria, con un atto di straordinaria audacia che sarebbe valso a precisare il mutamento ormai avvenuto nella situazione generale (sulla Marna i tedeschi erano entrati in grave crisi) e il mutamento avvenuto in quella italiana - dopo le umiliazioni inflitte a Conrad e a Boerovic nelle settimane precedenti - per affermare la superiorità del nuovo spirito aggressivo dell'esercito grigioverde e per sconquassare l'anima del nemico ormai indotto a disperare di una vittoria invano cercata con l'offensiva dei due comandanti.

Era l'**alba del 9 agosto,** quando - alle 5,30 - gli agili apparecchi della battezzata *Squadriglia "Serenissima"* comandata dal **Maggiore Gabriele D'Annunzio** e dal **Capitano Natale Palli**, si levavano in volo dall'aeroscalo posto nelle immediate vicinanze di Padova.

Gabriele D'Annunzio con i piloti della Squadriglia " Serenissima "

Componevano l'avventurosa Squadriglia *7 Sva* monoposto pilotati da **Giordano GRANZAROLO**, **Gino ALLEGRI, Antonio LOCATELLI, Pietro MASSONI, Aldo FINZI, Giuseppe SARTI e Ludovico CENSI** e *1 Sva* a due posti, guidato dal **Cap. PALLI**, nel quale si trovava il poeta.

Ogni apparecchio portava un carico di venti chilogrammi di carta stampata; erano dei manifestini, i cosiddetti *"l'arme lunga della gesta inerme"*

Compatti intorno al loro comandante, gli *"aquilotti"* dalle ali tricolori, si alzarono in volo, passarono sopra Cervignano, quindi, risalendo la valle dell'Isonzo, rapidi e sicuri furono sopra Tolmino.

Sotto vi erano le terre invase, con i fratelli oppressi, intorno alle sponde del fiume sacro le tragiche trincee dove per ventinove mesi i Fanti italiani avevano sofferto pene atroci nelle dodici tremende e tragiche battaglie.

E non solo sofferto, ma molti sepolti dentro i fossati delle stesse trincee, o sotto un solo palmo di terra nei cimiteri abbandonati del Carso, in anonime tombe senza un fiore; dentro queste vi erano già calati circa 500.000 morti; e forse, nel sentire il rombo dei familiari motori, per un attimo si alzarono tutti dalle loro tombe per vedere quest'eroica e audace trasvolata,

che osando l'impossibile, andava nientemeno che a Vienna a sgomentare i Comandi imperiali della grande potenza austriaca, ora in ginocchio, sola, con il suo alleato in una grave crisi, non militare ma logistica.

Sempre ordinato e veloce, lo "stormo" volava sull'ampia valle della Drava, sui monti boscosi della Carinzia. Attraverso la foschia e le nubi a tremila metri di quota ecco apparire sotto Reichenfels, Kapfenberg; poi sorpassata Nenberg, le nubi si dissolvevano, e subito dopo anche la foschia cedeva a poco a poco al cielo limpido con uno splendente sole.

Già appariva all'orizzonte una gran macchia grigia, Vienna, quando all'improvviso l'apparecchio pilotato dal **Tenente Sarti**, si staccò dal gruppo e cominciò a perdere di velocità e d'altezza.

I compagni nel guardare la discesa lenta di quelle ali forse già stanche del lungo viaggio - erano quasi quattro ore che volavano - pur angosciati per la sua sorte diedero tutti mentalmente un triste addio allo sfortunato compagno e proseguirono compatti il volo.

Venti minuti dopo le 9, la *"Serenissima"* ridotta a sette apparecchi giungeva sopra la Capitale e prendeva a volteggiare nel cielo viennese, sconcertando ma anche meravigliando la folla immensa, accorsa nelle vie e nelle piazze a vedere lo stupendo e superbo spettacolo, ma anche con riverenziale timore a chiedersi *"e ora cosa faranno?"*.

La limpidezza di questa giornata, con gli audaci discesi a quota inferiore agli ottocento metri consentiva loro di distinguere nitidamente gli edifici, i giardini, le spianate, la folla nelle piazze e nelle larghe vie; e mentre prendevano numerose fotografie, lasciavano cadere, a decine e decine di migliaia di copie, due messaggi stampati - con il testo italiano e tedesco - su volantini che recavano impressa una piccola ***"bandiera tricolore"***.

VIENNESI!

Imparate a conoscere gli italiani.
Noi voliamo su Vienna, potremmo lanciare bombe a tonnellate. Non vi lanciamo che un saluto a tre colori: i tre colori della libertà.
Noi italiani non facciamo la guerra ai bambini, ai vecchi, alle donne. Noi facciamo la guerra al vostro governo nemico delle libertà nazionali, al vostro cieco testardo crudele governo che non sa darvi nè pace nè pane, e vi nutre d'odio e d'illusioni.

VIENNESI!

Voi avete fama d'essere intelligenti. Ma perchè vi siete messa l'uniforme prussiana? Ormai, lo vedete, tutto il mondo s'è volto contro di voi.
Volete continuare la guerra? Continuatela. E' il vostro suicidio. Che sperate? La vittoria decisiva promessavi dai generali prussiani? La loro vittoria è come il pane dell'Ucraina: Si muore aspettandola.

POPOLO DI VIENNA, pensa ai tuoi casi. Svégliati!

VIVA LA LIBERTÀ!

VIVA L'ITALIA!

VIVA L'INTESA!

128

Il primo messaggio diceva:

"Viennesi! imparate a conoscere gli Italiani.
Noi voliamo su Vienna, potremmo lanciare bombe a tonnellate. Non vi lanciamo che un saluto a tre colori: i tre colori della libertà.
Noi non facciamo la guerra ai bambini, ai vecchi, alle donne. Noi facciamo la guerra al vostro governo nemico delle libertà nazionali, al vostro cieco testardo crudele governo che non sa darvi né pace né pane, e vi nutre d'odio e d'illusioni.
Viennesi!
Voi avete fama d'essere intelligenti. Ma perché vi siete messa l'uniforme prussiana? Ormai, lo vedete, tutto il mondo si è volto contro di voi.
Volete continuare la guerra? Continuatela. E' il vostro suicidio. Che sperate? La vittoria decisiva promessavi dai generali prussiani? La loro vittoria è come il pane dell'Ucraina: si muore aspettandolo.
Popolo di Vienna, pensa ai tuoi casi. Svegliati!
Viva la libertà!
Viva l'Italia!
Viva l'Intesa!

Il secondo messaggio:

"In questo mattino d'agosto, mentre si compie il quarto anno della vostra convulsione disperata e luminosamente comincia l'anno della nostra piena potenza, l'ala tricolore vi apparisce all'improvviso, come l'indizio del destino che si volge. Il destino si volge. Si volge verso di noi con una certezza di ferro. E' passata, per sempre l'ora di quella Germania che vi trascina, vi umilia e vi infetta.
La vostra ora è passata.

Come la nostra fede fu la più forte, ecco che la nostra volontà predomina.
Predominerà sino alla fine.
I combattenti vittoriosi del Piave, i combattenti vittoriosi della Marna lo sentono, lo sanno con un'ebbrezza che moltiplica l'impeto; ma se l'impeto non ba-

stasse, basterebbe il numero, e questo è detto ....
Per coloro che usano combattere dieci contro uno.
L'Atlantico è una via che non si chiude ed è una via eroica come dimostrano i novissimi inseguitori che hanno colorato l'Ourcq di sangue tedesco.
Sul vento la vittoria che si leva dai fiumi della libertà, non siamo venuti se non per la gioia dell'arditezza, non siamo venuti se non per la prova di quel che potremo osare e fare quando vorremo, nell'ora che sceglieremo.
Il rombo della giovine ala italiana non somiglia quello del bronzo funebre nel cielo mattutino.
Tuttavia la lieta audacia sorprende fra Santo Stefano e il Graben una sentenza non revocabile, o viennesi.
Viva l'Italia!

GABRIELE D'ANNUNZIO

Oltre a questi due messaggi, i sette velivoli italiani lasciarono cadere sulla capitale austriaca tre grandi manifesti, nei quali erano riaffermate le idealità di guerra dell'Intesa e le sue vedute per la pace, definitiva e durevole, promessa ai nemici qualora si fossero arresi.

Dopo aver fatto queste evoluzioni per oltre venti minuti nel cielo viennese, gli audaci aquilotti, sempre stretti intorno alla carlinga del loro comandante, si allontanavano verso sud-ovest.

Com'è naturale, la via prescelta per il ritorno non era quella stessa dell'andata, sarebbe stata pericolosa, li avrebbero attesi al varco.

Le ***"ali tricolori"*** sorvolarono Graz, apparsa quasi deserta, quindi puntarono su Trieste.

Qui, un idrovolante austriaco tentò di levarsi in volo all'inseguimento, ma prima di riuscire a raggiungere l'alta quota degli *Sva*, la *Squadriglia "Serenissima"* era già lontana.

Sorvolarono l'Adriatico incrociando le torpediniere italiane che pur alcune allarmate - scambiandoli per nemici - non ebbero tempo d'intervenire.

D'Annunzio e i suoi proseguendo si recarono nel cielo di Venezia.

Il Poeta lasciò cadere un messaggio per l'Ammiraglio e per il Sindaco, nel quale comunicava la splendida riuscita della grande impresa.

Gli SVA lanciarono manifestini alla quota di 800 metri.
In alto a destra la Cattedrale di Santo Stefano

Alle 12 e 40, gli eroi dell'epico volo su Vienna atterravano al campo di partenza dopo aver percorso - in sette ore e dieci minuti - mille chilometri, e oltre ottocento su territorio nemico a sfida di ogni avversità balistica ed aerea.

Mancava solo il **Ten. Giuseppe Sarti** che, costretto prender terra vicino a Vienna, prima della cattura era riuscito a bruciare il suo aereo.

Inutile dire che dopo *"l'incursione inerme"* sulla Capitale nemica, gli effetti morali furono incalcolabili.

LA "COPPA SCHNEIDER"

La **"Coppa Schneider"** era nata per iniziativa di **Jacques Schneider**, un pioniere dell'aviazione francese nonché imprenditore di successo.

Era il 1913. La sera del 10 Gennaio in un salone dell'Hotel de Paris, a Montecarlo, due signori discutevano animatamente. Uno dei due, il più giovane, era l'**Ingegnere Jacques Schneider**, francese, primogenito di un'illustre famiglia di industriali, Pilota d'aeroplano e di idrovolanti; l'altro era il **Presidente dello Yacht Club del Principato di Monaco** che, per delega del **Principe Alberto**, si interessava anche di tutte le manifestazioni sportive.

I due discutevano sulla possibilità di organizzare una gara aerea internazionale fra *"idrovolanti"*, da disputarsi nella *"baia di Monaco"*, che avrebbe anche potuto essere un richiamo per una gran folla di appassionati da ogni parte d'Europa e del mondo.

Pochi giorni dopo, con decreto del Principe Alberto fu nominato un comitato con il compito ufficiale di organizzare la prima edizione della Coppa Schneider e di stendere il regolamento, di cui lo stesso Schneider aveva fornito uno schema.

Il regolamento era il seguente: la competizione era aperta a "squadre rappresentative nazionali" e non a singoli Piloti; ogni gara si svolgeva in un circuito lungo non meno di 278 Km da percorrere nel minor tempo possibile, non prima però di aver superato diverse prove di decollo, navigabilità ed ammaraggio; ogni "nazione" non poteva iscrivere più di tre Aeroplani e altrettanti Piloti per ogni edizione; lo "stato" vincitore di ogni edizione avrebbe dovuto ospitare ed organizzare l'edizione successiva; si sarebbe aggiudicata definitivamente il trofeo la nazione che per prima si fosse aggiudicata tre edizioni nell'arco di cinque. Non vi erano limitazioni sull'architettura e la meccanica dei velivoli e dei motori.

Una manifestazione per favorire il progresso tecnologico dell'idrovolante che in quegli anni, complice l'enorme disponibilità di superfici acquee idonee al decollo e all'atterraggio, sembrava essere il futuro della nascente aeronautica.

Nasceva la "Coupe d'Aviation Maritime Jacques Schneider", meglio nota come "Coppa Schneider".

Monaco, 1913

La Coppa Schneider ebbe inizio alle ore 9 del 16 Aprile 1913 nella stupenda "baia di Montecarlo".

All'infuori degli americani che partecipano con il Pilota **M. Weyman** *a bordo di un vecchio Nieuport*, né inglesi, né svizzeri, né tedeschi e nemmeno gli italiani si sentono interessati alla competizione, mentre i francesi sono costretti a fare un'eliminatoria per disegnare i propri numerosi partecipanti, che in definitiva salvano la prima edizione. La squadra francese e composta dal Pilota **Prévost** *con un velivolo Deperdussin* (un monoplano spinto da un motore rotativo Gnome di 160 HP), dal Pilota **Garros** *con un Morane-Saulnier* (motore da 80 HP) e dal Pilota **Espanet** *su Nieuport* (motore da 100 HP). La superiorità di Prévost fu subito evidente: nonostante un'avaria che costrinse il suo Deperdussin ad un ammaraggio di fortuna e ad una riparazione da lui stesso eseguita, egli riuscì comunque a tagliare vittoriosamente il traguardo e a conquistare la Coppa per la Francia.

Ordine d'arrivo: 1. Prévost (FRA) - 2. Weyman (USA) - 3. Garros (FRA).

Francia, 1914

La seconda edizione della Coppa prese il via il **20 Aprile nello splendido golfo di Monaco** ed iniziò subito con un clamoroso colpo di scena: Prévost, il campione francese che aveva dominato la prima edizione, fu eliminato già nelle prove preliminari, cosa che deluse non poco il pubblico casalingo.

Gli inglesi **Howard Pixton e Lord Carbery** *con "idrovolanti" Sopwith* (un biplano che avrebbe poi ispirato il velivolo militare Sopwith "Pup") parvero subito i favoriti, ma, dopo

1913 Scalo di Montecarlo
Velivoli Morane-Saulnier e Deperdussin

qualche giro, **Carbery** perse il controllo e cappottò paurosamente, uscendo miracolosamente illeso dalla carlinga semiaffondata.
Pixton guidava la gara tallonato da **Espanet e Levasseur,** ma al sedicesimo e al diciassettesimo giro i due francesi dovettero ritirarsi per problemi tecnici e l'inglese potè amministrare il vantaggio sullo svizzero **Burri**, che lo seguiva a grande distanza. Alla seconda edizione erano presenti anche piloti a rappresentanza di Stati Uniti e Germania.
Ordine d'arrivo: 1. Pixton (GBR) - 2. Burri (SVI).

Gran Bretagna, 1919

La competizione fu sospesa durante il primo conflitto mondiale, ma riprese puntualmente nel 1919, quando L'Aero Club D'inghilterra, che deteneva la Coppa quale vincitrice dell'ultima edizione, prese contatto con Jacques Schneider per stabilire data e località della nuova edizione: Furono scelti rispettivamente l'**11 Settembre e Bournemouth**.
Le nazioni partecipanti furono Gran Bretagna, Francia e finalmente l'Italia.
L'Italia iscrisse un solo velivolo, un *Savoia S 13 costruito dalla S.I.A.I.* (con un motore storico: Isotta Fraschini V6 da 250 HP) pilotato dal **Serg. Pil. Guido Jannello.**
Jannello partiva sfavorito, ma ben presto sia inglesi che francesi dovettero ritirarsi per problemi tecnici, lasciando la strada spianata ad un debutto con alloro per i colori azzurri.
Jannello concluse infatti il percorso di 370 Km. senza intoppi e tutti si aspettavano che il suo nome fosse già nel "palmarès" della Schneider, quando un "giudice", non si sa se completamente disinteressato, sostenne di non aver notato il passaggio ad un certo pilone del velivolo italiano.
Dato che sul luogo persisteva una fitta foschia, non fu mai possibile verificare la veridicità di tale affermazione, e la vittoria italiana fu annullata.
*Malgrado la "squalifica" di **Jannello**, l'Italia viene comunque riconosciuta come vincitrice morale, tanto che ad essa è affidata l'organizzazione della successiva edizione che si svolge a Venezia.*

Italia, 1920

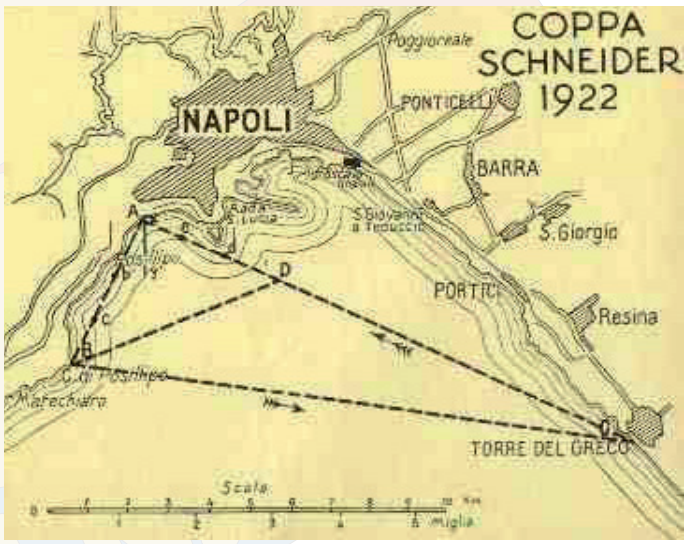
Nel 1920 si corse quindi a **Venezia il 21 Settembre**; alla gara si erano iscritti piloti americani, inglesi e, naturalmente, italiani. attesissima era la preannunciata sfida *Macchi - S.I.A.I.*: la prima si presentava con velivoli *M19 ed M12,* mentre la seconda con gli *S19 e S12*.
Purtroppo il comitato organizzatore iniziò a pasticciare con il regolamento, seminando il malcontento tra i partecipanti; come se ciò non bastasse, a rovinare la competizione fu l'annuncio del ritiro simultaneo degli *M12 ed M19 da parte della Macchi* e dell'*S19 da parte della S.I.A.I.*:
la tanto agognata sfida non avrebbe avuto luogo.
A gareggiare rimase pertanto solo il *S.I.A.I. S12*, pilotato dal **S.Ten. di Vascello Luigi Bologna**, che, nonostante le pessime condizioni meteorologiche, riuscì a condurre il velivolo fino al traguardo con una velocità media di 172,484 Km/h.

Italia, 1921

Anche l'edizione del 1921 fu ospitata **nella laguna di Venezia il 6 Agosto**; il traguardo è davanti all'Hotel Excelsior.
Vista l'esperienza negativa dell'anno passato, il comitato organizzatore decise accorciare la lunghezza del circuito e di eliminare tutte quelle prove supplementari che portavano al ritiro di molti Piloti e spesso ne mettevano anche a rischio l'incolumità fisica.
Purtroppo però, contro la schiera di ben *16 Piloti italiani, su velivoli Macchi e S.I.A.I., l'unico Pilota straniero iscrittosi fu il francese* **Sadi Lecoint**, *su di un Nieuport-Delage*; dopo le eliminatorie i Piloti italiani designati a partecipare alla competizione furono **Zanetti** *su M19,* **Corgolino e De Briganti** *su M7bis.*
Il 6 Agosto il tempo era bello, ma il mare mosso, cosa non gradita ai Piloti; alla fine del primo giro **Zanetti** guidava la corsa, seguito dal francese **Lecoint, Corgolino e De Briganti**; il traguardo però vide come vincitore **De Briganti**.
L'Italia si aggiudicava la Coppa per la seconda volta consecutiva, mettendo una seria ipoteca sulla definitiva conquista di essa.

Italia, 1922

L'edizione del 1922 fu corsa **a Napoli il 13 Agosto**, su di un circuito triangolare con vertici a Capo Posillipo, Torre del Greco e Via Caracciolo; si iscrissero questa volta anche gli inglesi, oltre ai francesi e agli italiani.
La gara assunse particolare importanza e interesse in quanto se uno dei nostri piloti avesse ottenuto la terza vittoria consecutiva, la Coppa sarebbe stata definitivamente assegnata all'Italia.
Il 13 Agosto, una giornata splendida, al cospetto del Vesuvio, di Capri e di tutte le meraviglie del golfo di Napoli, si



svolse il torneo aereo che, dopo l'eliminazione dei francesi, rimase circoscritta all'inglese **Henry Biard** *su Supermarine*

e gli italiani **Corgolino e Zanetti** *su Macchi* e **Passaleva** *su S.I.A.I.*.

Apparve evidente da subito la superiorità del *Supermarine Sea Lion II* (spinto da un motore Napier da 450 HP, sbaragliando gli altri concorrenti con motori di potenza non oltre i 280 HP), il quale si impose strappando la Coppa dalle mani degli italiani per rimetterla in gioco.

Gran Bretagna, 1923

Sembrava che la settima edizione della Coppa dovesse essere molto ricca di nazioni partecipanti: si erano infatti iscritti alla gara del **28 Settembre ospitata a Cowes (nell'isola di Wight)** gli americani, giunti addirittura con largo anticipo per far "ambientare" i propri Piloti, gli italiani con velivoli *Macchi e S.I.A.I.* e i francesi, oltre agli inglesi ospitanti.

Ai primi di agosto, però, iniziarono le prime defezioni: le due case costruttrici italiane annunciarono infatti di non poter preparare in tempo i velivoli *M17 ed S51*; inoltre gli incidenti falciarono le formazioni inglese ed americana, riducendo ulteriormente il numero dei partecipanti.

Il 28 Settembre si corse la gara; la vittoria andò agli americani, dimostratisi superiori già dalle prime prove di flottaggio, che portarono il Pilota **David Rittenhouse** davanti a tutti su *un Curtiss CR-3S,* seguito a ruota dal connazionale **Irvine** e dall'inglese **Biard**.

Stati Uniti, 1924

L'edizione del 1924 non venne disputata: lo choc provocato dalla vittoria schiacciante degli americani nel 1923 aveva impressionato tutti a tal punto che gli organi responsabili di Italia, Francia e Inghilterra non si sentirono all'altezza della compagine transoceanica; di conseguenza, per evitare un'inutile umiliazione, decisero di non iscriversi nemmeno.

Gli americani, data la totale assenza di partecipanti stranieri, decisero molto sportivamente (come non saranno gli inglesi nel 1931) di annullare la gara, dichiarandola:

"no contest".

Stati Uniti, 1925

L'ottava edizione della Coppa Schneider era programmata **a Baltimora per il 25 Ottobre**; gli inglesi, inguaribili ottimisti, si presentarono sicuri di vincere; più realistici gli italiani che, consapevoli della forza mai diminuita degli statunitensi, non si abbandonarono a promesse troppo ricche di enfasi.

Alla partenza si presentarono *tre Curtiss americani, un Gloster inglese e l'M33 della ditta Macchi* (con motore Curtiss D12 da 450 HP) pilotato da **De Briganti**, dato che all'ultimo momento **Morselli** dovette ritirarsi per problemi al propulsore.

Fu una gara senza storia: l'americano **James Doolittle** vinse di misura su *Curtiss R-3C2* (ultimo biplano vincente di una Coppa Schneider) e solo il ritiro degli altri *due Curtiss* impedì agli americani di occupare tutti i gradini del podio. Il Pilota italiano **De Briganti**, arrivò terzo, davanti all'inglese **Broard**.

Lo stesso **Doolittle**, sulla scia del momento, il 27 dello stesso mese, sempre a Baltimora, *migliorò il record di velocità portandolo a 395,439 Km/h.*

La figura del vincitore merita senz'altro un cenno di rilievo. **James Doolittle**, negli anni a venire, diventerà uno degli eroi dell'U.S.A.A.F. nella Seconda Guerra Mondiale, conducendo la memorabile impresa *"Doolittle Raid"*, un raid di bombardamento (*con 16 aerei B 25 "Mitchell" decollati dalla portaerei "Hornet"*) su Tokyo nell'aprile del 1942 organizzato come rappresaglia per l'attacco subìto dagli americani a ***"Pearl Harbour"*** il 7 dicembre 1941.

Stati Uniti, 1926

A questo punto si ripeteva per gli americani la stessa favorevole circostanza che si era presentata agli italiani qualche anno prima: la possibilità di aggiudicarsi definitivamente il trofeo.

Grandissima era quindi l'attesa quando, nel 1926 **a Norfolk**, si classificavano per la finale tre italiani – **De Bernardi, Bacula, Ferrarin** - e tre americani – **Cuddihy, Schilt, Tomlinson .**

Pari all'attesa fu però la delusione del folto pubblico presente quando, **la mattina del 13 Novembre**, *l'idrocorsa Macchi M.39* del **Magg. Mario De Bernardi**, dopo un appassionante duello con i *Curtiss*, tagliò vittoriosamente il traguardo alla media di 396,689 km/h. (primato nelle distanze di 100 e 200 Km.). Secondo è l'americano **Schilt** *su Curtiss R3C 1*, terzo **Bacula** *su M.39* e quarto **Tomlinson** *con il Curtiss "Hawk"* (idrovolante da caccia della marina statunitense).

L'immensa folla radunatasi sulla spiaggia di Norfolk, che fino all'ultimo aveva sperato in una vittoria dei Piloti di casa, applaudì sportivamente alla vittoria italiana.

Ancora **De Bernardi**, a Norfolk il 17 dello stesso mese migliora il record di velocità con 416,618 Km/h.

Una grande commozione si diffonde fra la squadra italiana.

1926 Norfolk – De BERNARDI su M.39 vincitore della Coppa Schneider

Italia, 1927

Lo scirocco dei giorni precedenti aveva fatto intuire quel che la domenica, giorno di gara, puntualmente si realizzò: le condizioni meteorologiche furono talmente avverse da costringere il comitato organizzatore a rinviare le prove al giorno successivo, il lunedì. Fu così che molti appassionati dovettero lasciare Venezia pieni di rabbia e delusione senza aver potuto assistere alla competizione.

Lunedì **26 Settembre a Venezia** il tempo si stabilizzò e le partenze ebbero luogo regolarmente alle ore 14:30; non fu certamente una delle edizioni più combattute e spettacolari della "Coppa Schneider", in quanto sia il francese **Kinkead** sia i **Piloti italiani** dovettero ritirarsi prematuramente, lasciando la competizione ai due inglesi **Webster e Worsley** *su idrocorsa Supermarine S-5.*

Alla fine la spuntò l'inglese **Sidney Webster.**

La "Coppa Schneider" tornava in Inghilterra.

1927 laguna di Venezia - Supermarine S.5

L'Italia non si fa attendere, l'asso **De Bernardi***, il 4 Novembre 1927, con il suo "bolide rosso", aggiorna il record di velocità con 479,280 Km/h.*

Successivamente, la delusione italiana fu mitigata dal prestigioso record conquistato l'anno successivo - 30 Marzo 1928 a Venezia - da De Bernardi il quale, con il Macchi M.52R (dove "R" sta appunto per record), superò primo Pilota al mondo il limite dei 500 km/h: per l'esattezza 512,776.

Durante questa edizione emerse anche un problema: un anno di tempo non era sufficiente agli stati partecipanti per progettare e realizzare nuovi aerei che fossero subito competitivi, e così si decise di rendere la manifestazione biennale.

Un concorso bandito dal Ministero dell'Aeronautica vide scendere in lizza, in stretta collaborazione con la **"Scuola Alta Velocità"** costituita a Desenzano, *ditte come la Fiat, la Macchi, la SIAI o la Piaggio,* che affidarono i *"progetti per un nuovo idrocorsa"* ad Ingegneri come **Rosatelli, Castoldi,**

Macchi M.52R (idrovolante da corsa)

Marchetti e Pegna.

Malgrado ciò, i risultati in coppa non furono per i colori italiani quelli sperati.

Gran Bretagna, 1929

Nel 1929 il **7 settembre a Calshot (piccolo centro della baia di Newport, capitale dell'isola di Wight)** parteciparono soltanto la squadra inglese e quella italiana, la quale non riuscì ad impedire che la squadra di casa si aggiudicasse la seconda tappa consecutiva.

Infatti, fu **Henry Waghorn** *su Supermarine S-6* a spuntarla sul **M.llo Tommaso Dal Molin**, il cui ormai vecchio *Macchi M.52R* nulla poté contro il ben più potente idrocorsa britannico e terzo **D'Arcy Greig.**

L'Inghilterra conquista la sua seconda Coppa Schneider, avvicinandosi al titolo definitivo.

Il giorno 10 Settembre il Pilota **George Stainforth** batte il primato, detenuto da **De Bernardi**, *alla velocità di 541,100 Km/h su Gloster Napier.*

Il giorno 12 dello stesso mese di Settembre, il **Cap. A.H. Orlebar** *porta il primato a 575,700 Km/h con il suo "idrocorsa" Supermarine S 6.*

Un piccolo particolare storico: *partecipa, come semplice meccanico della squadra inglese, sotto il falso nome di* ***"Ross"*** *con il grado di* ***"Sergente della R.A.F."****, l'enigmatico* ***Col. Thomas Edward Lawrence****, più noto come* ***"Lawrence d'Arabia".....*** questa però è un'altra storia.

La successiva edizione del 1931 sarebbe stata quindi cruciale; la squadra italiana doveva assolutamente inventarsi qualcosa di davvero eccezionale per evitare l'irrimediabile: doveva vincere, e per farlo aveva bisogno di un aereo nuovo, di un bolide imbattibile.

Purtroppo i tempi di messa a punto del nuovo motore risultarono fatali al progetto.

L'*MC-72* non fu pronto in tempo utile per partecipare alla competizione del **1931: l'ultima edizione della "Coppa Schneider"**

1931 Calshot - Supermarine S.6B
l'ultimo vincitore della "Coppa Schneider"

Gran Bretagna, 1931
Italia e Francia chiesero lo slittamento della competizione di sei mesi ma gli inglesi furono inflessibili: le gare avrebbero avuto inizio regolarmente il **12 Settembre sempre a Calshot**, con o senza avversari.
Fu un'edizione discussa e contestata, per essere stata organizzata malgrado nessun'altra nazione avesse potuto assicurare la propria partecipazione.
Comunque, fra il gran disappunto dei presenti, la competizione fino allora una delle più ambite nel mondo aeronautico, perde di credibilità e d'importanza, praticamente, di fatto, è decretata la fine in una maniera poco ortodossa.
Così, gareggiando praticamente da sola, la Gran Bretagna vincendo con **John Boothman** *su Supermarine S-6B* (con motore Rolls Royce) si assicurò per sempre il prestigioso trofeo, che è tuttora custodito nel *Museo della Royal Air Force di Hendon, vicino a Londra*.
La delusione fu in ogni caso grande ovunque e, in Italia, fu almeno pari al desiderio di rivalsa.
La *"Scuola di Desenzano"* divenne ben presto Reparto, il cui compito era quello di conquistare, prima di tutto, il primato di velocità.
E quando il **M.llo Francesco Agello, il 23 ottobre 1934**, *raggiunse il limite – ancora imbattuto per "idrocorsa" con motore alternativo – di 709,209 chilometri di media con un Macchi Castoldi MC.72, spinto da un motore Fiat da 3100 CV*, l'orgoglio nazionale sembrò essere appagato e il Reparto, assolto il suo compito, venne praticamente prima smobilitato e poi, nel giro di pochi anni, sciolto.
Ancora una volta, soddisfatte le primarie esigenze di propaganda, si lasciava che studi ed esperienze preziosissime e d'avanguardia cadessero nel vuoto senza la benché minima ricaduta sulla normale produzione industriale, soprattutto in quel settore dei motori che si sarebbe rivelato particolarmente carente e limitativo per la nostra reale efficienza militare negli anni successivi.

Jacques SCHNEIDER

Ingegnere, della famiglia fondatrice delle celebri officine del Creusot, nato a Parigi il 25 gennaio 1879, morto a Beaulieu-sur-mer, il 1° maggio 1928.
Dedicatosi allo sport, ma principalmente all'aeronautica, Pilota di pallone sferico, poi di aeroplano, conquistò parecchi primati. Fu presente come attore, e spesso come munifico mecenate, in molti avvenimenti sportivi di grande importanza.
La "Coppa Schneider" - Nel 1913 lo **Schneider** pose in palio una coppa per una competizione di velocità pura per idrovolanti da correrси annualmente.
Questa competizione, corsa dapprima con velivoli e motori normali, poi con velivoli appositi e motori spinti, acquistò in breve tanta importanza per lo straordinario impulso che la gara dava al perfezionamento delle costruzioni aviatorie, in special modo, a quella dei motori, che i governi dapprima appoggiarono validamente le ditte competitrici del proprio paese, poi essi stessi la finanziarono e la organizzarono direttamente.
Quando, col progressivo accrescersi della potenza a bordo, e quindi con le alte velocità che ne derivarono, la preparazione del personale e dei velivoli divenne estremamente costosa e difficile, la Coppa Schneider ebbe luogo biennalmente.
Essa ha dato la maggiore spinta alla realizzazione delle grandi velocità, nelle quali l'idrovolante sorpassò l'aeroplano terrestre, benché questo, sotto il punto di vista delle cosiddette resistenze passive (uno dei maggiori ostacoli all'aumento della velocità), meglio si sarebbe prestato.
Ciò poté fare l'idrovolante perché era più facile trovare in un bacino idrico la vastissima superficie necessaria alla corsa per l'involo e a quella per l'arrivo.
I risultati raggiunti imposero di spingere agli estremi limiti le possibilità dei materiali e dei Piloti, non senza il sacrificio di uomini e di macchine.
Il pilotaggio dei velivoli per altissime velocità era

estremamente difficile nella partenza, navigazione e arrivo; fenomeni nuovi e imprevisti si sono manifestati con l'aumento della velocità, che ha notevolmente superato la metà di quella del suono: *i Tecnici dovettero risolvere problemi gravissimi di resistenza di materiali, di termodinamica e di aerodinamica, problemi che furono trattati a fondo nel Convegno Volta organizzato dalla Reale Accademia d'Italia nel 1935.*

Palmarès della Coppa SCHNEIDER

Anno	Località	Pilota	Nazione	Velivolo
1913	Monaco	M. Prévost	Francia	Deperdussin
1914	Monaco	H. Pixton	Gran Bretagna	Sopwith Schneider
1919	Bournemouth (UK)	G. Iannello	Italia "*squalificata*"	Savoia S 13
1920	Venezia	L. Bologna	Italia	SIAI S.12
1921	Venezia	G. De Briganti	Italia	Macchi M-7bis
1922	Napoli	H. Biard	Gran Bretagna	Supermarine Sea Lion II
1923	Cowes (USA)	D. Rittenhouse	Stati Uniti	Curtiss CR 3
1924	Stati Uniti	Dichiarata "*no contest*" per mancanza di partecipanti.		
1925	Baltimore (USA)	J. Doolittle	Stati Uniti	Curtiss R3C-2
1926	Hampton Roads (USA)	M. de Bernardi	Italia	Macchi M.39
1927	Venezia	S. Webster	Gran Bretagna	Supermarine S.5
1929	Calshot (UK)	H. Waghorn	Gran Bretagna	Supermarine S.6
1931	Calshot (UK)	J. Boothman	Gran Bretagna	Supermarine S.6B

NOTIZIE IN BREVE

*Rendiamo **"omaggio"** ad alcuni* **Soci del "Circolo della P.A.N."** *che hanno raggiunto un traguardo di permanenza alle **"Frecce Tricolori"** di assoluto prestigio:*

* **Magg. SORO Andrea 5 Anni il 9 Giugno 2013**
* **Magg. SAIA Andrea 15 Anni il 30 Luglio 2013**
* **Serg. M. CHIRIANNI Donato 5 Anni il 25 Agosto 2013**
* **M.llo 2^ Cl. STAVOLO Emiliano 5 Anni il 25 Agosto 2013**

Complimenti e che la vostra reputazione e le vostre capacità professionali siano sempre d'esempio ai giovani del 313° Gr. A.A.

8 Aprile 2010 – **Donato CHIRIANNI** è stato promosso **Sergente Maggiore.**
Ne siamo venuti a conoscenza dopo la ricezione del Decreto dd. 24/01/2010.
Congratulazioni ed "auguri" per la continuazione del tuo importante incarico presso la Segreteria Comando del 313° Gr. A.A..

27 Maggio 2010 – **Gianluca VILLANI** è stato promosso **Sergente Maggiore Capo.**
Ne siamo venuti a conoscenza dopo la ricezione del Decreto dd. 24/01/2010.
Congratulazioni ed "auguri" per la continuazione del tuo importante incarico presso la Segreteria Comando del 103° Gr. C.B. del 51° Stormo.

MOMENTI TRISTI

Il **18 Giugno 2013** è deceduto **Franco**, "***padre***" *del Consigliere del "Circolo della P.A.N."* **M.llo 1^ Cl. Fabio FRANZ.**

L'**11 Luglio 2013** è deceduta **Angiolina**, meglio conosciuta come **Angela**, *"moglie" del Presidente Onorario Decano del "Circolo della P.A.N."* **Gen. B.A. Vittorio CUMIN.**

Il **23 Luglio 2013** è deceduto **Franco**, *"padre" del Socio* **Roberto SQUARCINA** nonché *"figlio" del* **Gen. B.A. Mario SQUARCINA.**

A "Fabio FRANZ", "Vittorio ed Antonella CUMIN" e "Roberto SQUARCINA" il Presidente ed il Consiglio Direttivo, *certi di interpretare la partecipazione di tutti i Soci,* ***formulano la più affettuosa solidarietà e sentite condoglianze per le dolorose perdite.***

RICONOSCIMENTO A NOSTRI SOCI

L'**Associazione Trasvolatori Atlantici (A.T.A.)**, fondata nel 1967 da Ufficiali e Sottufficiali già appartenenti al personale navigante dell'Aeronautica Militare partecipante alle crociere aeree atlantiche italiane di massa, ha per fine di tramandare in Patria e all'estero, il ricordo di tali straordinarie imprese.

Nel corso della **Assemblea annuale dell'Associazione Trasvolatori Atlantici**, tenutasi il **23 Novembre 2012** presso la Casa dell'Aviatore in Roma, con una sobria cerimonia, il Presidente dell'Associazione Trasvolatori Atlantici **Ing. Renato VALLE** e il Vice Presidente **Avv. Paolo BALBO** hanno consegnato il **Distintivo di Socio Onorario del Sodalizio** al **Gen. S.A. Giuseppe BERNARDIS, Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare** e al **Col. Alberto MORETTI**, *Comandanti rispettivamente nel 1986 e nel 1992 delle **"Frecce Tricolori"** nel corso delle **due spedizioni** compiute con grande successo della **P.A.N. in Canada e negli Stati Uniti.***

Molte affinità dei due voli con la crociera atlantica guidata da **Italo BALBO** nel 1933.

L'organizzazione, le rotte, la logistica, la professionalità e lo spirito patriottico trovarono nell'impresa che mezzo secolo prima aveva stupito il mondo motivi di ispirazione e talune preziose esperienze.

I monomotori "MB 339 PAN" delle Frecce Tricolori, decollati da Rivolto (UD) dopo aver sorvolato Inghilterra, Scozia e Irlanda seguirono la rotta artica superando Islanda, Groenlandia e la terra di Baffin.

Le **"Frecce Tricolori"** in volo sulla **"Statua della Libertà"**, monumento simbolo di New York e degli interi Stati Uniti d'America.

I **SF 260C** in volo da ***Reykjavik*** (capitale dell'Islanda) a ***Narsarsuaq*** (*villaggio della Groenlandia). Si trova in fondo ad un fiordo che sbocca nel Mare del Labrador, presso Capo Farvel*).

Nel lungo volo interrotto da sette tappe furono assistiti a terra da Specialisti a tal fine dislocati nelle basi prescelte ed in volo nell'attraversamento dell'Oceano da aerei di supporto.

Il **Distintivo di Socio Onorario** è stato consegnato anche al **Com.te Giuseppe LIVA** per aver trasvolato nel 1983 l'Atlantico con una formazione di ***nove monomotori "SF 260C".***

Presenti alla Assemblea storici, Soci, giornalisti, Piloti ed Ufficiali dell'Arma.

NUOVI SOCI 2013

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

Cap. Pil. VALORI Sergio **Com.te Av.ne Civile**
Frecce Tricolori dal 15/11/1974 al 31/12/1980
Pilota gregario Dx n° 8 e fanalino n° 9

Magg. Pil. SLANGEN Jan **Com.te 313° Gr. A.A.**
Frecce Tricolori dal 09/06/2004 "in servizio"
Pilota gregario Sx n° 7-2-Leader e Com.te dal 25/10/2012

Cap. Pil. CAFFELLI Mirco
Frecce Tricolori dal 26/06/2007 "in servizio"
Pilota gregario Sx n° 2-7 e Leader

Cap. Pil. FARINA Gaetano
Frecce Tricolori dal 04/06/2009 "in servizio"
Pilota gregario Sx n° 7-4-2

Cap. Pil. BARBERO Filippo
Frecce Tricolori dal 04/06/2009 "in servizio"
Pilota gregario Dx n° 9-8-3

Cap. Pil. BORTOLUZZI Mattia
Frecce Tricolori dal 30/06/2010 "in servizio"
Pilota gregario Sx n° 7-4

Cap. Pil. GHESER Vigilio
Frecce Tricolori dal 01/08/2011 "in servizio"
Pilota gregario n° 9-5

Cap. Pil. ZOPPITELLI Marco
Frecce Tricolori dal 30/06/2005 "in servizio"
Pilota gregario n° 9-5-6

Cap. Pil. SEMPRONIEL Pierangelo
Frecce Tricolori dal 10/07/2012 "in servizio"
Pilota gregario n° 7

Cap. Pil. CENTIONI Stefano
Frecce Tricolori dal 10/05/2008 "in servizio"
Pilota gregario n° 9-8-5

Cap. Pil. VIT Stefano
Frecce Tricolori dal 10/07/2012 "in servizio"
Pilota gregario n° 9

Cap. Pil. CAPODANNO Fabio Roma
Frecce Tricolori dal 06/06/2006 "in servizio"
Pilota gregario n° 7-4-10 (solista)

Magg. Pil. MARTIN Fabio
"in servizio" al 51° St./103° Gr. (Istrana)
Frecce Tricolori dal 06/06/2006 al 28/05/2013
Pilota gregario n° 9-8-3

Ten. Col. G.A.r.a.t. BOLZICCO Andrea
Frecce Tricolori dal 09/12/2002 "in servizio"
Capo Servizio Efficienza Aeromobili

Cap. G.A.r.a.t. ZULIANI Adriano
Frecce Tricolori dal 10/08/2004 "in servizio"
Capo Sezione Approntamento Linea Volo

Cap. G.A.r.a.t. BALDO Daniele
Frecce Tricolori dal 16/10/2006 "in servizio"
Capo Sezione Tecnica e Controllo Qualità Manutenzione

Ten. A.A.r.n. D'ANIELLO Liberata
Frecce Tricolori dal 30/10/2012 "in servizio"
Addetto Pubbliche Relazioni

Cap. Pil. SALVATORE Massimiliano
Frecce Tricolori dal 16/05/2013 "in servizio"
Pilota gregario "in addestramento"

Ten. Pil. ZANLUNGO Giulio
Frecce Tricolori dal 16/05/2013 "in servizio"
Pilota gregario "in addestramento

1° MAGGIO 2013

Assemblea Generale Annuale dei Soci del "Circolo della P.A.N."

Alle ore 8:15 è stata deposta una **Corona d'alloro al Monumento ai Caduti a Ricordo dei nostri Colleghi che in servizio hanno sacrificato la loro vita**.
Alla Cerimonia hanno partecipato il **Com.te del 2° Stormo – Col. Stefano TESSARO**, il **Com.te del 313° Gr. A.A. Magg. Jan SLANGEN** unitamente ai **Soci del "Circolo della P.A.N."**

Alle ore 8:30 presso la "sala cinema" dell'Aeroporto di Rivolto si è tenuta in seconda convocazione l'Assemblea Ordinaria per l'anno 2013 dei Soci del "**Circolo della P.A.N.**" dove, tra l'altro, è avvenuta l'elezione del nuovo **Consiglio Direttivo per il** "**Biennio 2013 - 2015**".

In apertura **il Com.te del 2° Stormo ha dato il benvenuto ai Soci** presenti offrendo la propria disponibilità alla risoluzione di ogni eventuale problema augurandoci una "*Buona giornata*".
E' seguito l'intervento del **Com.te del 313° Gr. A.A**. che, a sua volta**, ha dato il benvenuto delle "Frecce Tricolori"**, nell'occasione ha espresso l'intendimento, peraltro già manifestato al Consiglio Direttivo, di coinvolgere in modo più sostanziale il "**Circolo della P.A.N.**" agevolando e sostenendo le iniziative e **rafforzando il legame tra gli attuali rappresentanti delle "Frecce Tricolori" ed i Soci del "Circolo della P.A.N."**; ha altresì presentato i nominativi dei Piloti nelle rispettive posizioni della formazione delle "Frecce Tricolori" per la stagione 2013.
Dopo la verifica del "*quorum*" , all'unanimità è stato nominato *Presidente dell'Assemblea Ordinaria e del Seggio Elettorale il* **Com.te Giuseppe LIVA**, *quali due scrutatori il* **M.llo 1^ Cl. Sc. Bruno CALLIGARO** e **il M.llo 1^ Cl. Fabio FRANZ**, *Segretario il* **1° M.llo Lgt. Luigi ROSSI** .

RELAZIONE del Presidente uscente Assenzio GADDONI

Dopo avere rivolto un caloroso saluto di benvenuto a tutti i presenti ringraziandoli per la loro partecipazione che dimostra ancora una volta un sano "spirito di corpo" e "forte attaccamento" verso il "**Circolo della P.A.N.**", ha indirizzato un doveroso ricordo e condoglianze ai "**Soci**" ed "**Amici**" che hanno avuto dolorosi lutti famigliari, **ricordando con stima, rispetto e devozione il M.llo Marco FACILE** deceduto il 14 Settembre 2012 all'età di 92 anni.

Ha presentato i nuovi Soci dall'ultima Assemblea Generale:

- **Gen. B.A. BARBERIS Paolo**
- **CARGNELUTTI Massimo** subentrato al "padre" il **M.llo 1^ Cl. Sc. Silvano CARGNELUTTI .**
- **Cap. Pil. – Com.te Av.ne Civile Sergio VALORI** al quale viene consegnato il **"distintivo d'oro"** e lo **"stemma"** del **"Circolo della P.A.N."** oltre a tutti gli oggetti di spettanza.

Il Presidente riferisce altresì di essere stato contattato dal **Dott. Enzo STELLA** che ha chiesto la riattivazione del rapporto con il **"Circolo della P.A.N."** per soddisfare la pressante "richiesta" del "padre", il **M.llo 1^ Cl. Sc. Ludovico STELLA** che si trova in una "Residenza Sanitaria per Anziani".

Il Presidente, ancora una volta, ha reso un "**DOVEROSO OMAGGIO agli SPECIALISTI ed ai TECNICI**" di ogni categoria e ruolo, unitamente al personale addetto ai Servizi Tecnici e Logistici, alle Pubbliche Relazioni, al Laboratorio Fotografico ed alla Segreteria Comando del 313° Gr. che, pur restando nell'ombra, danno il loro contributo con passione, disponibilità e spirito di sacrificio, sempre con la massima professionalità ….. doti ben conosciute e da sempre apprezzate !

Infine ha sottolineato, caratteristica ben nota per chi lo conosce, ***che "ama emozionarsi ed emozionare".***

Emozionare, ovverossia suscitare o trasmettere emozioni, sentimenti, commozioni !

Le emozioni sono l'essenza della qualità e della varietà delle esperienze umane.

Senza la capacità di emozionarsi la vita non avrebbe colore né spessore.

Le emozioni sono la valuta corrente, la moneta in uso in tutte le relazioni umane, sono anche la spinta, la motivazione profonda che porta a distinguere ciò che è meglio, nel comportamento dei nostri simili, da ciò che è peggio.

Le emozioni si formano attraverso il vissuto psicologico di ciascuno, perciò sono uniche.

Le emozioni attirano l'attenzione, favoriscono così l'individuazione rapida di quegli avvenimenti che hanno una connotazione emotiva.

La memoria registra tutti i particolari degli avvenimenti di rilievo.

E' quindi fondamentale emozionarsi per emozionare: vivere le emozioni per trasmetterle tramite i propri scritti e le proprie immagini.

Ed ecco che **nel Notiziario del "Circolo della P.A.N." trovano il giusto spazio ricordi, aneddoti, curiosità spesso inedite che altrimenti andrebbero perse.**

Infatti viene sempre riportato il concetto che:

"Le storie degli uomini sono le cose più importanti perché le fanno restare dentro di noi !"

ed ancora, ***"ricordare" significa "tenere vicino al cuore !".***

*… m*entre ***"dimenticare" significa "far uscire dall'orizzonte della mente e dai propri interessi."***

Il Presidente riferisce che il 28 Marzo, dopo la Cerimonia in Aeroporto a Rivolto per il 90° Anniversario della fondazione dell'Aeronautica Militare, ha accompagnato il **Dott. Valter ADAMO** (nostro Socio dal 2011) a trovare a Fagagna il suo "*padrino*", il **M.llo 1^ Cl. Sc. Bonifacio SAVIO** (93 anni), al quale **è stato consegnato il Notiziario del "Circolo della P.A.N."** dd. 1 marzo 2013;

….. ebbene, leggendo e guardando le foto che lo riguardavano nell'articolo "**ESSERE RICORDATI**" dove è ritratto assieme al suo "*fraterno amico*" il **M.llo 1^ Cl. Sc. Eligio ADAMO** "padre" del Dott. ADAMO, si è commosso fino alle **"lacrime";**

altrettanta **"emozione"** gli è stata comunicata dallo stesso **Dott. ADAMO,** da **CRISTIANA** "figlia" del **Gen. B.A. Danilo FRANZOI** e dal **Gen. S.A. Giorgio SANTUCCI,** oltre che dalle numerose espressioni di apprezzamento pervenute da tanti **Soci, Club Frecce Tricolori e cittadini** che leggono gli articoli del nostro **Notiziario sul nostro sito WEB e/o su facebook *(merito del M.llo 1° Cl. Fabio FRANZ)*.**

Il Notiziario è stato posto anche nella "bacheca" in hangar del 313° Gr. A.A. e, con soddisfazione, risulta avere ottenuto una positiva attenzione !

Concludendo:

" Quando qualcuno ci ricorda è come se noi continuassimo a rimanere con lui!"

Il Presidente ha rivolto un sincero "ringraziamento" a:

- **Mauro ZONTA - Vice Presidente**
- **Luigi ROSSI - Segretario/Tesoriere**
- **Gianfranco BALDAN - Capo Redattore del Notiziario**
- **Fabio FRANZ - Responsabile sito WEB**
- **a tutti gli altri componenti il Consiglio Direttivo che in vari modi danno il loro apporto con passione e pronta disponibilità !**

Infine ha rivolto un sentito "grazie" a:

Mirco BENATTI , Socio Onorario che ha sostenuto la spesa per l'oggetto regalo 2013, il "trittico di modellini";

Raffaele CUCCAROLLO, Socio Onorario che ha ideato e assemblato (gratuitamente) i 200 trittici;

Valentino ZONTA, artigiano orafo che produce i trittici oltre agli altri oggetti donati ai Soci, sempre con un adeguato rapporto qualità/prezzo.

Per l'approvazione da parte dei Soci presenti all'Assemblea, il Presidente ha presentato in dettaglio il **Bilancio Consuntivo 2012**, il **Bilancio Preventivo 2013** e la **Proiezione Bilancio 2014**:

- L'Assemblea all'unanimità ha approvato i citati Bilanci.

RATIFICHE dell'ASSEMBLEA

- Il Presidente esplicita le motivazioni che hanno portato i Consiglieri a votare all'unanimità *(rife Verbale del 6.6.2012)* lo spostamento al 1° Maggio dell'annuale Riunione dell'Assemblea Ordinaria dei Soci.
  Al riguardo andando a modificare quanto previsto all'art. 9 dello Statuto che prevede che la citata Assemblea *"si riunisce a Rivolto il primo Sabato del mese di Aprile di ogni anno …"*, viene richiesta la prevista "**ratifica**" dell'Assemblea Ordinaria dei Soci:
  l'Assemblea approva all'unanimità lo spostamento dell'annuale Assemblea Ordinaria al 1° Maggio di ogni anno.
- Stante l'esigenza di avere una situazione di chiusura aggiornata al 31 Dicembre di ogni anno, i Consiglieri hanno votato all'unanimità *(rife Verbale del 13.3.2013)* il "*dovere*" degli Associati di versare le Quote Sociali entro il 31 Dicembre di ogni anno.
  Al riguardo andando a modificare quanto previsto all'art. 7 dello Statuto che prevede *"di versare le Quote Sociali entro il 31 Marzo di ogni anno."*, viene richiesta la prevista "**ratifica**" dell'Assemblea Ordinaria dei Soci:
  l'Assemblea approva all'unanimità l'anticipazione del versamento delle Quote Sociali al 31 Dicembre di ogni anno.

VOTAZIONI

- Elezione del Consiglio Direttivo: sono state distribuite le schede per le votazioni vidimate dal Presidente dell'Assemblea, raccolte poi dagli Scrutatori **CALLIGARO** e **FRANZ. .**
- Nel contempo sono stati presentati i Soci candidati a ricoprire le cariche di Consiglieri, Revisori dei Conti e Probiviri del "Circolo della P.A.N." per il biennio 2013 – 2015.
- Spoglio Schede elettorali: Schede Soci votanti il 1° Maggio 2013 + Schede Soci votanti on-line.
- Al termine dell'Assemblea **ai Soci presenti ed *"in regola con il pagamento della Quota Sociale 2013"* è stato consegnato l'"oggetto regalo 2013" e il 1° Notiziario 2013** .
- **I Soci del "Circolo della P.A.N." presenti all'Assemblea si sono portati nell'area centrale per assistere alla presentazione del "programma acrobatico 2013" delle Frecce Tricolori.**

Elezione del Consiglio Direttivo biennio 2013-2015

I Soci eletti nella votazione dell'Assemblea Generale dei Soci del 1° Maggio 2013 **nel Consiglio Direttivo**, **Collegio Revisori dei Conti, Collegio Probiviri**, all'unanimità hanno accettato a ricoprire gli incarichi indicati, ai quali si aggiunge quale **carica "di diritto" di 1° Vice Presidente e Probiviro il Com.te del 313° Gr. A.A.** .

Mercoledì 8 Maggio 2013 nella Riunione per l'elezione del Presidente e del 2° Vice-Presidente, oltre alla nomina del Segretario/Tesoriere, ha dato la seguente composizione:

8° Consiglio Direttivo (biennio 2013-2015)

Presidente Onorario Decano :	
Gen. B.A.	**CUMIN Vittorio**
Presidente Onorario :	
Gen. S.A.	**BERNARDIS Giuseppe**
Presidente :	
Col. Pil.	**GADDONI Assenzio**
1° Vice Presidente :	
Magg. Pil.	**SLANGEN Jan**
2° Vice Presidente :	
1° M.llo Lgt.	**ZONTA Mauro**
Segretario/Tesoriere	
1° M.llo Lgt.	**ROSSI Luigi**
Consiglieri :	
1° M.llo	**ABUSSI Federico**
Magg. GArat	**BALDAN Gianfranco**
T. Col. Pil.	**BARASSI Rudy**
1° M.llo Lgt.	**BULFONE Dario**
M.llo 1^ Cl. Sc.	**CALLIGARO Bruno**
M.llo 1^ Cl.	**FRANZ Fabio**
M.llo 1^ Cl. Sc.	**MASUTTI Giuseppe**
1° M.llo Lgt.	**ROSSI Luigi**
Revisori dei Conti :	
Signor	**COMMISSO Luciano**
1° M.llo	**CRISCUOLI Gianni**
M.llo Aiutante	**PLAITANO Guglielmo**
Probiviri :	
M.llo 1^ Cl. Sc.	**CEDERMAZ Bruno**
Brig. Gen.	**DA FORNO Gianfranco**
Magg. Pil.	**SLANGEN Jan**

UNA TESTIMONIANZA D'AMICIZIA

Il **M.llo 1^ Cl. Sc. Silvio FERESIN** (in quiescenza) ha segnalato che nel 1966 vi fu un incontro con l'allora **Cap. Pil. Vittorio ZARDO**, *già S.Ten. di Artiglieria Alpina*, ben raccontato dal Sig. **Gianfranco ZEDDE**, corista con la *"Stella Alpina" dell'A.N.A. di Treviso* per circa 30 anni, che suscita vere emozioni.

"DORMI MIA BELLA DORMI"
(1966)

Sala del cinema parrocchiale di Bolzano Vicentino, 9 maggio 1966: il **Coro "Stella Alpina" dell'A.N.A. di Treviso** tiene un concerto. Uno dei tanti che la compagine svolge in questo periodo primaverile, il fatto poi di appartenere all'A.N.A. e di portare il cappello d'alpino ci pone nella condizione di essere richiesti dalle molte Sezioni della Regione e non solo. È una serata quasi di routine, immersa in una atmosfera tipica festaiola di tutte le feste organizzate dagli alpini. C'è da mangiare e soprattutto da bere, ci si intrattiene con varie persone, alpini conosciuti e non, si scambiano impressioni ed opinioni di varia natura, si beve qualche "ombra": tutto nella norma.

Pochi minuti prima dell'ora stabilita, mi avvio verso il palco. Molti coristi sono già lì ed il **Maestro Piero PAGNIN** dà le consuete raccomandazioni.

Io vengo attardato da un ragazzo più o meno della mia età, che con fare annoiato e triste mi chiede alcune sue curiosità. È appoggiato al muro in fondo alla sala che è ancora semivuota; malgrado i tanti posti liberi, è in piedi, sembra lì di passaggio. ***"Senti, alpino, che coro siete? da dove venite? cosa cantate?"***. Tutte cose scritte nelle locandine affisse dentro e fuori la sala.

Rispondo di buon grado al mio interlocutore, mi rendo subito conto che ha alzato il gomito.

Il suo racconto si fa interessante quando a proposito di "*cappello d'alpino*" mi dice che anche lui è stato un "*alpino*", e che nel suo aereo ha effigiato appunto un "*cappello d'alpino*".

Il mio stupore è grande, questo le spara grosse. Cerco un atteggiamento neutro, faccio finta di nulla, sto al gioco, la storia dell'aereo m'incuriosisce molto, pur tenendo conto della visibile sbornia lo incalzo: ***"Come tu hai un aereo?"***.

Egli soggiunge senza batter ciglio: ***"Sì, faccio parte della Pattuglia Acrobatica Nazionale!"***.

"Le Frecce Tricolori?", ribatto io allibito.

"Sì, sono Pony 7, gregario di sinistra".

Mai avevo fino ad allora sentito questa definizione, sono stupefatto, lascio immaginare cosa può passare per la mente di uno che ascolta una affermazione del genere, in quel luogo, in quel frangente. Ho sempre creduto nel mio immaginario che i Piloti della Pattuglia fossero dei super uomini più vicini ai marziani che all'uomo di assoluta normalità che avevo di fronte. Nell'argomentare dell'amico però c'era una padronanza di linguaggio, se pur intercalato da frasi in dialetto e altre in un ottimo italiano, che mi indussero al rispetto; era incredibile, ma non presi una posizione.

Data l'ora non potevo dilungarmi, lo salutai e gli promisi, non per scaricarlo di continuare la conversazione a fine concerto, senza indugio salii sul palco. Trovai più capannelli di coristi e in uno c'era anche il PAGNIN che affabulava con altri di quanto vino si sarebbe potuto bere in una festa come quella, tenendo conto delle sbornie in circolazione. Fu in questo clima che raccontai il mio incontro straordinario, con quello che più tardi saprò di chiamarsi **Vittorio**.

Come sempre in questi casi la derisione è all'ordine del giorno, battute, risolini, "effetto ombre", nessuno ha creduto alla storia, maestro compreso.

Il concerto termina dopo una ventina di canti con grande successo, la sala era strapiena tanto che molta gente rimase in piedi. Prima che si chiudesse il sipario il maestro PAGNIN, rivolge alcune parole di ringraziamento agli organizzatori e al caloroso pubblico, e dal momento che in sala c'era un nutrito numero di presenze femminili, accorda un bis e lo dedica alle donne presenti.

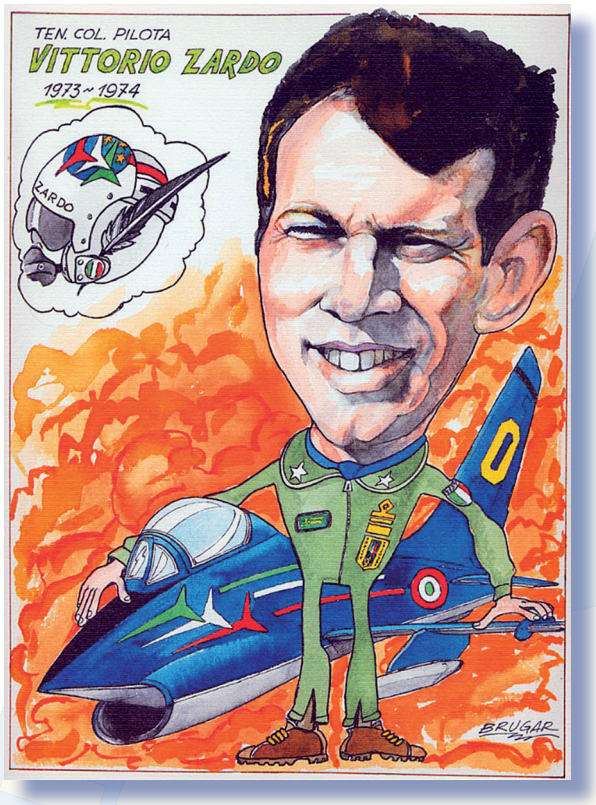
Era consuetudine del maestro dedicare alle signore questo bel canto, sempre molto gradito e apprezzato.

"Dormi mia bella dormi, dormi e fai la nanna che quando sarai mamma non dormirai così. Dimmi chi mai t'ha fatto quel viso così bello, è stato Raffaello la mano di un pittor. Dormi mia bella…".

Le belle parole del testo e la dolcissima melodia, scuotono l'amico, che con gli applausi ancora in corso si avvia sul palco dall'accesso posteriore dello stesso: vuole incontrare a tutti i costi il maestro.

Da una certa distanza incrocio lo sguardo del maestro

Gen. B.A. Vittorio ZARDO
alle Frecce Tricolori
dal 1966 al 1970 quale Pilota gregario Sx n° 7 e
dal 1972 al 1974 quale Comandante e Leader.



Vignetta del compianto **Bruno GARBUIO**
alias ***"BRUGAR"***

PAGNIN, che mi fa l'occhiolino eloquente e molto sornione, come dire: è qui! Mai avrei immaginato il suo straordinario interesse e a cosa mirasse. Momenti concitati dal fatto che più persone vennero per congratularsi con il maestro. Mi avvicinai, lui si era già presentato al PAGNIN, che prontamente allarga le presentazioni, a me e ad alcuni altri coristi lì vicini ignari dell'antefatto.

"Sono Vittorio Zardo", ripete prontamente riconoscendomi. **Vittorio** aveva già detto alcune cose su chi era e cosa faceva, ma era ben altro ciò che voleva, così sviò e saltò ulteriori preamboli e passò al concreto suo intendimento.

La richiesta era cortese, implorante e anche decisa, era ansioso, aveva paura che qualcosa di molto importante potesse sfuggirgli. Chiese al maestro di portare tutto il coro a casa sua per fare una serenata alla "***moglie***", avendo avuto un diverbio di carattere molto privato e voleva riappacificarsi. Quel canto finale era perfetto, unico, ideale, rispondeva in tutto parole e musica al suo scopo.

Egli era molto convincente, ma il coro si divise. Tra quelli contrari e i pochi favorevoli, tra i quali io, e soprattutto il maestro PAGNIN - determinante. Inoltre **Vittorio** non abitava lì vicino, avremmo dovuto allungare il tragitto con una deviazione per andare a casa sua, tutto sembrava più difficile e complicato.

Tra i contrari c'è anche il **Presidente Prof. Bepi TOMASELLI**, sempre ligio al programma e puntuale rispetto degli orari. Viste le difficoltà **Vittorio** fu costretto suo malgrado a scendere in particolari privatissimi. La signora non intendeva mettere al mondo "*figli potenzialmente orfani*" data la sua pericolosa "*attività di pilota*", quindi, è facile capire quale fosse il contendere della coppia.

In quel racconto fatto con il cuore in mano non c'era più il ragazzo di prima ma un uomo vero che forse per quel motivo aveva cercato nel vino un momento di stordimento.

Il racconto di **Vittorio** ha vinto. Ha risvegliato in noi sensibilità insospettate. Decidemmo che la cosa si doveva fare. Vinse quindi la minoranza (alla faccia della democrazia). **Vittorio** esulta di gioia: ***"bene!"***. ***"Io faccio strada"*** e chiese di seguirlo e si avviò con la sua 500 davanti al nostro pullman.

Percorremmo alcuni chilometri. Naturalmente durante il tragitto le discussioni continuarono, con la minoranza che ribatteva colpo su colpo, perché qualunque fosse stato l'esito facevamo un'opera buona aiutando un uomo in difficoltà e non sarebbe cascato il mondo in ogni caso. Giunti sul posto, parcheggiammo e a piedi raggiungemmo la casa . La mezzanotte era passata da un pezzo, ci disponiamo nel luogo e nel punto indicato da **Vittorio**, che non nascondeva l'ansia e la gioia per il risultato raggiunto.

Una siepe alta nasconde buona parte della casa.

Intravediamo dei balconi al piano superiore, sono chiusi con degli scuri. Il buio è totale almeno all'inizio: poi col passare del tempo migliora anche per qualche riflesso dai lampioni lontani nella strada.

Il maestro PAGNIN richiama l'attenzione, ci dispone allo scopo e si comincia.

"Dormi mia bella dormi", l'atmosfera cambia, è surreale, il canto eseguito piano è così dolce che ci emoziona malgrado l'avessimo cantato per decine di

volte ma senza quella tensione emotiva.
Non basta una sola esecuzione, ci vorrà la seconda, la terza, la quarta ma non accade nulla, c'è molta delusione.
Cambiamo repertorio con alcuni canti alpini quelli più adatti al momento ma ancora niente, **Vittorio** è sulle spine, noi altrettanto, c'è il timore che possa essere tutto inutile, vano. Non volevamo fallire.
Nel gruppo dei contrari si bisbiglia tutto il malumore, poi con vigore il PAGNIN riprende il controllo, ordina il silenzio e intona ancora una volta, ***"Dormi mia bella dormi"***, qualcuno sussurra : ***"Ma no massa ..... desso sveiate che xe ora".***
Nessun segno di vita. Il tempo passava inesorabile e molti pensieri ci frullavano in mente.
Ma finalmente uno scatto, uno scricchiolio ferroso, un balcone si apre leggermente, con l'ansia al culmine attendiamo che si affacci la signora, non si scorge nessuno, una voce maschile interroga: ***"Vittorio sei tu?"***. ***"Sì, papà"***, risponde lui.
Il balcone si richiude e riprende l'attesa.
Da lì a qualche interminabile minuto scende qualcuno, un signore dai modi garbati ci invita ad entrare, è abbastanza sorpreso per il numero delle persone che si trova davanti. É un po' una ressa da pecore che entrano nell'ovile, ci si accalca, (più di trenta persone contemporaneamente). Stretti come sardine varchiamo l'uscio, possiamo vedere solo ciò che è al di sopra delle teste, le pareti sono tappezzate fino al soffitto di fotografie di aerei e della Pattuglia Acrobatica, e già qui prendiamo coscienza che **Vittorio** aveva detto la verità e che è davvero un "pilota".
Il "papà" confabula con il "figlio", probabilmente chiedeva anche lui lumi sulla inaspettata intrusione di tanta gente sconosciuta. Dopo alcuni momenti e superato l'iniziale imbarazzo spuntano delle bottiglie, è il rito delle "ombre " che si perpetua.
Per la maggioranza di noi non era il vino che interessava, ma di vedere la signora e la conseguente pace tra i due. Siamo un po' delusi.
Dopo una buona mezz'ora, tra il brusio generale: ***"Eccola"***, dice qualcuno, tutti ci voltiamo: la signora è in vestaglia, ed è visibilmente a disagio. Tutta quella gente. Attimi di imbarazzo, poi i due si abbracciano, grande applauso di tutti.
Ora possiamo riprendere la strada verso casa consapevoli di aver conquistato un nuovo amico.
*Era nata una grande amicizia, non solo con **Vittorio**, ma con tutta la **Pattuglia**, che lui ha coinvolto.*
Più volte ci siamo incontrati e bevuto insieme, ospiti in quel di Rivolto nella loro base.
Memorabile rimane la serata della sua festa di laurea, sempre a Rivolto, vino e birra a fiumi, grandi mangiate e interminabili cantate (formidabili quei ragazzi, anche a terra).
Sono passati oltre quarant'anni non l'ho più rivisto. So che è diventato papà di una splendida bambina e molto probabilmente oggi, anche nonno, come me.
Un comune amico mi ha detto che **Vittorio** vive a Roma, ha raggiunto il grado di Generale ed è felicemente in pensione.
Quando oggi mi capita di assistere, anche alla televisione, ad una esibizione delle **Frecce Tricolori** non posso non tornare con la mente a quella stagione, perché gli uomini straordinari di allora hanno passato il testimone agli altrettanto straordinari delle generazioni successive. Cambiano gli uomini, ma lo spirito rimane sempre lo stesso, ne sono certo.
Grazie Generale Vittorio ZARDO, Grazie Frecce Tricolori.

Quadro esposto nella Sede del Coro "Stella Alpina" di Treviso

Gianfranco ZEDDE

RICORDARE

Celebrazione della S. Messa nell'hangar delle "Frecce Tricolori"

Rivolto, 28 Agosto 2013
(mattino)

"Cerimonia per ricordare alla memoria", *nella ricorrenza del venticinquesimo anniversario dell'incidente occorso a Ramstein*, **"tutti i caduti delle "Frecce Tricolori".**
*Il Com.te del 313° Gr. A.A. – Magg. Pil. Jan SLANGEN, ha indetto una giornata dedicata alla memoria di tutti coloro che, servendo sotto le insegne delle **"Frecce Tricolori"**, hanno espresso con la loro stessa vita il sacrificio più grande.*

Dopo la celebrazione della SS. Messa con le sempre toccanti parole del *"Cappellano Militare" Don ALBINO,* è stato deposto un mazzo di rose rosse (*108 come il personale attualmente in F.E.O. alle Frecce Tricolori*) al ***"Cippo commemorativo"*** in Linea volo.
I due eventi sono stati resi più commoventi dalla presenza e partecipazione affettiva di familiari dei defunti, di personale militare in servizio ed ex appartenenti alle "Frecce Tricolori";
suggestivi i canti del *Socio Claudio LODOLO* e del *"silenzio fuori ordinanza"* di un trombettiere.

Messaggio inviato il 29 Agosto dal Presidente del "Circolo della P.A.N." al Com.te del 313° Gr. A.A. - "Frecce Tricolori" - Magg. JAN SLANGEN

Caro Comandante,
con piacere evidenzio il verace gradimento che ha avuto la semplice ma molto sentita "Cerimonia" di ieri da parte dei Soci convenuti che spontaneamente me l'hanno comunicato.

Voglio giustamente rendertene merito ..... altresì molti Soci che non hanno potuto partecipare mi hanno manifestato l'approvazione che la ricorrenza dell'incidente di Ramstein sia l'occasione per "ricordare tutti i caduti del 313° Gr. A.A.".

Salutoni ed Auguri a tutti gli attuali componenti delle "Frecce Tricolori".

ASSENZIO GADDONI

Deposizione del mazzo di rose al "Cippo commemorativo" in Linea volo delle "Frecce Tricolori"

Ramstein, 28 Agosto 2013
(pomeriggio)

L'Aeronautica Militare Italiana ha commemorato le vittime.

Alla cerimonia hanno partecipato il Gen. S.A. Gabriele SALVESTRONI, il Gen. B.A. Alberto BIAVATI e il Magg. Jan SLANGEN Com.te del 313° Gruppo A.A. " Frecce Tricolori ".

28/08/2013 - Mercoledì 28 Agosto, 25° anniversario dell'incidente aereo di Ramstein, l'**Aeronautica Militare Italiana** ha preso parte alle celebrazioni organizzate sulla base tedesca per commemorare le vittime di quel tragico evento.

Ramstein 28 agosto 2013
Cerimonia commemorativa

Nel corso della cerimonia ecumenica, svoltasi nella chiesa St. Nikolaus della città, l'Addetto per la Difesa e l'Aeronautica di Berlino, **Gen. B.A. Alberto BIAVATI**, ha dato lettura del messaggio che il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, **Gen. S.A. Pasquale PREZIOSA**, ha voluto indirizzare ai presenti per testimoniare e rinnovare la profonda vicinanza e l'affetto dell'intera Forza Armata a quanti, quel giorno, persero un proprio caro.

Era il 28 Agosto 1988, ed era in corso l'esibizione delle **"Frecce Tricolori"** nell'ambito dell' *"Airshow Flugtag '88".*

In quel pomeriggio estivo di 25 anni fa, che ancora oggi rappresenta uno dei momenti più tristi nella storia della Forza Armata, si contarono centinaia di feriti e settanta persone persero la vita. Tra questi gli stessi Piloti dei tre velivoli coinvolti: il **Ten. Col. Mario NALDINI**, il **Ten. Col. Ivo NUTARELLI e il Cap. Giorgio ALESSIO.**

L'incidente, pur nella tragica fatalità che lo determinò, ha rappresentato per l'Aeronautica Militare e per tutti gli equipaggi della Pattuglia Acrobatica Nazionale che si sono succeduti nel tempo un momento di riflessione costante affinché, in futuro, ogni possibile sforzo fosse profuso per l'obiettivo primario della sicurezza.

In seguito alla maturata consapevolezza di quanto accaduto, grazie al lavoro delle commissioni che hanno indagato sulle dinamiche dell'incidente, negli anni a seguire gli standard addestrativi sono stati ulteriormente elevati, nell'ambito di un dibattito costruttivo che ha portato, anche in ambito internazionale, all'adozione di misure che consentono oggi di escludere il ripetersi di simili tragici eventi.

Intervento del Capo di S.M.A.

Il 28 agosto 1988 gli Ufficiali Piloti della **Pattuglia Acrobatica Nazionale Ten. Col. Mario NALDINI, Ten. Col. Ivo NUTARELLI e Cap. Giorgio ALESSIO**, perirono a seguito della collisione in volo dei loro velivoli, mentre erano impegnati nell'esibizione acrobatica nell'ambito della rassegna Airshow Flugtag '88, evento di rilevanza internazionale che aveva richiamato sulla Base Aerea di Ramstein 300.000 spettatori festanti i quali, fino ai tragici attimi dell'incidente, avevano ammirato con lo sguardo rivolto al cielo le evoluzioni delle pattuglie acrobatiche che si erano esibite.

Una tragica fatalità unì nel destino Pony 1, Pony 10 e Pony 2 con molti di quegli spettatori. In questo giorno, nel quale commemoriamo le vittime di quel tragico evento che ha segnato una tappa triste della Storia dell'Aeronautica Militare, ci uniamo nel dolore a quanti oggi ricordano una persona cara venuta a mancare in quel pomeriggio estivo di 25 anni fa.

A loro desidero rinnovare i sensi della profonda vicinanza e dell'affetto dell'Aeronautica Militare.

Quel giorno ha ricordato a tutti noi come non possa esservi talento, esperienza o audacia tale da consentirci di non considerare la sicurezza come obiettivo primario di quanti hanno fatto del volo la loro professione, oltre che la loro passione. Con questa consapevolezza, pur nella coscienza dell'assoluta fatalità che determinò una tragedia che ancor oggi ci rattrista, gli standard addestrativi della Pattuglia Acrobatica Nazionale furono, negli anni successivi, ulteriormente elevati.

Gli equipaggi che si sono succeduti nel tempo hanno affrontato la loro esperienza con le Frecce Tricolori con devozione quasi religiosa all'addestramento tecnico quanto alla cura della loro efficienza fisica, a testimonianza di una rinnovata e rinvigorita consapevolezza della responsabilità verso i propri spettatori, sentimento ampiamente condiviso anche in ambito NATO.

L'incidente di Ramstein promosse, infatti, un costruttivo dibattito, in seno all'Alleanza, sul tema della sicurezza del volo e delle manifestazioni aeree, che ha portato all'adozione di misure che consentono oggi di escludere il ripetersi di simili tragici eventi.

Con l'auspicio che questa consapevolezza possa mitigare il dolore di quanti oggi si trovano a ricordare i propri cari, unisco a loro la tenera commozione mia e di tutto il personale dell'Aeronautica Militare.

28 agosto 2013

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
(Gen. S.A. Pasquale PREZIOSA)