



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° marzo 2015

2015

55° ANNIVERSARIO delle "FRECCHE TRICOLORI"



... SENZA PASSATO NON C'È FUTURO! ...

Le Origini della PATTUGLIA ACROBATICA NAZIONALE

Alla fine degli anni '20 in Friuli Venezia Giulia inizia a prendere forma la prima espressione della *acrobazia aerea collettiva* grazie al **T. Col. Rino Corso FOUGIER**, presso il campo di volo di Campoformido in provincia di Udine.

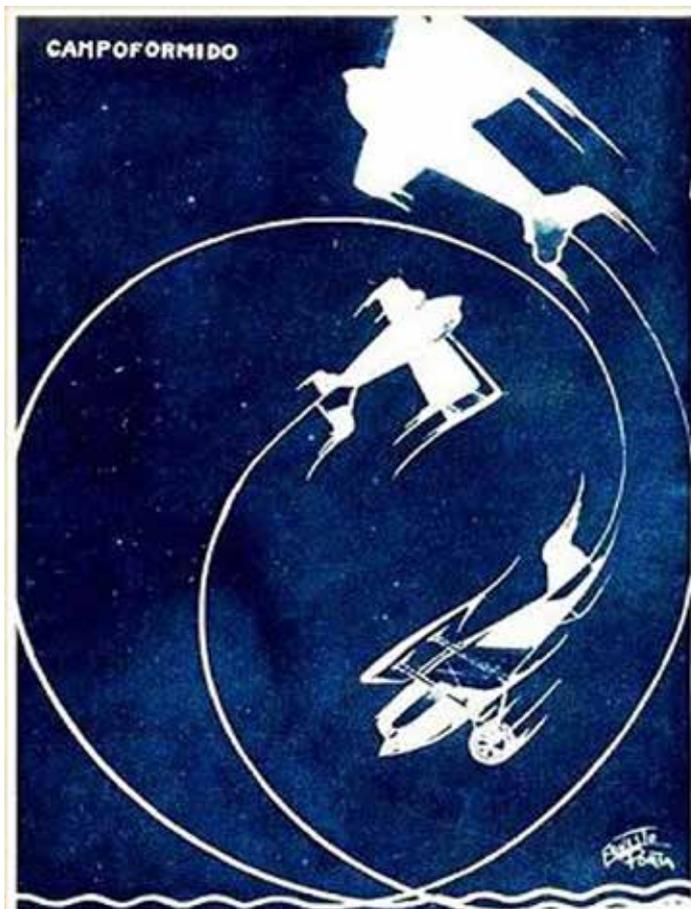
A Campoformido aveva sede il **1° Stormo Caccia della Regia Aeronautica**, il cui comandante - **T. Col. Fougier** - fu pioniere di questa iniziativa convincendo lo Stato Maggiore della Forza Armata che *"il pilota perfetto era quello che aveva la massima padronanza del velivolo in ogni*

assetto e in ogni circostanza con la massima sicurezza e coordinazione per poter sfruttare al meglio le caratteristiche di volo del velivolo".

Infatti, era consuetudine da parte dei Piloti militari nelle loro esercitazioni e in generale dai Piloti durante le numerose Manifestazioni Aeree, effettuare delle semplici manovre acrobatiche che potevano consistere in esibizioni singole, in coppia o in formazione serrata realizzando figure geometriche; di solito si trattava di figure a cuneo.

Inoltre negli anni venti e trenta presero piede alcune esibizioni circensi di acrobazia aerea con degli acrobati aggancciati sulle ali degli aerei.

Nella primavera del 1928 tre Piloti del 1° Stormo Caccia dell'Aeroporto di Campoformido nel Friuli Venezia Giulia si esibirono in spettacolari "looping" con i biplani CR.1 e il 1° settembre 1928 fu dato il Comando del 1° Stormo al **T.Col. Rino Corso FOUGIER**.



FOUGIER era convinto che la tecnica dell'acrobazia aerea dovesse far parte dell'attività addestrativa di un Pilota militare ma il Comando non ne era convinto.

Nel luglio 1929, su indicazione di **Italo Balbo**, il 1° Stormo organizzò un'esibizione acrobatica col nuovo caccia CR.20 per onorare i due Aviatori statunitensi del primo collegamento aereo tra il Nord America e Roma.

L'esibizione riscosse un gran successo e si decise di fondare **la prima Scuola di volo acrobatico nel 1930 a Campoformido** che comprendeva all'inizio 5 aerei Fiat C.R.20 Asso.

Il gruppo acrobatico venne chiamato la "**Squadriglia Folle**".

Fu così che nacque in Italia la prima "**Scuola di Acrobazia Aerea**" che portò in volo anche fino a **20 aerei contemporaneamente** iniziando una storia ormai indelebile fatta di legendarie **Pattuglie Acrobatiche**, di uomini (**Piloti e Specialisti**) e velivoli entrati nella storia.

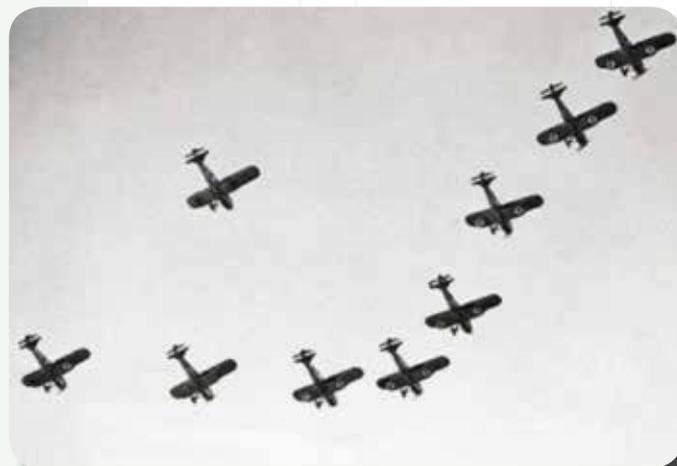
La prima Manifestazione Aerea con la "**Squadra Acrobatica**" avvenne l'8 giugno 1930 nella "**Giornata dell'Ala**" a Roma

con tre formazioni di 5 aerei CR.20.

Sull'Aeroporto del Littorio si effettuò per la prima volta la famosa figura della "Bomba" eseguita da una formazione di 5 aerei "per tre volte", una figura analoga alla "bomba" attuale.

Negli anni precedenti alla 2ª Guerra mondiale la "Pattuglia della Regia Aeronautica" partecipò a varie manifestazioni.

Da notare è che nel 1932 si impiegarono apparecchi *Breda Ba.19*, nel 1934 *Fiat C.R.30* e dal 1936 *Fiat C.R.32*.



DOPOGUERRA

1947-1951 La guerra era appena finita e l'**Aeronautica Militare Italiana** si ritrovava con pochi aeroplani e tutti con molte ore di volo ed in precario stato di efficienza.

Anche gli aerei consegnati dagli Stati Uniti e dall'Inghilterra erano usurati al limite delle loro possibilità.

I *Bell P-39 Aircobra* e gli *Spitfire*, che avevano operato con la *Regia Aeronautica* durante la "**Guerra di Liberazione**", erano stati consegnati già con parecchie ore di volo a loro carico e la lunga vita operativa di guerra, svolta in condizioni primitive, aveva ulteriormente logorato le loro strutture; provenivano dai depositi creatisi con il disarmo delle prime unità operative sovrabbondanti sia della RAF che dell'Aviazione degli Stati Uniti. Alcuni di essi come i *P-38 Lightning* assegnati al 4° e poi al 3° Stormo, provenivano dai depositi di Capodichino.

Le macchine dovevano essere in grado di sopportare le sollecitazioni del "volo acrobatico" ed un'usura che si sarebbe andata ad aggiungere a quel minimo di ore di volo operativo necessario per mantenere l'addestramento dei Piloti.

Era quindi difficile che nell'Italia dei primi anni del secondo dopoguerra si parlasse di "**acrobazia collettiva**" e di "**Pattuglie Acrobatiche ufficiali**" dell'**Aeronautica Militare**.

Tuttavia nei Piloti rimaneva la passione del volo e la tradizione di quelle pattuglie che negli anni 30 avevano meravigliato il mondo. Fu così che già nel 1947, con la ripresa delle prime modeste **Manifestazioni Aeronautiche** a livello di Aero Club, ricomparvero nei cieli italiani le prime Pattuglie Militari inviate da questo o da quel Reparto per ricordare che l'Aeronautica e le



doti acrobatiche dei suoi Piloti erano ancora ben vive. Il 7 settembre 1947 una pattuglia di 3 *Spitfire del 51° Stormo*, chiamata "**Pattuglia della Giovinezza**", prese parte ad una Manifestazione promossa dall'Aero Club di Padova.

L'entusiasmo di questi Piloti venne presto seguito da alcuni loro colleghi del 5° Stormo, che formarono un'altra *Pattuglia Acrobatica* basata sempre su aerei *Spitfire*.

Entusiasmo che fu subito smorzato, vuoi per le precarie condizioni dei velivoli e vuoi per il gravoso impegno che l'**Aeronautica Militare** stava svolgendo per mantenere con i minimi mezzi a sua disposizione l'addestramento dei Piloti e l'organico dei Reparti.

Un periodo di austerità dunque, rotto solo da qualche esibizione dei singoli Piloti militari a qualche Manifestazione di Aero Club, più che altro iniziativa personale.

Finalmente nel 1950 si ebbero i primi segni di risveglio nell'**Aeronautica Militare** dell'interesse per il "*volo acrobatico*" e per le *Manifestazioni Aeree di propaganda*. Del resto proprio quell'anno l'**A.M.I.** ricevette i primi velivoli a getto, i *DH 100 Vampire* ed era quindi naturale che sia nei Reparti che presso i Comandi tornasse l'entusiasmo e la voglia di dimostrare che i Piloti italiani erano ancora in grado di competere con i migliori del mondo.

Il tipo di propulsione e la gamma delle prestazioni rivoluzionavano la stessa mentalità dei Piloti, "*schneider*" e "*looping*" ora assumevano una scala dimensionale ben maggiore e l'effetto scenografico di una formazione in volo, complice il sibilo e il fragore dei motori a getto, assumeva una suggestione tutta nuova. Le traiettorie in volo di una "*Pattuglia*" si facevano ora più tese e precise; con i *Vampire*, i Piloti che lo avevano ricevuto in dotazione per primi, iniziarono a riscoprire il gusto di una tradizione passata.

Si formarono così nei vari Reparti da Caccia numerose "*Pattuglie Acrobatiche*" con compiti addestrativi e dimostrativi in occasione delle più importanti Manifestazioni Aeree in Italia e all'estero.

"CAVALLINO RAMPANTE" 4° Stormo



1952

La denominazione "**CAVALLINO RAMPANTE**" deriva dallo stemma della 91ª Squadriglia di **Francesco BARACCA**, confluita nel 4° Stormo il 1° giugno 1931.

L'Aeronautica Militare affidava al 4° Stormo, Reparto appena riequipaggiato con i *De Havilland DH-100 "Vampire"* primi velivoli a reazione dell'A.M., la costituzione di una prima "*Pattuglia*

Acrobatica" stabile rappresentativa dell'Italia in ambito nazionale e all'estero.

Costituita in seno al 6° Gruppo del 4° Stormo la Pattuglia

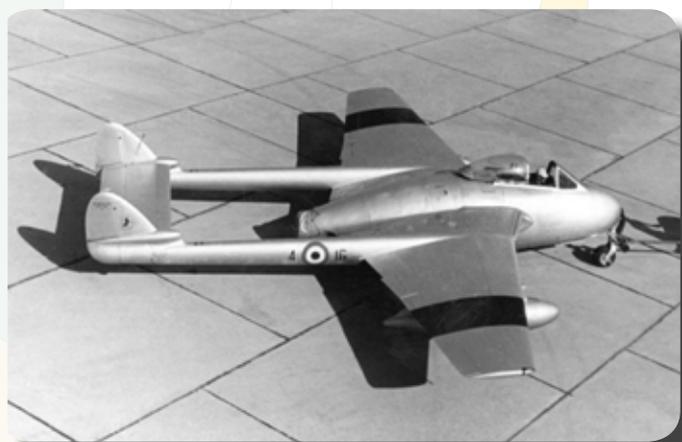
era dotata di 4 velivoli *Vampire D.H.100* con livrea argento e bande nere sulle ali.

La formazione era composta da 4 Piloti:

Ten. G.B. Ceoletta (*) (Capo formazione), **Serg.Magg. O. Galgani** (gregario destro), **Ten. A. Bombardini** (gregario sinistro), **Ten. A. Guerrieri** (fanalino).

(*) Giovanni Battista CEOLETTA, chiamato "CEO", è stato ricordato alle pagg. 4-5-6-7-8-9-10 nel Notiziario del "Circolo della P.A.N." del 1° marzo 2014.

Nasce così la **Pattuglia del "CAVALLINO RAMPANTE"** che si esibisce per la prima volta a Roma il 2 giugno 1952 in occasione dell'*Avioraduno Internazionale* sull'Aeroporto dell'Urbe.



D. H. 100 Vampire

Il programma presentato dal "**Cavallino Rampante**" della durata di circa 30 minuti, vedeva la formazione volare principalmente a "*rombo di quattro*" per eseguire le figure acrobatiche classiche (*looping, tonneau e rovesciamenti*); al termine del programma la formazione simulava un attacco al campo ed eseguiva un passaggio alla minima velocità di sostentamento.

L'esibizione dell'Urbe fu un successo e non fu da meno quella effettuata poche settimane dopo - 13 luglio - sull'Aeroporto di [Melsbroek](#) (Belgio) nel corso del *Convegno dei Paesi aderenti al Patto Atlantico* (NATO); manifestazione che va quindi considerata storica in quanto segna la prima presenza ufficiale all'estero di una nostra formazione aerea militare dalla fine della Guerra Mondiale.

In questa occasione i "*team*" invitati furono un "**Aerobic Demonstration Team**" inglese con 6 *Gloster Meteor*, la "**Patrouille Acrobatique**" francese con 4 *Vampires*, il "**Cavallino Rampante**" con 4 *Vampires*, gli "**Sky Blazers**" U.S.A. con 4 *F 84G* e la Pattuglia locale gli "**Acrobols**" con 4 *Gloster Meteor*.

I vasti consensi e l'entusiasmo suscitati in Italia e all'estero dalla **Pattuglia del "Cavallino Rampante"** indussero l'**Aeronautica Militare** a proseguire questo genere di attività

che venne, tra l'altro, favorita dall'entrata in linea di velivoli più moderni e veloci quali il *Republic F-84G Thunderjet*.



**Rivolto - Mostra statica
D. H. 100 Vampire (restaurato)**

Infatti nel maggio di quell'anno, sbarcavano a Brindisi i primi *Republic F-84G Thunderjet* consegnati dall'*US Air Force* e destinati ben presto alla *prima linea di cacciabombardieri dell'AMI*.

La consegna dei *Thunderjet* suggellava l'appartenenza totale della nostra forza aerea all'Alleanza Atlantica e con questi nuovi velivoli, dimostratisi eccellenti nella Guerra di Corea, si passò a tecnologie più evolute, oltre che a una riorganizzazione operativa e tecnica dei Reparti molto più simile ai criteri americani.

I *Vampire* britannici stavano per essere rapidamente surclassati dalle nuove macchine americane.

“GUIZZO” poi “GETTI TONANTI” 5ª Aerobrigata



1953 - 1956 La 5ª Aerobrigata basata a Villafranca é stato il primo Reparto a ricevere gli *F-84G “Thunderjet”*, sotto il Comando del **Col. Paolo Moci** si mise all'opera per mettere insieme una **Pattuglia di “manici”**.

I Piloti che la compongono appartengono ai 3 Gruppi della 5ª Aerobrigata (101°, 102° e 103°) : **Magg. L. Deggiovanni** (leader del 103° Gr.), **M. Ilo N. Pillepich** (gregario sinistro del 101° Gr.), **Ten. A. Bladelli** (gregario destro del 102° Gr.), **Cap. P. Marsilli** (fanalino del 102° Gr.), **Serg. Magg. A. Bitago** (riserva del 101° Gr.), mentre la denominazione “**GUIZZO**” viene ripresa, in particolare, dal “*nominativo radio*” del 103° Gruppo.

Il programma della **Pattuglia “Guizzo”** è ampiamente ispirato a quello del “team” statunitense “**Sky Blazers**”.

Il **14 aprile 1953** sull'Aeroporto di Villafranca avveniva la prima uscita ufficiale, alla presenza dell'*Air Marshall Saunders della RAF*, seguirono Livorno (18 giugno) e Roma (4 luglio). L'evento che consacrò i “**Guizzo**” a livello internazionale si tenne in estate (19 luglio) sulla base olandese di Soesterberg per il **40° Anniversario dell'Aviazione Olandese**; era un'occasione troppo importante, ne andava del prestigio della Forza Aerea italiana e la nostra **Pattuglia** in quell'occasione si trovava a dover competere con le **Pattuglie inglesi e olandesi**.



**i “ GUIZZO ”
Deggiovanni, Marsilli, Pillepich e Bladelli**

Fu deciso di esibirsi nella suggestiva figura collettiva della “*bomba*”: i 4 Piloti alla sommità di un “*looping*” in formazione si gettarono in picchiata in direzioni opposte richiamando l'aereo solamente in prossimità del suolo.

Di seguito le magnifiche parole dello “storico” **Enrico Leproni**: “*I quattro F-84G della 5ª Aerobrigata si alzarono in candela nel cielo, per poi aprirsi quasi a formare un fiore e tornare quindi in picchiata verso terra da quattro direzioni diverse incrociandosi sulla pista a pochi metri dal suolo*”. Fu un successo incredibile.

La **Pattuglia** effettuò in seguito numerose uscite: il 13 settembre sull'Aeroporto di Lucca-Tassignano e il 3 ottobre sull'Aeroporto di Torino-Caselle per il **1° Raduno Nazionale Aviatori d'Italia**; l'ultima manifestazione dell'anno il 4 novembre a Roma-Centocelle.

L'**8 maggio 1954** i “**Guizzo**” ebbero modo di distinguersi ancora davanti ad un pubblico internazionale in occasione del **2° Festival Aereo Internazionale sull'Aeroporto di Madrid-Cuatro Vientos**, la formazione strabiliò il pubblico eseguendo per tre volte successive l’*“incrocio” dei velivoli sulla pista a fine della “bomba”* e surclassando le Pattuglie concorrenti, la **36th FBS** dell'*Air Force americana* con 4 *F 86E* e quella *portoghese* con 4 *F 84G*.

Era nata la più esaltante delle figure acrobatiche: la “**triplice bomba**” che consisteva in tre incroci successivi dopo l'apertura che avveniva verso l'alto, con una separazione di 90° tra velivolo e velivolo.



I **"Guizzo"** si esibirono successivamente in Germania (Colonia e Norimberga), a Soesterberg (Olanda) come già detto per il *40° Anniversario dell'Aviazione olandese*, Livorno, Lucca, Siena, Torino-Caselle e il 4 novembre a Centocelle dove i **"Guizzo"** si esibiscono insieme ai **"Vampire"** del **"Cavallino Rampante"**.

La fama ottenuta dal **"team"** della 5^a A.B. indusse l'AMI a realizzare un **"film"** dal titolo **"I 4 del Getto Tonante"**, titolo chiaramente ispirato al **"nickname"** **Thunderjet (Getto Tonante)** dell'**F84-G**, per la cui realizzazione Piloti e velivoli furono impegnati in seguito per più di un anno (fino a gennaio 1956) sperimentando anche nuove trasformazioni in volo.

Nel 1955 l'unica uscita fu quella di Venezia-Lido, il 24 luglio.

Fu proprio grazie a questo **"film"** che il **"team"** cambiò ufficialmente nome in **"GETTI TONANTI"**, continuando ad esibirsi fino al 1956. Nel fervore di quell'anno, con il nuovo nome di **"Getti Tonanti"** (nome che sarà ripreso anni dopo da un'altra formazione della 5^a Aerobrigata) condusse uno splendido **"tour"** soprattutto all'estero; la Pattuglia era così composta: **Magg. L. Deggiovanni** (leader), **M.Ilo N. Pillepich** (gregario sinistro), **Ten. A. Bladelli** (gregario destro), **S.Ten. A. Tomeucci** (fanalino) e **Serg. G.P. Zambon** (riserva).

Il 23 maggio del 1956 volano sull'Aeroporto di Villafranca per la visita degli **Ufficiali dello "Standing Group" della NATO**.

Il 3 giugno a Colonia (Germania) per l'**air meeting "Flugtag der Nationen"** (prima Manifestazione Aerea sotto il patrocinio della Luftwaffe: l'arma vincente dei **"Getti Tonanti"** fu il **"tonneau doppio"**, **tonneau simultaneo** dei due gregari interni della **"formazione in linea di fronte"** (figura acrobatica ereditata dai **"Guizzo"**), seguito dalla **"tripla bomba"**.

Infine, con decollo da Furstenfeldbruck (base aerea sede di una **Scuola di Volo dell'USAFE** e degli **"Acrojets"**), l'8 luglio esibizione sull'Aeroporto di Norimberga (Germania) con i seguenti **"team"** acrobatici: gli **"Acrojets"** degli USAFE con 4 **T 33**; la **"Patrouille de France"** con 4 **Ouragan**; i **"Black Knights"** inglesi con 4 **Hunter** e i nostri **"Getti Tonanti"** con 4 **F 84G** che, con un programma come al solito **"grintoso"** con le ormai famose figure acrobatiche del **"tonneau doppio"** e la **"triplice bomba"**, raccoglieva ancora una volta i massimi consensi dalla stampa tedesca, **sancendo la "superiorità italiana nella specialità acrobatica di gruppo"**.

"BELLAGAMBI" poi "TIGRI BIANCHE" 51^a Aerobrigata



1953 - 1956 Nell'estate del 1953 vedeva la luce anche la **Pattuglia Acrobatica della 51^a Aerobrigata**, anch'essa dotata di velivoli **F 84G "Thunderjet"** e inizialmente nota come **Pattuglia "BELLAGAMBI"** dal nome del suo Comandante **Magg.**

Bellagambi, valente **"asso"** della **"caccia italiana"** durante la guerra.

Chi fu Mario BELLAGAMBI? segue una condensata "biografia".

La formazione vedeva come detto al Comando il **Magg. M. Bellagambi** (leader), **M.Ilo A. Balasso** (gregario sinistro), **Cap. M. Colagiovanni** (gregario destro) e il **Serg. Magg. I. Rossini** (fanalino).

Il debutto avviene il 13 settembre 1953 nel corso di una Manifestazione Aerea a Ferrara.

Il 20 giugno 1954 l'inaugurazione ufficiale dell'Aeroporto di Istrana (TV) con la consegna della **Medaglia d'Oro al Valor Militare alla Bandiera della 51^a Aerobrigata**, presenti il **Presidente della Repubblica Luigi Einaudi**, il **Ministro della Difesa**, il **Capo di S.M.A.** e le più alte cariche militari e civili. Dopo il sorvolo di **36 F 84G della 5^a Aerobrigata**, si esibiva la **Pattuglia "Bellagambi"** che riceveva i meritati complimenti **dal Presidente della Repubblica e dalla "moglie" Ida Pellegrini**, commossa davanti a tanto coraggio.

Fu l'ultima esibizione.



F - 84 G in livrea "Tigri Bianche"

Il passaggio di consegne con la **"GUIZZO"** avverrà nel 1955 quando quest'ultima verrà impegnata nelle riprese del film **"I 4 del Getto Tonante"**.

Da allora la Pattuglia **"perse"** il nome del suo **Com.te Bellagambi** per acquisire il nome ufficiale di **"TIGRI BIANCHE"** con il quale continuerà le sue esibizioni.

La denominazione **"TIGRI BIANCHE"** deriva dalla **"tigre"** che era nel distintivo del **21° Gruppo**.

La formazione cambiò con al Comando il **Ten. R. Di Lollo** (leader), **Serg. A. Malaspina** (gregario sinistro), **Ten. F. Pisano** (gregario destro), il **M.Ilo I. Rossini** (fanalino) e il **M.Ilo A. Balasso** (jolly).

Le **"Tigri Bianche"** prendono parte a numerose Manifestazioni Aeree in Italia e all'estero dove entusiasmano migliaia di persone. La prima esibizione il 19 maggio sull'Aeroautodromo di Modena

per una "giornata italo-francese"; due giorni dopo sull'Aeroporto di Ronchi dei Legionari per una Manifestazione Aerea organizzata dall'Aero Club di Trieste

Il 30 maggio la formazione ebbe il suo debutto internazionale a Ypenburg in Olanda alla presenza della "famiglia reale", ottenendo un memorabile successo nonostante le condizioni meteo sfavorevoli e con bassa visibilità, eseguendo comunque il programma completo "bomba" compresa.

Grande successo riscosse l'esibizione nella Manifestazione a Tours (Francia) il 12 settembre 1956 dove si cimentò contro la formazioni acrobatiche della Francia ("**Patrouille de France**" con 4 *Ouragan*), Olanda ("**Red Diamonds**" con 4 *Gloster Meteor VIII*), Belgio (con 4 *Gloster Meteor IV*), Inghilterra ("**43° Squadron**" con 4 *Hunter*) e Stati Uniti ("**Skyblazers**" con 4 *F 86E*) in una manifestazione intitolata a **Guynemer** (*).

(* **Georges Marie Ludovic Jules Guynemer** è stato un Aviatore francese. Fu un "asso" dell'Aviazione francese della Prima Guerra mondiale. Capitano d'Aviazione, ha riportato 53 vittorie omologate e almeno 30 non ufficiali.

Il 20 giugno le "Tigri Bianche" partecipavano alla Manifestazione Aerea organizzata dall'Aero Club torinese sull'Aeroporto dell'Aeritalia dove il **M.Ilo Balasso** subentrava a "fanalino" al **Serg. Rossini**.

4 giorni dopo le "Tigri Bianche" si trasferivano in Svizzera per la *prima Manifestazione Aerea Internazionale di Ginevra-Cointrin*, dove domenica 26, causa un contrattempo, **Pisano** veniva sostituito a destra da **Balasso**, questa la formazione: **Di Lollo** (leader), **Malaspina** (gregario sinistro), **Balasso** (gregario destro) e **Rossini** (fanalino); davanti a 500.000 persone, oltre alle "Tigri Bianche", si esibirono: 4 *Venom* svizzeri, il "43° Squadron" con 4 *Hunter*, la "Patrouille de France" con 4 *Ouragan*, l' "**Haglund Aerobatic Team**" svedese con 4 *Tunnau (Barile) Saab J 29F*, gli "Skyblazers" americani con 4 *F 86E*.

L'esibizione delle "Tigri Bianche" dopo la "bomba verso l'alto" si arricchiva di una nuova figura, la "bomba in picchiata" con l'apertura della formazione dei velivoli verso il basso, risalita e di nuovo picchiata da diverse direzioni verso l'"incrocio sulla pista".

L'anno successivo, il 1956, vedeva maturare definitivamente in precisione e affiatamento la splendida Pattuglia del **Ten. Di Lollo**, mentre già nei Gruppi di volo di punta dell'AMI affluivano nuovi velivoli, i più veloci e sofisticati *F 84F*, *F 86K* e *F 86E*.

L'*F 84G* aveva fatto il suo tempo e tuttavia restava pur sempre un aereo spettacolare e agile, con il quale le "Tigri Bianche" condussero una splendida stagione acrobatica.

Purtroppo a fronte di tante gioie e successi, la tragedia colpì la Pattuglia il 6 febbraio con la morte, in una normale esercitazione di mitragliamento e lancio di razzi al Poligono di Maniago, del **Serg. A. Malaspina**, degnamente sostituito dal **Ten. C. Vezzi** del 21° Gruppo.

La prima uscita fu a Ghedi il 20 maggio, alla presenza del *Presidente della Repubblica Giovanni Gronchi*, dove dopo una fantastica esibizione del **Cap. Ceoletta** con l' *F 84F "Thunderstreak"*, le "Tigri Bianche" presentavano il "programma standard" con la "bomba" ricevendo i complimenti dal *Presidente della Repubblica*; i Piloti erano: **Di Lollo** (leader), **Vezzi** (Gregario sinistro), **Pisano** (gregario destro), **Rossini** (fanalino) e **Balasso** (riserva).

Il 30 maggio Manifestazione Aerea sull'Aeroporto di Torino-Caselle organizzata dall'Aero Club con la regia della FIAT; il 2 giugno passaggio a "rombo" sui Fori Imperiali;

Resta assolutamente memorabile l'esibizione effettuata dalle "Tigri Bianche" alla **MAF '56**, la Manifestazione Aerea a Fiumicino svoltasi il 24 giugno in occasione dell'inaugurazione del nuovo scalo intercontinentale italiano, dove nella prima grande kermesse aerea italiana del dopoguerra di fronte a 500.000 spettatori la nostra **Pattuglia**, si misurò con quelle belga, francese, inglese, spagnola e statunitense.

Fu proprio in quell'occasione che i velivoli ricevettero la vivace colorazione che conosciamo e la formazione delle "Tigri Bianche" venne decretata vincitrice con lo "storico leader", finalmente Capitano, **Di Lollo** (*).

(* **Roberto DI LOLLO**, chiamato "ROBERTINO", è stato ricordato alle pagg. 3-4-5 nel **Notiziario del "Circolo della P.A.N."** del 30 aprile 2012.

Il 1° luglio le "Tigri Bianche" furono ancora all'estero, sempre con la partecipazione di Pattuglie Acrobatiche straniere a Strasbourg-Entzheim e a metà ottobre al 1° **NATO Day organizzato dall'USAFE** sull'Aeroporto di Monaco-Rheim.

Ancora qualche esibizione in Italia: il 12 luglio a Istrana per la visita del *Segretario all'Aeronautica Militare USA Donald Quarles*, a metà mese a Bologna-Borgo Panigale dove **Rossini**, causa un acuto disturbo all'udito, era sostituito da **Balasso**.

Altri impegni per le "Tigri Bianche": l'8 settembre sull'Aeroporto di Vicenza per la "Giornata dell'Ala", il 16 settembre sull'Aeroporto di Venezia-Lido per l' "*Avioraduno*" e il 7 ottobre a Genova sul "lungomare" del Lido d'Albaro per la *Manifestazione Aerea* organizzata per le "Giornate Colombiane".

Ed ancora, il 14 ottobre a Munchen-Reim per il 1° "NATO Day" organizzato dall'USAFE in territorio tedesco; "team" acrobatici presenti: gli "Skyblazers" americani con 4 *F 86E Sabre*; i "Flying Arrows" inglesi con 4 *Hunter*, la "Patrouille de France" con 4 *Ouragan*; gli "Acrobobs" belgi con 4 *Gloster Meteor VIII* e le nostre "Tigri Bianche" con 4 *F 84G* che dimostrarono ancora una volta la loro eleganza, versatilità e fantasia.

Altri due interventi: il 28 ottobre a Treviso ed il 4 novembre a Redipuglia per il **sorvolo sul Monumento ai Caduti della 1ª Guerra Mondiale**



... un impegno che verrà tramandato ai successori.

Per le "Tigri Bianche" scadeva il mandato ... *per Di Lollo, Vezzi, Pisano, Balasso e Rossini una esperienza sicuramente esaltante e ricca di riconoscimenti !*

Origine delle alternanze per la PATTUGLIA ACROBATICA rappresentativa

Dopo la positiva esperienza dei "Getti Tonanti" e delle "Tigri Bianche", lo Stato Maggiore Aeronautica decise di procedere annualmente alla costituzione di una **Pattuglia Acrobatica "rappresentativa"** e di una **Pattuglia di "riserva"** con il compito l'una di partecipare a tutte le Manifestazioni Aeree dell'anno mentre l'altra di svolgere le funzioni di *Pattuglia Acrobatica "rappresentativa" l'anno successivo.*

sotto: copia originale del "documento dispositivo" custodito nell'Archivio personale del Gen. Mario SQUARCINA

S.M.A.
1° Reparto - 3° Sez. Impiego

Roma, li 31/10/1956

Prot. n°4981/1314

AL COMANDO 1° REGIONE AEREA
= VICENZA =

OGGETTO: Pattuglia acrobatica rappresentativa.-

AL COMANDO 3° Z.A.T. ROMA
AL COMANDO 56° T.A.F. VICENZA

1. - L'intensificarsi della partecipazione delle pattuglia acrobatica a manifestazioni di carattere nazionale ed internazionale, la profonda eco che dette manifestazioni generano nell'opinione pubblica, ed il ruolo prememente sempre tenuto in questo campo dagli equipaggi italiani, rendono necessario esprimere un alto livello addestrativo della "Pattuglia rappresentativa italiana".
2. - Il desiderato livello di specializzazione, in armonia con il concetto minimo dispendio di ore di volo potrà essere ottenuto solo concentrando l'addestramento acrobatico su un nucleo limitato di piloti opportunamente selezionati. Pertanto questo S.M. è venuto alla determinazione di designare anno per anno:
 - a) una "Pattuglia rappresentativa italiana" con il compito di partecipare a tutte le manifestazioni dell'anno considerato;
 - b) una "pattuglia di riserva" destinata ad agire come "pattuglia rappresentativa" per l'anno successivo.
3. - I Comandanti delle Aerobrigate designate a formare la "Patt.rapp.italiana" e la "Patt.di.riserva" costitueranno dette pattuglie con un nucleo di n.6 piloti selezionati.
4. - Alla "Patt.rapp.italiana" è richiesto il mantenimento costante del più elevato grado di addestramento acrobatico.
Alla "Patt.di riserva" è richiesto di integrare il normale addestramento di reparto con un adeguato addestramento acrobatico in vista di eventuali convocazioni e della qualifica quelle "Patt.rapp.italiana" nell'anno successivo.
5. - Nostro altro reparto, eccetto quelli designati, dovrà distogliere ore di volo all'addestramento bellico per la preparazione di Pattuglia acrobatica.
6. - Per gli anni 1957 e 1958 vengono designati:

1957	{	Patt.rappr.ital.	4° A/B
		Patt.di.riserva	6° A/B
1958	{	Patt.rappr.ital.	6° A/B
		Patt.di.riserva	2° A/B

PER COPIA CONFORME
IL CAPO DELLA 3° SEZ.
(Col. CORRADO Ricci)

“CAVALLINO RAMPANTE” 4ª Aerobrigata



1956 - 1957 La 4ª Aerobrigata venne incaricata per il 1956 di formare la **Pattuglia Acrobatica di “riserva”**; “titolare” era la **51ª Aerobrigata** con le “**TIGRI BIANCHE**”.

Nel frattempo il 9° Gruppo si trasferì sull'Aeroporto di Pratica di Mare (Rm) per ricevere il nuovo velivolo **F 86E** (*Canadair CL 13 “Sabre” MK 4*) un

“caccia” resosi famoso nella Guerra di Corea nei combattimenti aerei contro i *MIG nord-coreani*; si procedette anche con la designazione dei Piloti per accelerare il passaggio sulla nuova macchina.

Al Comando del **Cap. A. Melotti** (leader), il “*team*” del “**CAVALLINO RAMPANTE**” venne costituito da Piloti del 9°, 10° e 12° Gruppo: **Ten. F. Sguerri** (gregario sinistro), **Ten. C. Paganelli** (gregario destro), **Serg. E. Turra** (fanalino), **Ten. A. Favretto** (riserva) e **Serg. G. Liverani** (riserva).

Per tutto l'anno il **Cap. Melotti** studiò le figure delle altre Pattuglie valutando la resa scenografica con l'intento di perfezionare quelle esistenti e crearne delle nuove, ma dovette lavorare parecchio per adattare le figure di volo della formazione alle caratteristiche specifiche del “*Sabre*” dotato di “*ali a freccia*”.

I velivoli furono ripinturati (fino ad ora si limitava a qualche decorazione esterna sulla normale livrea) con vernice avorio “*Lancia*”, il musetto rosso e fregio dello stesso colore che si allunga fino a metà fusoliera con il timone di coda in azzurro punteggiato di stelle bianche. Le ali superiormente in color avorio con le estremità azzurre con stelle bianche.

Il sistema di erogazione dei fumogeni, costituito da una bombola che una volta avviata non può più essere spento, venne modificato con l'applicazione di uno speciale pylon alare con cannello di fuoriuscita incorporato e comando sull'interruttore delle armi sotto l'impugnatura della cloche.

Il 4 dicembre 1956 arrivò dallo **S.M.A.** la designazione ufficiale a formare la Pattuglia Acrobatica per il 1957.

L'esordio il 18 febbraio sull'Aeroporto di Pratica di Mare alla presenza del *Comandante della 3ª ZAT* **Gen. Teucci** e pochi giorni dopo, l'8 marzo sullo stesso Aeroporto, la formazione del “**Cavallino Rampante**” si esibì davanti al *Capo di Stato Maggiore* **Gen. F. Raffaelli** e al *Sottocapo* **Gen. A. Remondino**; presente anche il **Gen. Teucci**.

La diversa conformazione del “*Sabre*” dal “*Vampire*” (es: raggi di virata più ampi per l'*F 86E*), assieme alla mancanza a terra di un osservatore che dia in tempo reale le correzioni, rese più difficile il mantenimento della simmetria e in definitiva della

prospettiva delle figure.

Con la collaborazione del **Cap. Di Lollo**, già “*leader*” delle “**Tigri Bianche**”, venne rivisto il programma e furono fatte le necessarie correzioni adattando i parametri alle specifiche del nuovo velivolo.

Dopo alcune uscite italiane: 27 marzo a Pratica di Mare per la presentazione del *Caccia SAI Sagittario II* e il 19 maggio a Torino-Caselle per la 3ª *Giornata Azzurra*, la **Pattuglia del “Cavallino Rampante”** affrontava il primo grande impegno internazionale - 1 e 2 giugno - in occasione del *XXI Salone Internazionale dell'Aeronautica sull'Aeroporto di Le Bourget* a Parigi (presenti almeno 400.000 spettatori); in quella occasione, venne utilizzato per la prima volta il dispositivo fumogeno attivabile a comando.

Gli sgargianti “*Sabre*” del “**Cavallino Rampante**” si esibirono superbamente, sottolineando le traiettorie dei velivoli con le “*scie colorate*” e atterrando in una impeccabile formazione a “*cuneo*”.



**la originale livrea del F - 86E del
CAVALLINO RAMPANTE**

Fu una prestazione degna dei migliori “*team*” acrobatici presenti a *Le Bourget*: gli “**Skyblazers**” americani, i “**Black Arrows**” inglesi e la “**Patrouille de France**”.

Altre esibizioni a giugno: il 12 a Pratica di Mare alla presenza di *Ufficiali superiori della N.A.T.O.* presenti a Roma per la consegna del “**Mach Buster**”, il diploma di “**Pilota supersonico**” ai Piloti che hanno superato la “**barriera del suono**” sull'*F-86E*; il 19 sul Golfo di Napoli per il “*IV Giro Aereo del Golfo*”; il 22 a Pratica di Mare per la visita del *Capo di Stato Maggiore delle Forze Aeree Spagnole*.

Più tardi, il 6 luglio, fu indimenticabile la partecipazione alla grandiosa *Manifestazione Aerea Baracca* (siglata M.A.B. '57) di Linate dove ricevettero l'ovazione del pubblico e durante la quale l'**A.M.I.** mostrò in volo il suo intero arsenale operativo, effettuando anche prove a fuoco con attacchi simulati di velivoli di tutte le Aerobrigate.

Poi il 14 luglio a Pescara per la *Settimana Aerea*.

Dopo la *Manifestazione Aerea di Linate* il **Cap. Melotti**, convinto dalla presentazione dei “**Black Arrows**” su 5



"Hunter", chiese e ottenne il permesso dallo **Stato Maggiore** di portare a *5 i velivoli* inserendo il **Serg. Liverani**, formazione che verrà mantenuta anche nelle esibizioni successive.

Aggiunta di un 5° velivolo: Rimini 31 agosto - Forlì 1 settembre 1957; due prove importanti prima dell'impegno internazionale di Marsiglia.

Il 9 settembre, a Marsiglia-Marignane veniva eseguito il nuovo programma con l'aggiunta del *quinto velivolo* pilotato dal **Serg. Liverani** che, ad un certo punto dell'esibizione, si staccava dalla formazione e mentre questa apriva la "bomba" lui "solista" eseguiva un "looping" a cui seguiva l'atterraggio simultaneo dei cinque velivoli.

Era la prima volta che in un programma acrobatico collettivo compariva la figura del "solo", anche se con un ruolo piuttosto limitato.

Ancora a settembre: il 15 a Latina; il 28 a Pisa; il 29 a Siena; il 30 a Decimomannu riservata agli *Ufficiali Canadesi della Scuola di Tiro*.

Il "Cavallino Rampante" stava già esaurendo il suo compito e chiudeva la sua stagione con alcune brillanti esibizioni in Italia nel mese di ottobre: il 1° a Elmas; il 5 ad Amendola; il 9 a Pomigliano d'Arco per l'*Accademia Aeronautica*; l'11 a Lecce per la *Scuola di Volo di 1° periodo*; il 13 a Firenze (ultimo intervento ufficiale). Il 15 a Pratica di Mare per il "cambio di Comando" della *4ª A.B.* la Pattuglia del "Cavallino Rampante" si esibiva per l'ultima volta davanti alla propria gente con: **Melotti** (leader), **Sguerri** (1° gregario sinistro), **Paganelli** (1° gregario destro), **Turra** (fanalino) e **Liverani** (solista) **anche per loro terminava la "meravigliosa avventura"**.

"DIAVOLI ROSSI" 6ª Aerobrigata



1957 - 1959 Nel corso del 1957, si era già andata formando quale **Pattuglia Acrobatica di "riserva"** una nuova formazione presso la **6ª Aerobrigata** di Ghedi e anche in questo caso il nome si ispirava al distintivo di Reparto, i **"DIAVOLI ROSSI"**.

I velivoli erano i possenti *F 84F "Thunderstreak"* con i quali i **3 Gruppi** di Ghedi (*154, 155 e*

156) avevano già accumulato una notevole esperienza operativa. La Pattuglia era così composta: **Cap. M. Squarcina** (leader), **Ten. V. Cumin** (gregario sinistro), **Ten. Dugnani** (gregario destro), **Ten. D. Albertazzi** (fanalino) e **Ten. L. Guida** (jolly).

L'F 84F era una macchina piuttosto pesante e poco potente ma in compenso possedeva caratteristiche aerodinamiche sorprendenti, oltre ad un'ottima manovrabilità e stabilità.

I **"DIAVOLI ROSSI"** ebbero il primo debutto di rilievo il 14 marzo a Vicenza alla presenza dell'*Ambasciatore degli Stati Uniti* ed una successiva esibizione sulla pista di casa sotto gli sguardi ammirati del *Sottosegretario americano alla Difesa* e del *Capo di Stato Maggiore della RAF*.

Ma il primo grande appuntamento i **"Diavoli Rossi"** lo ebbero alla Manifestazione Aerea internazionale di Ypenburg in Olanda, alla presenza della *"famiglia reale"*.

Per motivi tecnici, il **Ten. Albertazzi** fu sostituito dal **Ten. Guida**; l'esibizione, nonostante la Pattuglia fosse formata da poco, fu all'altezza di quelle veterane presenti: inglese, francese, americana, olandese e canadese.

Il 22 novembre, in occasione di un'esibizione tenutasi a Ghedi per i *Cadetti dell'Accademia Aeronautica Argentina*, il **Ten. Guidi** (gregario destro) sostituiva come titolare il **Ten. Dugnani** che il 14 ottobre durante un volo di "allenamento acrobatico" a Ghedi con *4 F 84G*, causa l'apertura accidentale del carrello durante l'esecuzione di un "tonneau" era costretto ad "eiettarsi" ... chiudeva la sua attività acrobatica e rientrava al Reparto.

Chiusa la stagione con alcuni appuntamenti nazionali, i **"Diavoli Rossi"** si accinsero ad affrontare il 1958 con la qualifica della **Pattuglia Acrobatica "rappresentativa"** dell'**AMI** e per l'occasione la livrea dei velivoli subì una sostanziale modifica, rendendo ben distinte le colorazioni della Pattuglia tra il precedente periodo di **"riserva"** e l'attuale fase di formazione **"titolare"**.

Il **Cap. Squarcina** aveva già in mente per il '58 di allargare il "team" con l'inserimento del **Serg. E. Anticoli** (gregario destro) e del **Ten. A. Ceriani** (gregario sinistro e fanalino) elaborando una serie di figure intercalate da passaggi a sorpresa in modo da rendere il programma più serrato e fluido, senza che il pubblico avesse il tempo di distrarsi, tutto ciò con l'aiuto, il pensiero, il consiglio, il suggerimento della sua *"anima gemella"* **Giovanni Battista Ceoletta**.

La prima dimostrazione di rilievo si tenne sul Golfo di Napoli, alla presenza di una *"portaerei" americana*; anche qui fu eseguita la "bomba", seguita in finale da un passaggio lento della Pattuglia con la *"biancheria stesa"*, suscitando entusiasmo.

Ma il vero apporto innovativo del "team" del **Cap. Squarcina** si mise in evidenza la primavera successiva, con l'aggregarsi alla Pattuglia del **Cap. Ceoletta**, *Pilota "solista" esperto ed eccellente "coordinatore" da terra*.

Grazie a lui fu elaborata una nuova versione della "bomba"; una volta apertasi verso il basso, il "solista" entrava con una cabrata da brivido verso il cielo, dando vita così ad una figura destinata a diventare un classico delle Pattuglie Acrobatiche italiane, l'"incrocio" basso dei velivoli concludeva come di prammatica il programma.

Dopo vari appuntamenti nazionali, alcuni dei quali alla presenza di alti *Ufficiali NATO* (a Vicenza con il *Capo di Stato Maggiore della Luftwaffe* e a Montichiari con il **Gen. Timberlake** dell'**USAF**), l'11 giugno i "**Diavoli Rossi**" erano per la prima volta all'estero, sulla base americana di Bitburg in Germania, dove surclassarono i "*team*" concorrenti: "**Patrouille de France**", "**Black Arrows**", "**Skyblazers**" e la Pattuglia norvegese.



*rifornimento degli F 84F dei
DIABOLI ROSSI*

Il 27 giugno successivo sarà una data memorabile, poiché gli **F 84F** della **6ª Aerobrigata** riportarono un successo trionfale, rappresentando l'Italia al grandioso *Raduno delle Nazioni* a Liegi-Bierset in Belgio e aggiudicandosi il leggendario "*trofeo*" assegnato dal **Re del Belgio**.

I "**Diavoli Rossi**" avevano dovuto competere con i "**Black Arrows**" inglesi, i "**Dragoes**" portoghesi, gli "**Acroteam**" greci, i "**White Swan**" turchi, gli "**Skyblazers**" dell'**USAF** e i "**Diables Rouges**" belgi, ma sei giorni dopo bissavano la vittoria con una prestazione eccezionale in Olanda; sulla base di Soesterberg si teneva una competizione riservata alle **Pattuglie Acrobatiche NATO** con due temibili finaliste, i "**Diables Rouges**" belgi e gli "**Whisky Four**" olandesi.

Pur con l'assenza dei contendenti americani, inglesi e francesi, la posta in gioco era ambiziosissima.

Arrivando direttamente sul cielo campo dalla base di Eindhoven dove si erano schierati, i "**Diavoli Rossi**" eseguivano il *programma acrobatico completo* nonostante le condizioni meteo avverse, con nubi incombenti da 900 piedi fino a 5.000 piedi; **Squarcina** dispose **Ceoletta e Ceriani** fuori dalla formazione in posizioni distaccate, dalle quali continuarono a dare indicazioni via radio alla formazione impegnata sul campo.

Alla fine gli **F 84F** indiatolati sbucarono letteralmente rasoterra sul centro della pista per l'*"incrocio finale"* suscitando il delirio del pubblico e della giuria.

Una coppa ben meritata.

Nel prosieguo della stagione '58 la Pattuglia di Ghedi, il cui "*leader*" **Cap. Squarcina** apparteneva al **155° Gruppo**,

condusse un nutrito "*tour*" in Italia, talvolta con il disinvolto inserimento della "*coppia di solisti*" **Ceoletta/Ceriani** ad "*infilzare*" dal basso l'apertura della "*bomba*".

In una sortita in Spagna, per uno show organizzato dal Reale Aeroclub Andaluso sull'Aeroporto S. Pablo di Siviglia, la nostra Pattuglia si esibiva in amichevole competizione con i "**Dragoes**" portoghesi, gli "**Ascua**" spagnoli e gli onnipresenti "**Skyblazers**".

Il 28 novembre, la Pattuglia aveva l'onore di esibirsi di fronte allo **Scià di Persia** sull'Aeroporto di Pratica di Mare e chiudeva la sua splendida stagione, permettendosi alcune varianti al programma, come ad esempio la "*bomba a sei*" e portando a termine il suo ciclo di "**rappresentanza ufficiale**" per l'**AMI** a Lecce-Galatina il 7 dicembre.

Ma la fama guadagnatasi dai "**Diavoli Rossi**" in Italia, in particolare durante l'esibizione ad Aviano dove raccolse grandi consensi misurandosi con la Pattuglia "**Sky Blazers**" dell'**USAF** e all'estero aveva varcato l'Atlantico, al punto che furono chiamati proprio loro per rappresentare l'Italia al **1° Congresso Mondiale del Volo del 12-15 aprile 1959 a Las Vegas** aperto a tutti i paesi NATO.



*l'F 84F assegnato al
Ten. Vittorio CUMIN*

La **Pattuglia di uomini** raggiunse l'Aeroporto di Nellis in Nevada: **Cap. Squarcina** (leader), **Ten. Cumin** (1° gregario sinistro), **Serg. Magg. Anticoli** (1° gregario destro), **Ten. Albertazzi** (2° gregario sinistro), **Cap. Guida** (2° gregario destro) e **Cap. Ceoletta** (fanalino e solista) con il **Cap. Garat A. Cordua** e il **M. Ilo Mont. L. Zambelli**.

Gli **F 84F USAF** prestatati ai nostri appartenevano alla "*Scuola di tiro*" della Luke AFB (Arizona), di una versione con un turbogetto un po' meno potente del nostro **Wright J65** (la differenza era di 300 libbre in meno).

La presentazione dei "**Diavoli Rossi**" fu comunque ineccepibile e di grandissimo effetto ... lo "*show*" fu di quelli epici. Gli americani andarono in volo con tutto, effettuando anche tiri reali con missili e bombe, mentre si avvicendavano nelle loro esibizioni



oltre ai nostri “**Diavoli Rossi**”, i mitici “**Thunderbirds**” dell’USAF, i “**Blue Angels**” della USN, i “**Whisky Four**” della Royal Netherlands Air Force e i “**Thunder Tigers**” della Cina di Formosa.

Fu tale il trionfo che la nostra Pattuglia fu invitata a restare un altro mese e così avvenne; seguirono esibizioni sulla *Andrews AFB* in Maryland, sulla *McGuise AFB* a New York e sulla *NAS Floyd Bennet* della marina a Coney Island, come **saluto agli italiani d’America**.

“LANCERI NERI” 2^a Aerobrigata



1958 - 1959 L’incarico di formare la nuova **Pattuglia Acrobatica di “riserva”** per il 1958 era stato conferito alla **2^a Aerobrigata** di Cameri con i velivoli Canadair *CL13 F 86E “Sabre” Mk.4*.

Il Comandante del Reparto Volo **T.Col. Pezzé** (già animatore dei precedenti “**team**” **acrobatici** del **4^o Stormo**) sovrintendeva alla

formazione del “**team**” e allo studio delle figure acrobatiche da presentare al pubblico.

Pezzé non improvvisava, non inventava, al “**briefing**” spiegava ogni manovra con la sua innata pignoleria e poi non si stancava mai di ripetere ai Piloti l’origine della manovra.

Dopo aver provato tutti i Piloti di tutti e tre i suoi Gruppi, venne scelto il “**leader**”, il **Cap. A. Nencha**: cominciarono gli allenamenti, le prove erano dure, ma il consiglio e la parola di **Pezzé** mettevano sicurezza e tranquillità in tutti.

Fu una primavera sofferta sia nella scelta del nome da dare al “**team**” sia nella scelta della colorazione degli aeroplani.

Si discusse non poco, ma alla fine furono tutti d’accordo sull’extrapolazione data dal connubio del nome del “**Cavaliere di Breus**”, emblema araldico della **2^a Aerobrigata**, con i “**Lancieri di Novara**”, in segno dell’accoglienza entusiastica e dell’amicizia fraterna dimostrata dalla città che li ospitava: **Novara**.

Il “**distintivo**” riportava il “**Lanciere e il cavallo colorati di nero stagliati nel sole nascente**”.

E il nome? Tutti optarono per i “**LANCERI NERI**” e anche la colorazione dei velivoli fu nero totale.

La prima uscita dei “**Lancieri Neri**” avvenne il 15 maggio 1958 a Rieti: prudentemente la Pattuglia presentò un programma eseguito da soli 4 velivoli (anzichè sei elementi fissi come originariamente previsto), con i Piloti **Cap. A. Nencha** (leader), **Ten. E. Caranti** (gregario sinistro), **Cap. L. Bonalumi** (gregario destro) e **Serg. Magg. G. Frescura** (fanalino).

Fu comunque eseguita la “**bomba**” rivolta verso il basso seguita

dall’ “**incrocio**”, ormai tradizione delle Pattuglie Acrobatiche Italiane.

Il 4 giugno sul poligono di Maniago, a chiusura di un’esercitazione a fuoco della NATO, i “**Lancieri Neri**” presentarono una formazione di cinque elementi composta dal **Cap. A. Nencha** (leader), **Ten. A. Resch** (1° gregario sinistro), **Cap. L. Bonalumi** (1° gregario destro), **Serg. G. Dal Forno** (2° gregario destro) e **Serg. Magg. G. Frescura** (2° gregario destro); la **Pattuglia si esibì senza “solista”**.

Identico programma l’8 giugno alla manifestazione di Biella, il 15 sul Golfo di Napoli, il 25 a Vicenza in occasione di una **visita alla V^a ATAF degli Addetti Aeronautici stranieri** e il 29 a Reggio Emilia.

In quest’ultima occasione i “**Lancieri Neri**” introdussero dopo la “**bomba**” il passaggio alla minima velocità.

Il 20 luglio la Pattuglia della **2^a Aerobrigata**, sempre nella formazione di cinque, partecipò alla manifestazione dell’Aero Club di Venezia e poi si esibì il 23 luglio sul proprio campo di Cameri per il **Capo di Stato Maggiore dell’A.M. Gen. Napoli**.

Il 14 settembre, in occasione della manifestazione organizzata sull’Aeroporto Borgo Panigale di Bologna, il **Cap. Nencha** presentò un programma su 6 velivoli, sempre senza “**solista**”, inserendo il **Ten. Caranti** a “**gregario sinistro**” e spostando il **Serg. Dal Forno** a “**fanalino**”.

Anche la “**bomba e l’incrocio**” furono eseguiti per la prima volta da 6 velivoli.



**la suggestiva colorazione degli F 86E Sabre
dei LANCERI NERI**

L’ultima uscita da “**riserva**” i “**Lancieri Neri**” la fecero il 9 novembre sullo stesso Aeroporto di Cameri.

Al termine del primo ciclo annuale il "team" era maturo e si era già guadagnato un'ottima immagine, anche per il suggestivo aspetto di quei Sabre agili e neri, tant'è che all'inizio del 1959 - il 18 febbraio - la **Pattuglia** si esibiva a Vicenza davanti al *Comandante delle Forze Alleate del Sud Europa* (AFSOUTH).

Subito dopo fu rischierato sull'Aeroporto di Montichiari dove sarebbe rimasto per tutto l'anno.

Erano nel frattempo entrati a far parte del "team", in qualità di "riserve", il **Serg. Magg. A. Padovan** e il **Ten. I. Tonati**. Dopo essersi esibiti a Napoli il 2 aprile, il 6 aprile tornarono a volare sull'Aeroporto di Cameri nella formazione di "sei" per una manifestazione in onore dell' "asso" **Carlo Emanuele Buscaglia**.

L'11 aprile la **Pattuglia** presentò il proprio programma a Bitburg in Germania per la Manifestazione Aerea indetta per il **10° Anniversario della NATO**, dimostrando per la prima volta in terra straniera e a diretto confronto con la Pattuglia americana degli "Skyblazers", la "Patrouille de France" e quella inglese "Black Hawk" il suo indiscusso valore.

Il 9 maggio altra trasferta all'estero con un elevato valore d'immagine poiché si trattò della prima esibizione nelle isole britanniche di una Pattuglia Acrobatica Italiana, sulla base *USAFE di Wethersfield* (GB), dove i nostri incontrarono per la prima volta il "team" **acrobatico della "Royal Navy"** ed ancora il 14 giugno a Furstenfeldbruck (D) per la *Giornata della Porta Aperta "Der Tag der Offen Tur"* sempre per onorare il **10° Anniversario della NATO** e successivamente il 20 giugno a Norvenich, dove oltre ai "Whisky Four" olandesi con 4 *F84F*, si vide per la prima volta la **Pattuglia Canadese** con 4 *Avro Canada CF-100*.

In quel periodo la nostra formazione venne modificata con l'abbandono per motivi di salute del **Cap. L. Bonalumi** e l'inserimento del **M.Ilo D. Golinelli**.

L'*USAF* di stanza in Italia il 28 giugno festeggiava anch'essa il **10° Anniversario della NATO** con l' "air show" di Aviano con una mostra statica super aggiornata e un nutrito programma di volo, certamente un forte "richiamo" per gli appassionati di cose aeronautiche: 150.000 gli spettatori.

Più tardi, il 9 agosto in Francia al "Meeting Aérienne" di Royan, i "Lanceri Neri" effettuavano per la prima volta la "schneider" con la formazione compatta a "freccia", una virata di 360 gradi, tirata sul piano orizzontale a pochi metri dal mare.

In Italia i "Lanceri Neri" quell'anno si esibirono poi a Torino-Caselle, Verona, Vicenza, Reggio Calabria, di nuovo a Cameri e per finire a Cagliari Elmas, Napoli ed Amendola.

Un programma intenso sempre condotto con assoluta puntualità e perfezione.

Ma l'appuntamento più eccitante per i "Lanceri Neri" sarebbe stato quello del 18 ottobre 1959; invitati dallo *Scià di Persia Reza Pahlevi* a partecipare ad una grande manifestazione sull'Aeroporto di Mahrabad a Teheran.

La trasferta fu preparata accuratamente per la presenza di lunghe tappe di trasferimento, tra l'altro furono i primi a disegnare il "tricolore" sui velivoli, nella parte inferiore delle ali.



i "LANCERI NERI"

Bonalumi, Nench, Caranti, Padovan, Tonati, Frescura

La missione fu accompagnata con un *Fairchild C-119* della **46ª Aerobrigata** con gli **Specialisti**, gli impianti fumogeni e il materiale di supporto.

Alla trasferta parteciparono l'allora *Comandante della 2ª Aerobrigata* **Col. Costantini** e il **Cap. Bonalumi** in appoggio al "team".

Tra l'altro, in quell'occasione furono trasferiti in volo e presentati due *Fiat G-91* con il **Magg. M. Colagiovanni** e il **Cap. M. Quarantelli** del *Reparto Sperimentale Volo* nella speranza di poter vendere il nostro piccolo cacciabombardiere all'Aeronautica persiana.

Il giorno della manifestazione il **Cap. Nench** presentò il suo classico programma nella formazione di "sei" riscuotendo il plauso e il consenso generale, ricevendo onori ed alti riconoscimenti.

La stagione dei "LANCERI NERI" volgeva al termine e si chiudeva con brillanti risultati.

"GETTI TONANTI"

5ª Aerobrigata



1959 - 1960 Nel 1959 la **5ª Aerobrigata** di Rimini-Miramare, con i velivoli *F 84F "Thunderstreak"*, veniva incaricata di formare la **Pattuglia Acrobatica di "riserva"** e sotto la supervisione del veterano **Magg. A. Bladelli** vennero scelti i componenti: **Cap. F. Picasso** (leader),



Ten. S. Capaccioli (1° gregario sinistro), **Ten. A. Camera Roda** (1° gregario destro), **Ten. G. Orlando** (2° gregario sinistro), **Serg. Magg. G. Baschirotto** (2° gregario destro) e **Serg. Magg. E. Villani** (fanalino e jolly).

Il nome fu lo stesso che era stato adottato nel 1956 dai predecessori un lustro prima: i **"GETTI TONANTI"**.

Sui velivoli, per il momento, nessuna scritta o colorazione particolare, rimanevano metallizzati con l' "emblema" della **"Diana"** sul muso.

Il debutto avveniva a Rieti con la formazione di **"sei"** e il **"fanalino"** che ad un certo punto si staccava per svolgere la funzione di **"solista"**.

Nel corso delle prime esibizioni veniva effettuato, oltre all'ormai immane apertura della **"bomba"** con il successivo **"incrocio"**, anche il **"doppio tonneau"** (ereditato dalla precedente **Pattuglia Acrobatica dei "Getti Tonanti"**) e veniva introdotta la nuova figura del **"ventaglio"** e/o **"zampillo"**, dove la formazione a **"cuneo allargato"**, con i fumogeni inseriti, aprivano a **"ventaglio"** nell'ordine: 2° gregario di sinistra e di destra ... 1° gregario di sinistra e destra, mentre il capopattuglia eseguiva un **"looping"** da cardiopalma, dalla manovra uscivano in **"fila indiana"**.



**la grintosa livrea dell'F 84F dei
"Getti Tonanti"**

Il **"team"** era andato maturando molto bene, tanto che all'inizio del 1960 uomini e velivoli erano pronti per la stagione ufficiale, che si preannunciava assai impegnativa; nel frattempo il **Ten. M. Ciceroni** era subentrato al **Ten. Camera Roda**.

Era infatti l'anno delle **Olimpiadi di Roma** e i **"Getti Tonanti"** di fatto furono incaricati di rappresentare l'Italia e l'Aeronautica Militare in una serie di eventi davvero straordinari.

Per l'occasione i velivoli vennero decorati con i **"5 anelli olimpici"** sulla coda accoppiati ad una colorazione con il tono preferito da ogni singolo Pilota sul piano di coda verticale, sul ventre delle ali e del piano di coda orizzontale e su alcune parti del dorso della fusoliera, mentre sul dorso delle ali veniva riportato il **"bianco-rosso-verde"** a raggiera e sul muso - lato sinistro - la

scritta stilizzata: **GETTI TONANTI**.

Disposizione dei Piloti in formazione con i colori scelti dagli stessi: **Cap. F. Picasso** (leader ***giallo**), **Ten. S. Capaccioli** (1° gregario sinistro ***bianco**), **Ten. M. Ciceroni** (1° gregario destro ***verde**), **Ten. G. Orlando** (2° gregario sinistro ***rosso**), **Serg. Magg. G. Baschirotto** (2° gregario destro ***arancione**), **Serg. Magg. E. Villani** (fanalino ***nero**), mentre il **Magg. A. Bladelli** continuava a mantenere l'incarico di **"supervisore"** all'Addestramento Acrobatico.

A maggio le prime esibizioni in Italia: il 1° sull'Aeroporto di Trento-Gardolo, il 15 sul "lungomare" di Camogli, il 21 sull'Aeroporto di Belluno.

Il 28 maggio la prima all'estero sulla base americana di Spangdahlem in Germania per l'**Armed Forces Day organizzato dall'USAFE**, dove incontrava i ben conosciuti **"team"** della NATO: i **"Black Arrows"** inglesi con 9 + 7 Hunter, i **"Diables Rouges"** belgi con 4 Hunter, gli **"Skyblazers"** americani con 4 F 100C.

Una settimana dopo a Ramstein per il **NATO Day organizzato dall'USAFE**, **"team"** acrobatici presenti: i **"Poachers"** del RAF College Cranwell (Scuole di Volo inglesi) con 4 BAC Jet Provost, i **"Black Arrows"** inglesi con 9 + 7 Hunter.

Pochi giorni e la nostra **Pattuglia** era in Inghilterra per un grande **"meeting"** tenutosi sull'Aeroporto di Leeds-Bradford, dove erano presenti tra gli altri anche il singolare **"team" acrobatico britannico** dei **"Poachers"** su Jet Provost.

In giugno, la **Pattuglia** della **5ª Aerobrigata** si esibiva a Vicenza sotto gli occhi del **Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica spagnola** e quindi al **NATO Day di Aviano**.

L'estate era densa di appuntamenti, anche all'estero; i **"Getti Tonanti"** il 3 luglio si trasferivano sulla base tedesca di Buchel-Eifel per il **"Grossflugtag"** organizzato dal Reparto più prestigioso della Luftwaffe il **"Jasta 33"**; il 7 a Furstenfeldbruck vicino a Monaco di Baviera, sede della **Scuola di Volo più famosa della Luftwaffe e dell'USAFE**, alla presenza dei ben conosciuti **"team" stranieri**.

Altri quattro interventi: il 13 luglio a Belluno, il 21 agosto a Pescara, l'8 settembre a Vicenza, il 13 settembre a Ghedi.

Il 25 settembre i **"Getti Tonanti"** intervenivano a Milano per la **"Giornata Aerea della Madonna"** in occasione dell'**Inaugurazione Ufficiale dell'Aeroporto Forlanini e per le celebrazioni del 50° Anniversario della trasvolata delle Alpi del Pilota Chavez e del 1° Circuito Aereo di Milano**.

Il 9 ottobre ancora all'estero in Spagna sull'Aeroporto di Mentadass del Prat per il **"Gran Festival Aero Internacional"** organizzato dall'Aero Club di Barcellona Sabadell; erano presenti 4 formazioni acrobatiche: gli **"Skyblazers"** americani con 4 F 100C, i **"Black Arrows"** inglesi con 9 + 7 Hunter, l'**"Ascu"** spagnoli con 4 F 86E e i nostri **"Getti Tonanti"** con 5 + 1 F 84F.

A novembre le ultime esibizioni acrobatiche del "team": il 4 a Elmas per la Scuola di Volo a elica; il 13 a Orbetello per il Raduno degli Atlantici; il 17 a Lecce-Galatina per la Scuola di Volo; il 20 a Pomigliano d'Arco per l'Accademia Aeronautica.

Qui si chiudeva la "meravigliosa avventura" dei "GETTI TONANTI".

Ormai nell'ambiente aeronautico correva voce di un "progetto" presentato allo **Stato Maggiore Aeronautica** dai **Maggiori Squarcina e Ceoletta**, due "maghi" in materia, per la costituzione di un **Gruppo Acrobatico indipendente con "fissa dimora"**.

Infatti, è incredibile oggi pensare che in quei lontani anni si potessero reperire tante energie tecniche e umane allo scopo di mantenere, in seno alla nostra forza aerea, 2 Pattuglie Acrobatiche in stretta concorrenza tra loro e molto probabilmente, distogliendo anche energie all'Addestramento Operativo dei Reparti.

"CAVALLINO RAMPANTE"

4^a Aerobrigata



1960 - 1961 La 4^a **Aerobrigata** fu nuovamente incaricata di costituire la **Pattuglia Acrobatica** che per il 1960 aveva la funzione di "riserva" dei "Getti Tonanti".

La scelta del "leader" cadde sul **Cap. V. Fiore**, con il **Cap. Z. Tascio** (gregario sinistro), il **Cap. M. Scala** (gregario destro), il **Serg. Magg. E. Turra** (fanalino),

il **Serg. Magg. G. Liverani** (gregario destro e fanalino) il **Ten. A. Ferri** (jolly) e **10 Specialisti**.

I velivoli in dotazione furono **6 F 86E "Sabre"**.

Dopo un mese il **Cap. Fiore** lasciò e subentrò il **Cap. Tascio** già **Comandante della 84^a Squadriglia**; il **Serg. Magg. Turra** e il **Serg. Magg. Liverani** rientrarono al **10° Gruppo**. La formazione subì un rimpasto risultando così composta: **Ten. C. Genovese** (gregario sinistro), **Ten. P. Gabrieli** (gregario sinistro), **Ten. F. Panario** (gregario destro e fanalino), **Serg. A. Tamburro** (gregario destro), **Ten. S. Imparato** (gregario sinistro e destro), **Ten. A. Ferri** (jolly).

Ai velivoli della Pattuglia venne riservato un piazzale alla testata nord, nell'hangar ad "apertura rapida", quello che in seguito sarà destinato al "servizio di allarme".

L'inizio fu segnato da due incidenti. Il 1° febbraio, durante l'esecuzione di un "tonneau a rombo" di quattro, il **Sabre** del "gregario sinistro" **Genovese** perse un serbatoio subalare che investì l'ala sinistra del "fanalino", **Panario**, il quale nonostante i danni riportati riuscì ad atterrare in emergenza.

Il secondo incidente occorse durante il "rullaggio a spina

di pesce" per portarsi all'allineamento: al **Sabre** del "capo formazione", **Cap. Tascio**, si bloccò una ruota e venne investito dal **Ten. Genovese** che lo seguiva.

La situazione in seno al Reparto si fece complicata: il **Col. Palmera**, **Comandante della 4^a Aerobrigata**, decise di dare l'incarico di "Capo formazione" nuovamente al **Magg. Melotti**: ne seguì la protesta del **Cap. Tascio** che convinse il Comandante a ridargli il ruolo di "capo formazione".

Risale a questo periodo la scelta del *nominativo radio* "Pony".

Così racconta il **Cap. Tascio**: *d'accordo con gli altri Piloti ed in omaggio al "Cavallino", avevo scelto il "nominativo" per la Pattuglia e quando il mitico "pilota rovescio", Magg. N. De Fraia, rientrò alla 4^a Aerobrigata gli chiedemmo di farci vedere "qualcosa" di cui lo sapevamo capace: egli accettò e per avere dalla Torre il permesso di sorvolare acrobaticamente il campo, gli assegnai il nominativo "Pony".*

Il **Magg. De Fraia** venne designato "consulente e responsabile" dell'addestramento acrobatico.

Nel programma furono inserite nuove figure in "volo rovescio", tra le quali la "bomba" con gli aerei scalati di quota con "G negativi" per tutto il passaggio; su questa figura, però, lo Stato Maggiore, per ragioni di sicurezza, pose il veto e la manovra venne tolta dal programma.



*"Cavallino Rampante"
...decollo in formazione...*

Il 24 marzo durante un volo di addestramento in formazione di 5 velivoli, dopo un passaggio in "fila indiana", il **Cap. Tascio** tirò su e una volta in cima, **Genovese** investì la coda del velivolo di **Panario** che, perse il timone ed entrò in vite; il Pilota si lanciò da 1.800 piedi (ft) e nonostante il mancato funzionamento del sistema di apertura automatica del paracadute si salvò.

Genovese riuscì a portare a terra il suo "Sabre" che nell'impatto aveva rovinato il muso.

Il compito di costituire il "primo nucleo" della **Pattuglia Acrobatica** venne affidato al **Magg. De Fraia**: fu designato



“Capo formazione” il **Cap. G. Santucci** della 91^a Sq., il **Ten. C. Paganelli** (gregario sinistro), il **Ten. F. Panario** (gregario destro), il **Serg. Magg. E. Turra** (fanalino), il **Serg. Magg. G. Liverani** (gregario destro e fanalino) e il **Ten. C. Sabbatini** (gregario sinistro). Contemporaneamente al **M.Ilo A. Giardinà** del 9° Gruppo venne affidato il compito di addestrare nel volo acrobatico altri Piloti: **De Angelis, Bonollo, Vianello, Imparato, Venturini.**



“ **Cavallino Rampante** ”
...la linea di volo...

Il 15 maggio la Pattuglia del “**Cavallino Rampante**” si esibì, in veste di “**riserva**” nazionale, alla *Manifestazione Aerea di Albenga* (Savona) organizzata dall'Aero Club con il patrocinio della Piaggio.

Proveniente da Pisa S. Giusto dove si era rischierata il giorno prima, la formazione del “**Cavallino Rampante**” si presentò sul cielo: il programma risentì della disposizione dell'Aeroporto, situato in una conca con l'entrata da sud e le montagne a nord; in “*biga*” **Sabbatini e De Fraia.**

Rientrati a Pratica di Mare il **Cap. Santucci** rinunciò al ruolo di “*leader*” e accettò la proposta fattagli dal *Comandante del Reparto Sperimentale Volo*, **Ten. Col. Colagiovanni**, di frequentare il Corso per “*Piloti Collaudatori*” a *Edward AFB negli USA.*

Al **Cap. Santucci** subentrò, accogliendo le richieste del 9° Gruppo, il **Cap. M. Scala.**

La formazione venne rivista: **Cap. M. Scala** (capoformazione), **Ten. C. Sabbatini** (gregario sinistro e destro), **Ten. F. Panario** (gregario destro), **Ten. A. Ferri** (fanalino), **Ten. V. De Angelis** (gregario sinistro e destro), erano i più giovani Piloti della storia acrobatica collettiva del dopoguerra e per la prima volta tutti Ufficiali.

Il 28 maggio la **Pattuglia** si trasferì sull'Aeroporto di Grosseto per la *Manifestazione Aerea di Perugia.*

De Fraia in arrivo fece una serie di “*passaggi rovesci*” a non più di due metri di altezza.

Il giorno dopo, sempre a Grosseto, ripeté la manovra, ma questa

volta l'estremità della deriva si trovò a quasi un metro da terra: ad un tratto cominciò a solcare il terreno e, dopo qualche centinaio di metri, la deriva impattò il gradino di cemento del raccordo trasversale alla pista.

Nell'urto il “*Sabre*” del Magg. **De Fraia** si disintegrò.

L'intervento della **Pattuglia Acrobatica** a Perugia venne annullato e la formazione rientrò a Pratica di Mare.

Il 15 giugno la formazione del “**Cavallino Rampante**” con **Scala, De Angelis, Panario e Ferri** si esibisce alla *Manifestazione Aerea di Latina*; il 29 giugno per la *M.A.V. 60* ed il 10 luglio al *Lido di Venezia* con **Scala, Sabbatini, De Angelis e Ferri.**

La formazione si trasferì sull'Aeroporto di Grosseto, nuova e definitiva sede assegnata alla **4^a Aerobrigata.**

Il **Ten. De Angelis** lasciò la formazione ed entrarono il **Ten. B. Vianello** e il **Ten. S. Imparato.**

Intanto lo **Stato Maggiore** emanò nuove disposizioni per la costituzione di una sola **Pattuglia Acrobatica Nazionale**, interrompendo così la tradizionale rotazione e la competizione tra i diversi Reparti.

PUNTO di PARTENZA della NASCITA delle “FRECCE TRICOLORI”

* “*trascrizione*” del “*documento dispositivo*” custodito nell'*Archivio personale del Gen. Mario SQUARCINA*

Ente in intestazione

COMANDO 1^a REGIONE AEREA - 56. T.A.F.

1° Reparto

Sezione Addestramento

Enti in indirizzo

al COMANDO 2^a Aerobrigata - CAMERI

al COMANDO 3^a Aerobrigata - VILAFRANCA

al COMANDO 5^a Aerobrigata - RIMINI

al COMANDO 6^a Aerobrigata - GHEDI

al COMANDO 51^a Aerobrigata - ISTRANA

Oggetto: **Pattuglie Acrobatiche dell'A.M.I.**

1. La nota pianificazione disposta dallo SMAM dell'ottobre 1956, avente lo scopo di regolare la rotazione annuale delle formazioni acrobatiche in seno ai Reparti, si è praticamente conclusa con il conferimento dell'incarico alla 4^a Aerobrigata di costituire la **Pattuglia Acrobatica Ufficiale** dell'A.M.I. per il 1961.

2. Ai lusinghieri consensi ovunque raccolti da tutte le rappresentative acrobatiche italiane, ha corrisposto un maggior interesse pubblico per i problemi aeronautici. Felice eco di questo successo, la ulteriore affermazione di una Scuola oramai tradizionale e dell'indiscusso prestigio goduto dell'Arma.

3. Nei risultati dell'esame tecnico-amministrativo di

questa particolare forma di attività, lo SMAM ha ravvisato peraltro la necessità di attuare una formula più redditizia e più aderente alle esigenze dell'organizzazione centrale e periferica.

Lo SMAM é così addivenuto alla decisione di costituire una "unità speciale", denominata "Pattuglia Acrobatica Ufficiale dell'A.M.I." con sede permanente sulla Base di Rivolto.

4. Le informazioni di dettaglio seguiranno, non appena questo Comando sarà in possesso delle norme definitive dello SMAM.

5. Urge frattanto che ognuno dei Comandi in indirizzo segnali al Comando 1^a Regione Aerea i nominativi di un Capitano Pilota in S.P.E. e di un Ufficiale Subalterno Pilota.

6. Tra i nominativi segnalati verrà scelto un solo Capitano che avrà le funzioni iniziali di Vice Comandante la formazione, mentre gli altri Piloti selezionati verranno destinati alla formazione in qualità di gregari.

7. Requisiti particolari richiesti per il Capitano:

a) Ottime qualità morali, di carattere e professionali (C/R).
b) Non interessato alla frequenza del Corso Normale presso la Scuola di Guerra a tutto il 1963.

c) Disinvolta conoscenza della lingua inglese.

8. Requisiti particolari richiesti per i gregari:

a) Ottime qualità morali, di carattere e professionali (C/R).
b) Almeno sufficiente conoscenza della lingua inglese.

D'ORDINE del GENERALE COMANDANTE
Il CAPO del 1° REPARTO
(Col. Pil. PIO TOMMASELLI)

Rivolto – 1961

Il 16 gennaio il *Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare*, Gen. Silvio Napoli, siglò l'atto costitutivo dell' "Unità Speciale", denominata "PATTUGLIA ACROBATICA NAZIONALE" dell'A.M.I., chiamata poi "FRECCHE TRICOLORI" con sede permanente sulla Base di Rivolto, che venne affidata al Magg. Mario SQUARCINA, già "leader" dei "DIAVOLI ROSSI" e accanito sostenitore della nuova Pattuglia "professionale"; si era giunti infatti alla conclusione che per continuare a reggere il confronto con i "team" stranieri più agguerriti era necessario destinare costantemente risorse tecniche e umane ad un'unica unità. Inoltre, e questa è stata senza dubbio una motivazione più valida e concreta, il mantenimento di una Pattuglia Acrobatica nell'ambito di un Reparto di prima linea, quale che fosse, distoglieva energie che avrebbero dovuto essere impiegate a sostegno dell' "Addestramento Operativo" del Reparto stesso.

La decisione era quella di creare una Pattuglia Acrobatica unica, affidata ad un solo Reparto, formata dai Piloti più esperti e dal personale più qualificato.

Per la storia, in una lettera scritta dal Magg. Squarcina ad un Ufficiale di S.M. si legge: "l'idea di creare un organismo controllato da elementi particolarmente esperti ...".

Dell' "Unità Speciale" facevano parte tutti i componenti della Pattuglia del "CAVALLINO RAMPANTE".

Il 1° marzo 1961, 6 F 86E "Sabre" della 4^a Aerobrigata decollavano da Grosseto destinazione Rivolto: Cap. Scala (capo formazione), Ten. Sabbatini e Ten. Imparato (gregari sinistri), Ten. Vianello e Ten. Panario (gregari destri) e Ten. Ferri (fanalino); il 10 marzo si aggiunse il Ten. G. Pinato (fanalino), così i Piloti in F.E.O. (Forza Effettiva Organica) erano sette.

A fine marzo la "linea volo" aveva in carico 10 F 86E "Sabre".

Per meglio capire l'inizio travagliato che il "grande maestro" Mario SQUARCINA ha dovuto affrontare nei primi giorni della nascita della Pattuglia Acrobatica Nazionale, quale preziosa testimonianza, si riporta "alla lettera" quanto è stato efficacemente narrato da Renato ROCCHI nel 3° vol. dell'Opera "LA MERAUVIGLIOSA AVVENTURA".

1961 Nuova Era storica per la P.A.N.

Il 1° Marzo (*), sulla piazzola in "testata pista 06" dell'Aeroporto di Rivolto, un uomo, un Pilota, scrutava il cielo pieno di sole nell'attesa di qualcuno, di qualche cosa.

Nella sua mente, progetti, propositi e disegni si succedevano in un sogno da realizzare.

Finalmente un rumore lontano lo faceva trasalire.

(*) 1° Marzo 1961

Franco PANARIO ... il primo "Pony 6" ricorda. Con fotocopia del suo "Libretto Personale di Volo" e "stralcio volo" del trasferimento da Grosseto a Rivolto riportato alle pagg. 3-4 nel Notiziario del "Circolo della P.A.N." del 15 aprile 2011.

Pochi secondi e sul campo si presentava la formazione a "cuneo" di sei "Sabres" per un passaggio.

Il "team" si allontanava, si portava sulla città di Udine, poi sull'Aeroporto di Campoformido, dove eseguiva un "looping", per rientrare su Rivolto e presentare un "programmino" acrobatico. Dal momento dell'entrata sul campo dei "Sabres", lo sguardo di Squarcina non li lasciò un momento.

Con la commozione alla gola li seguì su Udine, su Campoformido, li controllò su Rivolto in ogni manovra.

Al parcheggio i Piloti andarono incontro al nuovo "Capo" per stringergli la mano, per avere il conforto del "bravo".

"Ragazzi, una Pattuglia Acrobatica non è fatta soltanto di passione e di volontà, ma anche di parametri da mantenere! - tuonò bonariamente Squarcina - domani incominceremo con una formazione a quattro".

Quei sei bravi ragazzi presero la strada del Circolo Ufficiali per festeggiare con Squarcina l'arrivo e l'inizio di una nuova vita.



In linea rimanevano i sei "Sabres" con sulla coda l'emblema del "Cavallino Rampante".

Piloti, Specialisti e velivoli prendevano la nuova identità.

Per il "volo acrobatico collettivo italiano" è l'anno zero di una nuova Era storica. E venne domani. Il mito continua.

Squarcina aveva la "cura" pronta per portare ai giusti parametri quei bravi ragazzi, che possedevano un basico invidiabile - erano stati addestrati da due fuoriclasse del volo acrobatico individuale: il **Magg. Nunzio De Fraia** ed il **M.Ilo Antonio Giardinà**, mancavano però nella tecnica della formazione.

Bisognava affinare la manovra, mettere a fuoco la prospettiva, creare una mentalità di "team", con lo scopo di giungere al più presto ad un accettabile programma acrobatico.

Cinque giorni di libertà ai Piloti per la sistemazione logistica a Campoformido e per dare modo a **Squarcina** di fare il punto della situazione, nonché di pianificare un programma "d.o.c."

Al momento della costituzione dell'"Unità Speciale", questa la forza del personale assegnato:

1 Ufficiale Superiore Comandante; 6 Ufficiali subalterni Piloti provenienti dalla 4ª Aerobrigata; **27 Specialisti; 10 Autisti; 1 Maresciallo Pilota** (Ufficio Segreteria); **1 Sottufficiale Armiere** con mansioni di ufficio; **1 Graduato** scritturale.

I Piloti componenti il "team": **Magg. Mario Squarcina Comandante** l'"Unità Speciale" e "Supervisore"; **Cap. Massimo Scala** (leader); **Ten. Carlo Sabbatini** (1° gregario sinistro); **S.Ten. Bruno Vianello** (1° gregario destro); **S.Ten. Silvano Imparato** (2° gregario sinistro e fanalino); **Ten. Franco Panario** (2° gregario destro e fanalino); **Ten. Antonio Ferri** (solista ed alternato).

La linea di volo era composta da 6 F.86 SABRE, un "intercettore diurno" in dotazione a quei tempi alla 4ª ed alla 2ª Aerobrigata.

Al sesto giorno **Squarcina** dava il via al suo piano operativo: primo mattino "briefing", poi voli in formazione di quattro velivoli ed in coppia, con lui, **Squarcina**, alla "posizione radio campale", conosciuta in gergo con il nome di "Biga".

Ed era proprio in "Biga" che **Squarcina** esprimeva tutta la sua capacità didattica e la sua professionalità.

Sapeva prendere per mano "leader" e "gregari", condurli con i consigli, con i suggerimenti, con le correzioni durante l'esecuzione della manovra, infondendo al "team" fiducia, incoraggiamento, sicurezza, desiderio di superare l'ostacolo.

Questo era il "mago Squarcina".

Dopo il volo, il "debriefing". Una relazione severa, senza peli sulla lingua, sul volo in ogni sua manovra, in ogni trasformazione e successiva figura geometrica. L'"anatomia" di un volo dal decollo all'atterraggio.

Nel pomeriggio, **Squarcina** riprendeva a combattere con l'incomprensione degli altri, di coloro che non credevano o che non volevano credere in questo "nuovo corso", con l'apatia e con l'indifferenza di non pochi, con incarichi superiori e, naturalmente, vestiti in grigio azzurro.

I problemi ancora da risolvere per tenere in vita l'"Unità Speciale" erano cento, mille e bisognava risolverli a tutti i costi per sopravvivere.

In agenda in quei giorni:

- l'addestramento acrobatico;
- l'assegnazione di Piloti e Specialisti;
- il mantenimento della Combat-Readiness dei Piloti assegnati;
- l'assegnazione di un Ufficiale Medico al Reparto, per il momento "dato in prestito" dal 6° Gruppo I.T. di Base a Campoformido - anche se, per assicurare la continuità dell'attività volativa, l'assistenza sanitaria a Rivolto era assicurata "a distanza" (Clinica Villa Bianca di Codroipo) da un Medico civile convenzionato, "al secolo" l'amico **Dott. Massimo Bianchi**;
- la verniciatura dei velivoli a Pratica di Mare;
- la collimazione delle armi di bordo a Cameri;
- lo studio di un distintivo che personalizzasse il "team";

ed ancora:

- la vestizione per i Piloti (dalla tuta anti "G", al casco, ai calzini, ai ricambi) e per gli Specialisti;
- il sollecito per il materiale di linea, che non arrivava mai, dalla "trousse" al trattore, dal carrellino alla scorta gomme.

Quale "Unità Speciale" era tutto da creare.

Erano questi i pensieri, i problemi ed i crucci di ogni pomeriggio per il Comandante del neo costituito Reparto Acrobatico."

..... ancora "richiami alla memoria" "stralciati" sempre dal 3° vol. dell'Opera "LA MERAVIGLIOSA AVVENTURA" - Autore: **Renato ROCCHI**

I problemi tecnico-logistici, anche se con qualche difficoltà e sofferenza, si stavano risolvendo.

L'Addestramento Acrobatico era a buon punto.

Il **1° maggio la prima uscita ufficiale della PAN** con il programma alto di 4 + 1 F 86E sull'Aeroporto di Trento - Gardolo, in occasione della Manifestazione Aerea del locale Aero Club.

La disposizione dei Piloti nella formazione: **Scala** (leader), **Sabbatini** (1° gregario sinistro), **Vianello** (1° gregario destro), **Panario** (fanalino), **Ferri** (solista e 2° fanalino) ... a terra in "Biga" con il microfono incollato alle labbra: **Squarcina**.

Purtroppo - tre giorni dopo - il 3 maggio durante un normale volo di Addestramento Acrobatico con **Squarcina** (leader), **Ferri** (gregario sinistro), **Scala** (gregario destro) e **Pinato** (fanalino) durante la prima fase di rotazione di un "tonneau" a sinistra il velivolo di **Scala** causa una probabile improvvisa riduzione di spinta del motore si sfilava e, arretrando, con il timone sinistro orizzontale urtava l'ala destra del velivolo di **Pinato**; **Scala** decedeva mentre **Pinato** si lanciava cavandosela solo con qualche contusione e dopo un po' di convalescenza rientrava a Cameri, sede della 2ª Aerobrigata ... non più a Rivolto.



Renato ROCCHI

E' stato un brutto colpo. Il 10 maggio si riprendeva a volare con **Squarcina** "Capo formazione", ribadendo la certezza che i notevoli progressi tecnici e coreografici acquisiti derivavano in massima dall'attento "controllo radio terra-bordo" attuato in "Biga", controllo altresì necessario per aumentare la **Sicurezza dei voli**.

Squarcina era dunque il nuovo "leader" della P.A.N.; si riprendevano gli allenamenti con in "Biga" a volte **Panario**, altre **Imparato** e, in previsione di riprendere il programma di 5+1 **Squarcina** chiedeva supporto, come prezioso "consulente" a terra, all'amico **Ceoletta**.

Nel frattempo veniva scelto il "nominativo radio": "**Pony**" era la giusta eredità dei Piloti del "**Cavallino Rampante**" che il 1° marzo 1961 erano giunti in volo a Rivolto, intanto tornavano da Pratica di Mare i primi velivoli verniciati "**PAN**": fusoliera e ali colore blu scuro, sulle fiancate della fusoliera sotto l'abitacolo del Pilota una "losanga" su fondo azzurro di tonalità scura allungata verso la coda fino alla "coccarda tricolore" con al centro una "**Freccia**" (o Saetta; *lat. Sagitta*) e sotto le ali ed i piani di coda in longitudinale il *rosso*, il *bianco* ed il *verde*.



... la prima livrea P.A.N. ...

Il 18 maggio viene assegnato alla P.A.N. il **Ten. M. Venturini** proveniente dalla 4^a Aerobrigata in sostituzione di **Pinato**.

Il 28 maggio la prima missione all'estero sull'Aeroporto di Strasburgo-Entzheim per un "air show" organizzato dalla "Fondation des Oeuvres Sociales du Ministère de l'Air": programma di 4+1 con **Panario** in "Biga" in testata pista; nel programma: lanci di *Paracadutisti*, voli di "solisti" su velivoli ad elica, l'"**Ecole Nationale de Pilotage di Saint-Yan**" con 4 "Stampe", la "**Patrouille de l'Ecole de l'Air di Salon de Provence**" con 6 *Fouga Magister* e la "**Patrouille de France**" con 12 *Mystère IV A*.

... l'esibizione della nostra P.A.N. fu molto apprezzata ricompensando così gli sforzi dei Piloti e degli Specialisti.

Dopo pochi giorni sull'Aeroporto di Ghedi il "team" si esibiva in concomitanza della visita alla 6^a Aerobrigata del **Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Canadese**; nell'occasione **Squarcina** contattava gli "amici della vecchia guardia" - **V. Cumin**, **E. Anticoli** e **F. Giardini** nell'intento di catturarli.

Il 1° giugno la P.A.N. partecipa alla Manifestazione Aerea di Lucca presentando con pieno successo il nuovo programma

normale di 5+1.

L'11 giugno a Lugo di Romagna per l'Aero Club locale; nella terra natia dell'"**asso**" **Francesco Baracca**, **Squarcina** presentava il programma di 5+1 nella seguente formazione: **Squarcina** (leader), **Sabbatini** (1° gregario sinistro), **Vianello** (1° gregario destro), **Imparato** (2° gregario sinistro), **Panario** (2° gregario destro) e **Ferri** (solista).

Il 16 giugno il "team" partecipava al primo "International Air Show" organizzato dalla **Luftwaffe** sull'Aerobase di Ahlhorn, sede dello **Stormo intitolato a "von Richthofen"**.

Nel pomeriggio le condizioni meteorologiche pessime inducevano le Pattuglie Acrobatiche presenti a cancellare la loro esibizione ... invece **Squarcina** nella volontà di non deludere le migliaia di spettatori accorsi per vivere le emozioni del volo acrobatico, naturalmente dopo avere ricevuto l'assenso di tutti i "gregari", decollò su una pista piena d'acqua in 4+1 (sembravano 5 motoscafi) mentre **Panario** restava in "testata pista" a fare la "Biga" a bordo del suo *F 86E*.

Il programma ovviamente non fu completo per le condizioni meteorologiche proibitive e per i Piloti fu un volo lunghissimo dopo avere messo piede sul piazzale i 4 "gregari", pallidi ma felici, si sono trovati a baciare la terra poi le congratulazioni a **Squarcina** per la sua indiscutibile "maestria" e il fervido ringraziamento alla "**Madonna di Loreto**".

I Piloti italiani ricevettero un lungo e caloroso applauso dal pubblico e il "bravo" ed il "grazie di cuore" della **Luftwaffe** per quella straordinaria "performance".

Per **Squarcina**, Ahlhorn rimarrà la presentazione più sofferta ed esaltante in una esistenza dedicata al "volo acrobatico".

Il 23 giugno la P.A.N. è ad Aviano per l'"Open Day" organizzato dall'**USAFE** ancora in 5+1 volando un programma "basso" causa il solito "cumolonembo" ai piedi del Monte Cavallo.

Il 29 giugno la P.A.N. partendo da Grosseto si esibiva a Perugia sull'Aeroporto di S. Egidio.



Ahlhorn (D) 16.6.1961

Imparato, Ferri, Squarcina, Sabbadini, Vianello, Panario e Venturini (in piedi)



Il 1° luglio 1961 l' "Unità Speciale" poi **P.A.N.** veniva decretata:

313° Gruppo Addestramento Acrobatico



Il 3 luglio, in piena stagione, arrivò quale nuovo "leader" il **Cap. Franco Pisano**, proveniente dalla 6ª Aerobrigata, con alle spalle un'esperienza come "gregario destro" nelle "Tigri Bianche" del 1955-56.

Il 9 luglio la **P.A.N.** era a Torino-Caselle per una manifestazione organizzata dal locale Aero Club.

In quell'occasione avvenne la presentazione del "mitico" **G 91** costruito dalla "FIAT Aviazione".

La composizione nella formazione di **5+1** era sempre la stessa di Lugo; dopo questa manifestazione, **Squarcina** lasciava la posizione di "leader" riprendendo finalmente "a tempo pieno" il suo posto in "Biga" quale "Responsabile dell'Addestramento Acrobatico".

Il mese di luglio fu essenzialmente finalizzato all'inserimento del **Cap. Pisano** a "Capo formazione";

il 6 Agosto ci fu il suo debutto ufficiale da "leader" in una manifestazione organizzata dall'Aero Club di Loreto, tra l'altro, non su una pista ma in aperta campagna in località Scosicci.

La disposizione dei Piloti era la seguente:

Pisano (leader), **Sabbatini** (1° gregario sinistro), **Vianello** (1° gregario destro), **Imparato** (2° gregario sinistro), **Panario** (2° gregario destro) e **Ferri** (solista).

Purtroppo ancora un lutto, il 30 agosto **Venturini** durante un volo di "allenamento acrobatico", voli effettuati singolarmente a turno da tutti i Piloti e finalizzati a dare la sicurezza e la padronanza del "mezzo aereo", con **Ferri** in "Biga", nell'esecuzione di un "tonneau" basso impattò sulla pista e decedette.

Comunque le esibizioni della **P.A.N.** continuavano: nel mese di settembre il 3 a Roma-Urbe, l'8 a Vicenza, il 10 a Reggio Emilia, il 17 a Cuneo-Levaldigi tutti organizzati dai locali Aero Club e il 24 sull'Aerobase di Fürstenfeldbruck in Germania con oltre 500.000 spettatori con la partecipazione di: "Skyblazer" dell'USAFE con 4 **F 100**, "Patrouille de France" con 12 **Mystère IV A**, "Blue Diamond" della R.A.F. con 16 **Hunter**, "Helenic Flame" con 6 **F 86D**, "Pattuglia Acrobatica Nazionale" con 6 **F 86E**, Scuola di Pilotaggio B "Kurt Stocker" della Germania Occidentale con 5 **T 33A**.

L'8 ottobre la **P.A.N.** chiudeva la stagione 1961 intervenendo in una Manifestazione Aerea sull'Aeroporto Civile "Cristoforo Colombo" a Genova.

Tra novembre e dicembre 1961 venivano assegnati al **313° Gruppo A.A.**: il 20/11 **M.Ilo E. Anticoli** dalla 6ª A.B., **Serg. Magg. E. Colucci** dalla 6ª A.B. e **Serg. Magg. L. Linguini** dalla 51ª A.B.; il 27/11 **S.Ten. R.Ferrazzuti** dalla 3ª A.B.; il 5/12 **Cap. R. Goldoni** dalla 2ª A.B.; il 9/12

Ten. F. Barbini dalla 2ª A.B..

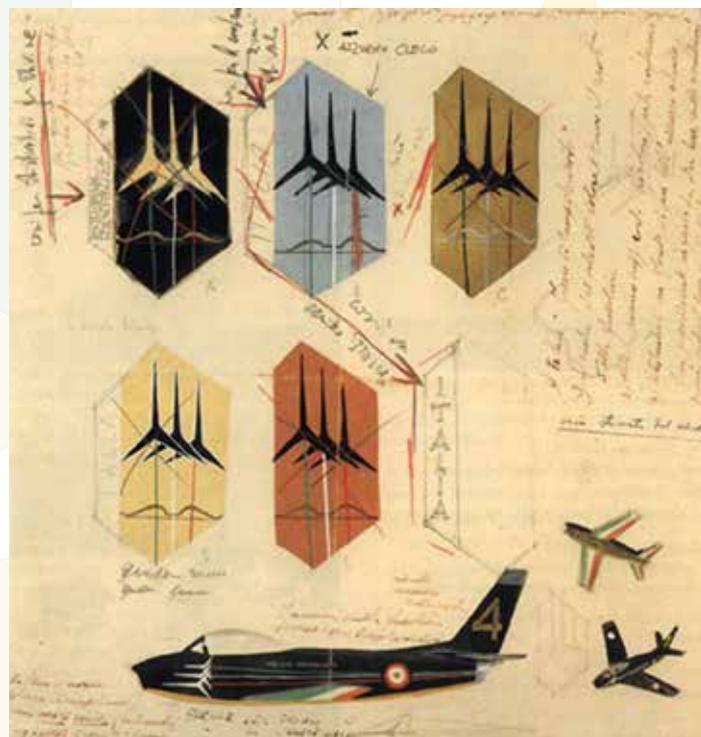
Stavano per lasciare il **313° Gr. A.A.** il **Ten. Sabbatini**, il **S.Ten. Imperato** e il **Ten. Ferri**.

1962 - Squarcina lavorava per realizzare il "grande sogno": un "team" acrobatico con 9 velivoli.

Bisognava anche dare un nominativo alla **P.A.N.** che la caratterizzasse dando altresì una "identità nazionale" al "team" doveva essere un nominativo semplice, accostabile alla mentalità italiana e facile a capirsi all'estero.

Squarcina e Piloti d'accordo proposero allo Stato Maggiore il nominativo "**FRECCE TRICOLORI**" derivato dal "distintivo" fu prontamente accettato.

Mai miglior nominativo poteva essere scelto !!!



Bozzetto di studio sugli stemmi di Reparto e per la nuova verniciatura degli F 86E con note e commenti manoscritti

La prima verniciatura dei velivoli aveva dato chiari segni di rapido deterioramento.

Squarcina e Piloti collegialmente studiarono i nuovi colori da dare ai velivoli che, proposti allo Stato Maggiore, vennero approvati con immediatezza.

F 86E "Sabre" edizione '62: fondo blu, ventre delle ali in - bianco - rosso - verde, sulle fiancate della fusoliera furono dipinte le tre "frecce tricolori" con a lato il nominativo.

Altre assegnazioni al **313° Gr. A.A.**: il 4 marzo il **Ten. V. Cumin** dalla 6ª A.B. e il **M.Ilo E. Turra** dalla 4ª A.B., il 21 marzo il **Ten. D. Pappalettera** quale *Ufficiale Tecnico* e il **Ten. V. Santulli** quale *Ufficiale alle P.R.*

Per il '62 in calendario 20 "air show" in Italia e 3 all'estero. I componenti titolari della formazione di 6 velivoli erano: **Pisano** (leader), **Cumin** (1° gregario sinistro), **Vianello** (1° gregario destro), **Ferrazzutti** (2° gregario sinistro), **Anticoli** (2° gregario destro), **Panario** (fanalino) e a rotazione **Goldoni**, **Colucci**, **Linguini** e **Barbini**.

Il 13 maggio la prima manifestazione '62 ad Aviano per il "6th Annual Open House" organizzato dall'USAFE con un programma ridotto causa il maltempo, oltre alle "Frece Tricolori" nel nuovo "look" con 5 F 86E era presente anche



1962 - le "Frece Tricolori"

la Pattuglia della "Royal Hellenic Air Force" con 7 F 86D.

Il 17 maggio sull'Aerobase di Wethersfield in Inghilterra, sede del 20th Tactical Fighter delle Forze Aeree USA in Europa, per l'"Open House"; i "team" presenti: i "Pellicans" con 6 Jet Provost della R.A.F., il "Canadian Air Team" con 4 F 104 della C.A.F., le "Frece Tricolori" con 5 F 86E.

Dopo questa manifestazione **Vianello** lasciò l'Aeronautica Militare per passare all'Alitalia; al suo posto subentrò prontamente **Turra**.

Il 17 maggio a Bari per una *Manifestazione Aerea organizzata dall'Aero Club locale*.

Il 3 giugno ad Avignone, con rischieramento a *Salon de Provence sede della "Patrouille de France"*, in una ricca manifestazione dove oltre ad eccellenti presentazioni acrobatiche di **Piloti "solisti"** erano presenti 4 "team": i "Pellicans" con 6 Jet Provost della R.A.F., i "Diabes Rouges" con 4 Hunter della Belgian A.F., la "Patrouille de France" con 6+4 Mystère IV A e le "Frece Tricolori" con 6 F 86E.

Il 10 giugno a Salerno ed il 17 giugno a Lugo di Romagna un "air show" sempre ben organizzato.

Il 24 giugno all'"air meeting" a Kleine Brogel in Belgio organizzato dal 10th FB Wing-Air Force per l'Aeronautica Militare Belga alla presenza di **Re Baldovino**.

Le altre manifestazioni aeree del '62: 1° luglio sull'Aeroporto di Palermo-Punta Raisi per il "Giro Aereo di Sicilia"; 15 luglio sull'Aeroporto di Pescara per l'evento "Città di Pescara";

3 agosto su Rivolto per la visita dei "Cadetti della R.A.F."; 5 agosto a Loreto in località Scosicci; 9 agosto su Rivolto per la visita dei "Giovani dell'UNGA" di Roma; 26 agosto sull'Aeroporto di Ferrara per l'evento "Ferrara '62"; 28 agosto sul Lago di Bracciano per il "Raduno U.N.U.C.I."; 2 settembre sull'Aeroporto di Roma-Urbe per l'Air Show "Roma '62".

Il 5 settembre su Rivolto per la visita del "Corso Vulcano" dell'Accademia Aeronautica, **Squarcina "rompeva il ghiaccio"** l'esibizione acrobatica si sviluppava con 6 F 86E poi però "in finale" faceva entrare nella formazione altri 3 velivoli per il "diamante" di 9 F 86E; **Pisano** effettuava una serie di *passaggi e rientri con "virate sfogate" e "loopings"*; ecco la "memorabile" formazione: **Pisano** (leader); **Cumin** (1° gregario sinistro); **Anticoli** (1° gregario destro); **Ferrazzutti** (2° gregario sinistro); **Turra** (2° gregario destro); **Panario** (1° fanalino); **Goldoni** (3° gregario sinistro); **Linguini** (3° gregario destro); **Colucci** (2° fanalino).

Poi, però, la stagione continuava ancora con 6 F 86E.

L'8 settembre sull'Aeroporto di Vicenza per l'evento "Vicenza '62"; il 9 settembre sull'Aeroporto di Venezia-Lido per la "Giornata dell'Ala" per **Panario**, il "superstite" della Pattuglia del "Cavallino Rampante" era il suo ultimo volo con le "Frece Tricolori". La sua posizione di "fanalino" veniva ricoperta da **Colucci**.

Nel frattempo **Santulli**, dopo pochi mesi, lasciava l'incarico di "Ufficiale alle P.R." e "speaker" delle "Frece Tricolori" **Squarcina** era sicuramente risentito, lo sostituiva con il **Ten. R. Rocchi** che manterrà tale incarico fino al 31 dicembre 1978 diventando la "memoria storica" della "Pattuglia Acrobatica Nazionale".

Altre manifestazioni: 1° ottobre a Istrana per il "Raduno del 51° Stormo"; 5 ottobre sull'Aeroporto di Verona-Villafranca per la visita di "Ufficiali in servizio e della Riserva de l'Armée de l'Air francese"; 6 ottobre sul Poligono di Maniago (PN) per la 2ª Esercitazione "Luce" alla presenza del **Presidente della Repubblica**; 21 ottobre sull'Aeroporto di Bologna-Borgo Panigale per la "Giornata dell'Ala - Bologna '62".

Il "vulcanico" Squarcina ormai stava per esplodere voleva realizzare il suo "sogno":

formazione di 9 velivoli: dopo un lungo e dettagliato "briefing" dove descriveva, spiegava ed analizzava nel dettaglio il susseguirsi delle manovre acrobatiche e delle trasformazioni dal decollo in formazione di 3+3+3 all'atterraggio.

Era il 25 ottobre ore 11:00 **il "sogno" si era fatto realtà, formazione:** **Pisano** (leader); **Goldoni** (1° gregario sinistro); **Barbini** (1° gregario destro); **Ferrazzutti** (2° gregario sinistro); **Anticoli** (2° gregario destro); **Turra** (1° fanalino); **Cumin** (3° gregario sinistro); **Linguini** (3° gregario destro); **Colucci** (2° fanalino).

Era la prima presentazione di un programma acrobatico di "9 velivoli" nella "storia" dell'Aeronautica Militare Italiana.



Rivolto 1962
... finalmente in 9 ...

Il 4 novembre l'intervento delle "Frecce Tricolori", con i nuovi colori (più carichi) "bianco-rosso-verde" frutto dell'ingegno di Pappalettera e dei suoi Specialisti, sull'Aeroporto di Gorizia-Merna per l'inaugurazione del monumento al Duca d'Aosta alla presenza del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Gen. Aldo Remondino.

A fine novembre veniva assegnato al 313° Gr. A.A. il M.Ilo F. Giardini dalla 6ª Aerobrigata.

A dicembre il meritato riposo per tutti, ma non per Squarcina che con il suo radicato "fervore" voleva trovare la soluzione ai problemi ancora in sospeso sia del "personale" - Piloti e Specialisti - sia tecnici della "linea di volo" degli F 86E assegnati al 313° Gr. A.A..

1963 - Ormai il pensiero fisso di Squarcina era la messa a punto del programma acrobatico di "9 velivoli".

Agennaio un nuovo arrivo, veniva assegnato il M.Ilo G. Liverani già Pilota della Pattuglia del "Cavallino Rampante" della 4ª Aerobrigata.

All'inizio di gennaio il 313° Gr. A.A. aveva in F.E.O. 10 Piloti ed in carico 16 F 86E "Sabre".

Il Cap. Pisano, del Corso "Grifo II" dell'Accademia Aeronautica, lasciava le "Frecce Tricolori" per prendere il Comando di uno dei primi e più prestigiosi Gruppi con in linea l'F 104G "Starfighter".

"Leader" della formazione delle "Frecce Tricolori" veniva designato il Cap. Vittorio Cumin, già "gregario sinistro" dei "Diavoli Rossi" e da un anno delle stesse "Frecce Tricolori".

Il 28 marzo il primo volo ufficiale da "leader" di Cumin a Rivolto, per ora ancora in 6 F 86E, per il 40° Anniversario

dell'Aeronautica Militare ospiti gli "studenti" dell'Istituto Tecnico Industriale A. Malignani di Udine. Finalmente arrivò l'attesa approvazione dello Stato Maggiore per il programma acrobatico di 9 velivoli !!!

Il 30 Aprile a Rivolto la presentazione ufficiale del programma acrobatico di "9" al Comandante la 1ª Regione Aerea Gen. A. Giacchino, accompagnato, tra gli altri, dal Magg. G.B. Ceoletta.

La disposizione dei Piloti nella formazione: Cumin (leader); Giardini (1° gregario sinistro); Linguini (1° gregario destro); Ferrazzutti (2° gregario sinistro); Colucci (2° gregario destro); Turra (1° fanalino); Goldoni (3° gregario sinistro); Anticoli (3° gregario destro); Liverani (2° fanalino).

Fu una esibizione acrobatica da manuale nel rispetto dei parametri, soddisfacendo pienamente le esigenze sia della "sicurezza" sia della "spettacolarità".

..... la strada era tracciata !!!

Qui si ferma il dovuto "ricordo" delle Pattuglie Acrobatiche Italiane del "dopoguerra" fino ai primi due anni dell'inizio dell'attività delle "FRECCHE TRICOLORI"; due anni sofferti e tribolati che sono, in modo unanime, riconosciuti essere le "fondamenta" sulle quali si sono basate tutte le formazioni della "Pattuglia Acrobatica Nazionale" succedutesi fino ad oggi " eredi di un'antica tradizione acrobatica, le "Frecce Tricolori" promuovono e valorizzano l'immagine dell'Italia nel mondo"

..... ed ancora, riserviamo una meritata "riverenza" a tutti i Piloti e Specialisti che hanno tenuto alto il "prestigio" dell'"acrobazia collettiva" dell'Aeronautica Militare Italiana.

Assicuriamo altresì che rimarrà sempre vivo in noi il "ricordo" di tutti i Piloti e Specialisti delle Pattuglie Acrobatiche Nazionali "caduti" mentre stavano vivendo la loro "meravigliosa avventura", unitamente a chi ci ha lasciato dopo il "servizio attivo".



Nel 1963 le "Frecce Tricolori" sono state equipaggiate con un nuovo aereo, il "Fiat G 91".

Nel 1966 viene introdotto un decimo aereo : 9 + solista.

Il "G 91 PAN" resterà in servizio fino al 1982 quando verrà sostituito dall'"MB-339 PAN".

Si conosce già il nome del successore dell'"MB 339 PAN", sarà l'"M 345" di Alenia Aermacchi, che dovrebbe entrare in servizio a partire dal 2017.

La NASCITA delle “FRECCE TRICOLORI”

Fonte: *Appunto (manoscritto) dal
Gen. B.A. MARIO SQUARCINA nel 1985*

Post-it allegato all'appunto:

Fui invitato a Roma dallo S.M.D. (Gen. MANCA) per ricordare il 25° Anniversario delle FRECCE TRICOLORI. Da un giorno all'altro dovetti prepararmi a rispondere su questi due argomenti.

Nella realtà la RAI/TV non si attenne agli accordi, quindi puoi giovarci te e come più ti pare di questa mia testimonianza.

1. Nel 1960 fui incaricato dal **Gen. S.A. Luigi BIANCHI**, allora Comandante la 1ª Regione Aerea di redigere una relazione critica sulle **Pattuglie Acrobatiche Nazionali** fino a quell'anno assicurate a turno dai Reparti di Volo.

Trovarono così conferma le ripetute lamentele dei Comandanti sui sempre più gravosi compiti istituzionali assegnati ai Reparti a fronte del consistente esodo di Piloti verso la Compagnia aerea commerciale di bandiera, dove li attendeva un'attività assai meno stressante e molto più remunerativa.

Una formazione acrobatica all'insegna del Reparto era lusinghiera per il prestigio derivante al Reparto stesso, consolidava senza dubbio lo “spirito di corpo”, ma sottraeva uomini e mezzi ai rispettivi impieghi primari che confluivano tutti nella “COMBAT READINESS” (prontezza al combattimento), impegno assunto dall'Italia in conseguenza dell'adesione alla **NATO**.

Le argomentazioni furono ritenute valide quanto le proposte formulate nella relazione e lo Stato Maggiore dell'Aeronautica decise la costituzione di una “Unità Speciale” sull'Aeroporto di Rivolto.

Vide così la luce il 1° Marzo 1961 la Pattuglia Acrobatica Nazionale che dall' 1/7/1961 assunse la denominazione organica del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico “Frecce Tricolori” con il compito paritetico di mantenere la prontezza al combattimento.

In sostanza il Gruppo doveva:

- rappresentare l'Aeronautica Militare Italiana in Italia e all'estero, contribuendo a rivitalizzare un reclutamento in declino e ad esibire le caratteristiche di velivoli dell'industria italiana, assicurando, con le commesse, la continuità di lavoro alle maestranze;
- forgiare Piloti di assoluto valore in ogni settore del volo da impiegare successivamente ovunque necessario per la formazione professionale delle giovani leve o nella sperimentazione dei prototipi.

2. Fui incaricato di organizzare la Base aerea di Rivolto, ove iniziai il mio lavoro il 1° Febbraio 1961.

Contemporaneamente misi mano a uno studio tecnico-professionale e psicologico che servisse di base a me e ai miei successori partendo dall'esame retrospettivo delle Pattuglie Acrobatiche del dopoguerra, cioè le seguenti:

1952	“CAVALLINO RAMPANTE”	4° Stormo
	Velivolo	DH-100 Vampire
1953 - 55	“GETTI TONANTI”	5ª Aerobrigata
	Velivolo	F 84G Thunderjet
1955 - 56	“TIGRI BIANCHE”	51ª Aerobrigata
	Velivolo	F 84G Thunderjet
1956 - 57	“CAVALLINO RAMPANTE”	4ª A.B.
	Velivolo	F 86E Sabre
1957 - 59	“DIAVOLI ROSSI”	6ª Aerobrigata
	Velivolo	F 84F Thunderstreak
1958 - 59	“LANCERI NERI”	2ª Aerobrigata
	Velivolo	F 86E Sabre
1959 - 60	“GETTI TONANTI”	5ª Aerobrigata
	Velivolo	F 84F Thunderstreak

In relazione alla professionalità del *Comandante* (LEADER), dei *gregari* e delle *caratteristiche dei velivoli impiegati*, ogni formazione ha avuto ed avrà una sua particolare fisionomia. Un programma di esibizione può essere definito *plastico - preciso - coreografico* (in genere caratteristico degli anglosassoni e USA) oppure *fantasioso e aggressivo* (= massimo coefficiente di difficoltà) come nel caso, in genere, delle **Pattuglie Italiane**.

Mi accorgo che, per rispondere compiutamente alla domanda, devo sottolineare alcuni inconvenienti professionali emersi in sede critica sulla maggioranza delle formazioni di cui sopra:

- il periodo di preparazione del “TEAM”, prima a terra e poi in volo era eccessivamente ristretto di fronte all'esigenza di studiare e addestrare capillarmente ogni singolo elemento, talvolta a cominciare dallo stesso “LEADER”;
- alle Pattuglie composte ad esempio di *quattro velivoli* corrisponde un limitato numero di trasformazioni (da un tipo di formazione ad un'altra quasi sempre diversa) questa la ragione per cui si predilige la minima distanza tra un velivolo e l'altro, allo scopo altresì di assicurare il fattore rischio in una serie di evoluzioni povere di contenuto tecnico, ovvero di difficoltà. E' comunque errato ritenere che una maggiore distanza, ad esempio ad ali defilate, comporti ai Piloti minor concentrazione, tutt'altro;
- infatti le ferree leggi della “prospettiva” impongono ai **Piloti gregari** un continuo adeguamento di parametri in funzione dell'inclinazione alare e della posizione relativa all'osservatore a terra, onde assicurare la geometria apparentemente perfetta della formazione;
- anche in questa esigenza è fondamentale la presenza di un “COACH” a terra che dia le opportune correzioni via radio con l'ausilio efficacissimo di una ripresa cinematografica;
- la presentazione dei velivoli e di personale di assistenza tecnica



a terra deve rispondere ad un ordine coreografico prestabilito, fattore non trascurabile di contorno ad una "performance" in volo di tutto rispetto;

- il tutto "armonico" deve essere perseguito a costo anche del sacrificio (in fatto di vanità) di un Pilota maggiormente dotato a favore di un collega in temporanea "défaillance";
- deve quindi essere assimilata da tutti i componenti la formazione l'esigenza del lavoro di "equipe" o, come oggi si usa dire, del "collettivo" ... niente prime donne, ché il solista basta e avanza;
- solo a questo punto si può aspirare al successo in una eventuale competizione, come toccò ai "**DIAVOLI ROSSI**" in Olanda, vincitori del trofeo posto in palio dalla **NATO**, e per questo titolo prestigioso invitati negli **USA** per una serie di esibizioni al massimo livello internazionale.



il trofeo NATO vinto dai "DIABOLI ROSSI" (1958) e "LANCER NERI" (1959)

Ritenni pertanto di adottare dei programmi di volo a difficoltà crescente in rapporto alle capacità professionali dei singoli elementi a disposizione.

Due i programmi acrobatici di base da eseguirsi a seconda delle condizioni meteorologiche.

- Adattai la figura del "doppio tonneau" ideata ed esibita in modo superlativo dai "GETTONTONI", in attesa che la

disponibilità contemporanea di quattro gregari "fuori serie" ci consentisse una difficile variante.

- Mettemmo a punto la nota "**BOMBA di 9 velivoli**" (1963), a tutt'oggi eseguita soltanto dalle "**Frecce Tricolori**", con incrocio simultaneo e riunione rapida che tanto successo ebbe alla sua prima dimostrazione all'Aeroporto di "le BOURGET" a Parigi, ma che alla prima uscita in Italia e precisamente a Forlì costò la vita al **Serg. Magg. Eugenio COLUCCI** entrato in collisione con il velivolo del **Serg. Magg. Ennio ANTICOLI**.
- Chiesi ed ottenni che la maggioranza dei Piloti fossero Sottufficiali o Ufficiali provenienti dal Complemento, in modo da non incidere sulla carriera di Ufficiali provenienti dall'Accademia a causa di una eventuale lunga permanenza a Rivolto ed assicurare un ricambio graduale e indolore dei componenti la formazione.

3. Coloro che mi hanno conosciuto sanno che raramente mi sono sentito soddisfatto delle prestazioni mie e di quelle dei miei gregari.

Ciò premesso, posso dire che sostanzialmente il programma delle "**Frecce Tricolori**" non è molto dissimile da quello iniziale.

E' stata ideata qualche figura acrobatica decisamente buona e di sicuro effetto. Abbisognerebbe di una limatura, cosa che l'ottimo **Comandante Giuseppe BERNARDIS, ex-gregario della stessa PAN**, non può sempre operare a causa:

- del ricambio di troppi Piloti nell'unità di tempo;
- del limitato numero di velivoli disponibili nelle varie fasi dell'addestramento;
- dell'orario di servizio troppo rigido e comunque non rispondente alle esigenze di una **UNITA' davvero SPECIALE, anzi unica nell'ambito dell'Aeronautica Militare;**
- dell'esigenza di mantenere la qualifica di "**PRONTI AL COMBATTIMENTO**", requisito indispensabile ad un Reparto militare.

E' noto a molti che dal 1957 in poi ho elaborato nuove figure e nuovi programmi, parte dei quali ancora nel cassetto per la mancanza di un adeguato patrimonio di uomini e/o mezzi.

Dal 1964 ho sistematicamente "dribblato" le sollecitazioni degli amici a favorire lo sviluppo dei programmi acrobatici, in quanto estraneo ormai alla realtà umana e professionale dei Piloti disponibili.

La programmazione responsabile e fruttifera è possibile soltanto a chi ha il privilegio di vivere e volare, giorno per giorno, uno con l'altro, uno per l'altro.

4. A detta dei tecnici il programma acrobatico svolto dalle mie formazioni, specie dei "**DIABOLI ROSSI**", era *tecnico* e non certo privo di *mordente*, in una parola *aggressivo*, vicino cioè ai limiti dell'uomo e della macchina.

Per lo spettatore sensibile al rumore degli aviogetti sfreccianti a bassa quota e relativamente vicini, la "*fila indiana*" era spettacolare.

A me e ai miei gregari infine sembrava assai impegnativa e stressante, comunque la migliore attuabile.

Negli **USA** perdemmo ognuno 7 Kg. di peso.

5. I primi sette Piloti provenienti dal 4° Stormo di Pratica di Mare risultarono ottimi sotto ogni aspetto, in particolare il solista **Ten. FERRI**.

La scelta operata dal loro Comando si rivelò oculata, ma per una serie di fortuite circostanze, non furono adeguatamente seguiti nella fase d'impostazione.

L'unità di indirizzo tecnico e lodevole autocritica, passione e modestia, diedero in breve alla formazione l'etichetta del professionismo.

Il loro giovane **LEADER, Cap Massimo SCALA**, era già più di una promessa quando un'avaria al motore causò un grave incidente per collisione nel quale perse la vita.

In quel tragico e triste momento per tutti, a calendario stagionale iniziato, dovetti sostituirlo.

Dopo la *Manifestazione Aerea di STRASBURGO* seguì quella di *AHLHORN (BREMA)* sede del famoso Stormo **“von RICHTHOFEN”**.

Le condizioni meteorologiche pressoché proibitive costringevano le Pattuglie inglesi, americane e francesi a terra e così i presentatori di velivoli.

Visto che la folla non accennava minimamente a lasciare la Base, ci interpellammo, decidendo di decollare e dare un saggio di cosciente capacità professionale.

Tutto andò bene, atterraggio in formazione compreso.

Una volta scesi dai velivoli, i gregari baciavano euforici l'asfalto bagnato.

Non mi sento di riportare le parole del **Comandante (*) del “von RICHTHOFEN”**, che non da molto era rientrato dalla prigionia in Russia, pronunciate al cospetto degli equipaggi invitati al “party” serale.

(*) Il Comandante era l'“asso” Erich Alfred HARTMANN che, assegnato nel 1956 alla costituenda Luftwaffe nella Bundeswehr, divenne il 1° Comandante - GeschwaderKommodore - della Jagdgeschwader 71 (JG 71) alla quale era stato dato il titolo onorifico “RICHTHOFEN”, Gruppo Fighter della Luftwaffe. La JG 71 fu la prima unità Caccia a reazione operativa della Germania Ovest.

Chi fu Erich Alfred HARTMANN ? segue una condensata “biografia”.

Nel rispetto delle contrapposte ideologie che ancor oggi sembrano dividere gli Italiani dal lontano 8.9.1943, posso e voglio solo esprimere la fierazza delle “FRECCE TRICOLORI” di aver degnamente rappresentato il nostro Paese, anzi la nostra Patria.

6. Ben presto orfano di entrambi i genitori, sono andato a scuola come tutti e, strano per una persona che ha sempre espresso chiaramente il suo pensiero, *studiavo e suonavo il violino*, dando il primo



un inedito Mario SQUARCINA

concerto come orchestrale e solista a soli 7 anni.

Ho praticato diversi sports partecipando a diversi campeggi per la gioventù e a gare sportive a livello regionale e nazionale.

Rimasi incantato dalle evoluzioni dei **Piloti di CAMPOFORMIDO** (Udine) e tentai l'arruolamento in Aeronautica come **Allievo Ufficiale Pilota di Complemento**.

Superato il Corso, fui assegnato al **4° Stormo Caccia “F. BARACCA”** nel 1941 (a 21 anni) e successivamente *promosso in Servizio Permanente Effettivo per “merito di guerra”*.



Mario SQUARCINA

dal 1 gennaio 1952 Capitano Pilota

7. Rimasi a Rivolto dal gennaio 1961 al novembre 1963.

All'inizio si trattò di adeguare la Base alle esigenze logistiche e operative del Reparto che stava per essere costituito.

Non scorderò l'entusiasmo degli uomini che arrivarono dai più disparati Reparti - **giovani Ufficiali, anziani e saggi Sottufficiali, Avieri V.A.M. e di Governo, autisti** alle prese con un lavoro che aveva le caratteristiche di chi voleva funzionale e bella la sua Casa.

Grazie alla distribuzione delle attività e alla delega delle responsabilità ai vari livelli e settori, tutto il coordinamento e il controllo del Comando, l'Aeroporto fu presto chiamato l'“**OASI di RIVOLTO**” a conduzione manageriale, retto nel rispetto reciproco e dalla fiducia dell'uno nell'altro.

Nacque dunque in un clima pionieristico, dove ognuno dava ciò che aveva, senza risparmio di energia e di tempo, con onestà e convinzione.

Il dialogo tra Comandante, Piloti, Specialisti, Avieri e civili era continuo su ogni argomento interessante la collettività.

Si esigeva pulizia, igiene, mensa energetica e invidiata da tutti, civili e militari, ospiti frequenti alle “**FRECCE TRICOLORI**”. L'orario aeroportuale non era fisso, nel senso che se ad esempio urgeva risolvere il problema del doppio impianto fumogeno a bordo del “**SABRE**” l'aviorimessa rimaneva illuminata ed animata fino a notte inoltrata e così i servizi complementari.

Se invece il tempo faceva il matto e l'efficienza dei velivoli era soddisfacente, ai Piloti e agli Specialisti rispettivamente veniva concesso un giorno di libertà.

8. Conobbi il **Gen. S.A. Franco PISANO** nel 1952 alla *Scuola Volo di Lecce*, dove fu avviato con il Corso “**GRIFO 2°**” dell'Accademia Aeronautica in qualità di **S. Tenente Allievo Pilota Militare** mentre io svolgevo le mansioni di **Istruttore**.

Lo rividi gregario della plastica e bella formazione delle quattro “**TIGRI BIANCHE**” comandate dall'allora **Cap. Roberto DI LOLLO**, in seguito **mio successore al Comando**



delle "FRECCE TRICOLORI".

Stando a quanto attribuito al **Gen. PISANO** dal *Notiziario n° 2 del Circolo del 51° Stormo - marzo 1984* e dal periodico "Aeronautica" dell'Associazione Arma Aeronautica n° 3 del marzo 1982, ai quali **Direttori** ho chiesto la *rettifica* o, se si vuole l'*Errata Corrige*, egli avrebbe ideato la *formazione a 9 velivoli* e sarebbe stato il *Capo della P.A.N. dal 1961 al 1963*.

Solo dei "disinformati" o dei "pressapochisti" possono aver propagato simili inesattezze, non certo il Gen. PISANO.

Avrei sorvolato se un secondo "patito" delle "FRECCE TRICOLORI" non m'avesse puntualizzato come "la bomba di nove velivoli" sia stata concepita e posta in essere da un Ufficiale Pilota ora in quiescenza ... che non sono io.

Entrambi gli interessati non sono certo tipi ai quali si possa addebitare "millantati crediti".

Il **Cap. PISANO** fu assegnato a Rivolto il 3.7.1961 per l'apprendistato previsto di un futuro *Leader* di una formazione acrobatica specifica e non di Reparto.

Ho apprezzato l'uomo per la sua cordialità, la sua passione per le cose belle e raffinate, per la sua preparazione e intelligenza professionale, per il lavoro da lui sempre svolto ottimamente e per l'ambizione giustificata a finire di salire più in alto possibile.

Alla **PAN** sarebbe stato sacrificato in favore magari di colleghi meno dotati, cosa che alla sua giovane età, piena di entusiasmo aveva sì afferrato, ma nella quasi certezza di poter prendere uno degli ultimi treni utili al recupero del tempo speso nella pur sana distrazione acrobatica.

Glielo dissi chiaramente, prevedendo per lui l'ascesa legittima ai vertici della nostra Forza Armata.

Il 1°.3.1963 fu sostituito dal **Capitano Vittorio CUMIN**, ex mio gregario ai "DIABOLI ROSSI" dopo una prestazione più che degna alla testa della **P.A.N.** in volo e all'Ufficio Comando del **313° Gruppo A.A.**

Lui me ne volle. Ora che i fatti hanno dimostrato la validità delle mie argomentazioni e del mio comportamento, ritengo che si sia ampiamente ricreduto.

9. L'Aeronautica mi ha grandemente privilegiato in guerra e in pace.

Non nutro nostalgia in quanto totalmente appagato, nè ho la presunzione di credere in miei taumaturgici interventi presso la **P.A.N.**, la cui situazione tra l'altro è già soddisfacente e, dati i tempi, addirittura ottimale.

In secondo luogo odio passare per un patetico o ridicolo.

Non nascondo il piacere vivissimo che provo in occasione delle mie rare e brevi incursioni in quel di Rivolto.

Mi entusiasma se vedo volar bene le **FRECCE TRICOLORI**, sono contrariato se qualcosa non va.

Il mio è un vizio congenito, credo sia semplicemente amore per la propria creatura.

10. Ho lasciato a domanda il servizio attivo nel 1975 al rientro dalla missione presso l'*Ambasciata d'Italia a Madrid*, in

qualità di *Addetto Aeronautico e per la Difesa*.



il Col. Mario SQUARCINA
Addetto Militare presso l'Ambasciata
d'Italia a Madrid (E)

Il *Capo del SID* di allora, **Amm. CASARDI**, nonché lo **SMAM** mi proposero per un altro incarico all'estero.

Sarebbe stato troppo (e troppo lontano dalle linee di volo) !

Mi sono dedicato ai più disparati lavori manuali a mio uso e consumo.

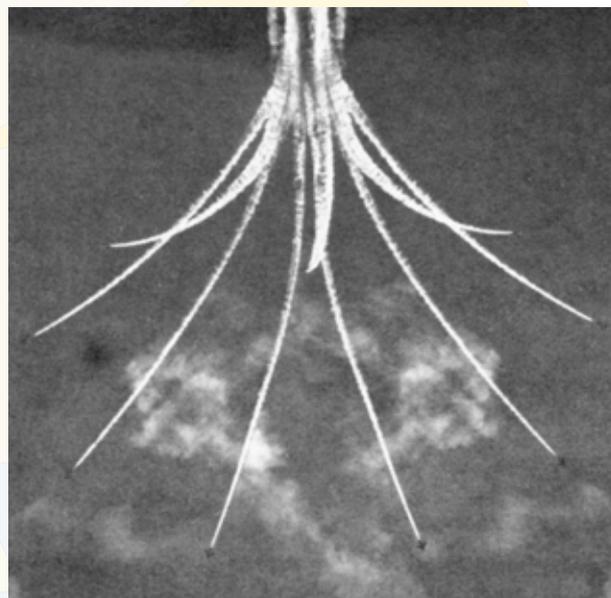
Non frequento molto gli Aeroporti, nè la società in genere.

Il mio finora è stato un vero eremitaggio.

Fatico quasi a scrivere e a conversare, odio il telefono.

Evito infine di seccare uomini a ambienti che, anche se in misura minore di me, hanno subito o stanno subendo l'usura del tempo ed, eufemisticamente, la trasformazione della Società.

MARIO SQUARCINA



...una figura, la storia, una vita ..!

Tributo a MARIO BELLAGAMBI



Chi fu Mario BELLAGAMBI ?

Sicuramente una delle figure più importanti, carismatiche e degne della nostra **Aeronautica Militare**.

Originario di Firenze (14 Settembre 1915), conseguì il "*brevetto premilitare*" nel 1934 presso l'Aeroporto di Peretola [Firenze], pilotando un *velivolo biplano Ca.100*. Nel 1936 presso la scuola di pilotaggio di Grottaglie fu brevettato pilota militare su velivolo da *caccia biplano Cr. Asso*.

Ai primi del 1937 fu assegnato al **52° Stormo - 24° Gruppo, 362^a Squadriglia** - ove effettuò attività sul *CR.32* fino all'aprile del 1938.

Con tanti altri giovani Piloti italiani, parte volontario nel 1938 per la *Guerra di Spagna* nel corso di numerose operazioni effettuò 11 combattimenti aerei contro i famosi *Curtiss biplani* e *Rata monoplani*.

Inizialmente appartenne alla *Squadriglia "Gamba di Ferro"* comandata da **Tito Falconi** (famoso acrobata del volo rovescio), montata su velivoli *CR.32* di stanza sulla Base di Escatron.

Il Gruppo era costituito da 3 Squadriglie: 31^a, 32^a, 33^a, al Comando del **Magg. Giuseppe Baylon**, era già stato comandato dal leggendario **Magg. Ernesto Botto**, il quale dopo aver subito l'amputazione di una gamba in seguito a ferite, si ristabilì e volle continuare l'attività di volo con l'impegno precedente.

In seguito fu assegnato alla *Squadriglia autonoma mitragliamento "Ocio che te copo"* comandata prima dal **Magg. Vossilla** e poi dal **Ten. Zanetti Ido**, dislocata sulla stessa Base di Caspe del *Gruppo "La Cucaracha"* comandata dal **Ten. Col. Tessari**.

Il Reparto ebbe dei successi notevoli ma personalmente gli furono riconosciuti soltanto abbattimenti in collaborazione con altri Piloti. Dopo circa un anno, nell'aprile del 1939, rientra in Italia e viene assegnato al Reparto: **362^a Squadriglia del 52° Stormo Caccia** che, nel frattempo, era stato trasferito da Ghedi a

Ciampino Sud, qui continua l'attività, essenzialmente acrobatica, con il Capo Pattuglia e valoroso **Com.te. Vizzotto**.

Si eseguono Pattuglie di cinque e di nove velivoli, esercitandosi in tutte le figure acrobatiche a "*cuneo*" ed in "*fila indiana*" e la famosa "*bomba*".

Allo scoppiare del **2° conflitto mondiale**, ci fu il trasferimento con i nuovi velivoli *Fiat G.50* da Ciampino a Sarzana, ove si svolsero attività su allarme contro eventuali incursioni sul fronte Francese, ben presto lasciò tale Reparto e fu trasferito in *Albania*, assegnato al Gruppo comandato dal **Ten. Col. Leotta**.

In *Albania*, sui campi di *Tirana, Berat e Devoli*, partecipa alle operazioni di crociera di vigilanza e partenze su allarme oltre alle scorte dei velivoli da bombardamento di stanza in Italia meridionale, sui *monoplani Fiat G.50*, le estenuanti crociere di vigilanza venivano effettuate alla quota di 4-5 mila metri senza ossigeno ed a temperature bassissime.

Non essendo pratico di volo strumentale, una volta si trovò nelle nubi senza visibilità e precipitò in vite riuscendo però a recuperare il controllo del velivolo a quota inferiore.

Combatté duellando contro la Caccia con *monoplani PZL, Gloster Gladiator* e qualche *Hurricane* che avevano fatto la loro apparizione sul finire di tale ciclo operativo.

Successivamente viene trasferito sul finire del 1941, al Gruppo dislocato in *Sardegna* a Monserrato; il velivolo in dotazione il *Fiat CR.42 biplano*.

Partecipò all'attività di scorta ai convogli ed agli aerosiluranti nel *canale di Sardegna fino alla costa Tunisina*.

Si ebbero combattimenti contro caccia in mare aperto in occasione di partenze su allarme.

Dopo un intenso ciclo operativo viene trasferito al **150° Gruppo Caccia** comandato dal **Magg. Vizzotto** destinato in *Africa Settentrionale*.

Il Reparto dotato di velivoli *Macchi C.200 "Saetta"* prese parte ad una intensa attività dagli *Aeroporti di El Agheila Bengasi e Martuba* per operazioni di intercettazione, crociere di vigilanza, mitragliamenti e scorte ai bombardieri. Nel corso di un mitragliamento fu ferito alla gamba destra, incidente di cui serbò il ricordo con una piccola scheggia.

Anche in tale ciclo operativo partecipò a vari combattimenti, diventando rapidamente *Comandante della 364^a Squadriglia* ed ottenendo sia la sua prima vittoria aerea che (nel giugno del 1942) la promozione a Capitano.

Nel 1943, dopo la disfatta africana, il **150° Gr.** rientrò in Italia; fu destinato in *Sicilia sulla Base di Castelvetrano*, equipaggiati con i velivoli da Caccia tedeschi *Messerschmitt Bf 109*.

Finalmente avevamo degli apparecchi nati per fare la guerra: maneggevoli, velocissimi, potentemente armati ed equipaggiati con una ottima radio per i necessari collegamenti e con questi partecipò alle azioni di contrasto allo sbarco alleato in Sicilia.

Le tragiche vicende dell'armistizio videro **Bellagambi** scegliere di aderire all'**Aeronautica Nazionale Repubblicana**, venendo assegnato al **2° Gruppo Caccia** presso l'*Aeroporto*



.. a bordo di un Messerschmitt Bf 109...

milanese di Bresso, e sul finire del 1943 riprese l'attività di volo, quasi senza interruzione, sfruttando la disponibilità di alcuni velivoli G.55, RE 2000 e Macchi 202; nel marzo del 1944, il Gruppo è ufficialmente operativo sotto il Comando del **Ten. Col. Aldo Alessandrini**, che comprendeva 3 Squadriglie: la 1^a Squadriglia "**Gigi tre Osei**" comandata dal **Ten. Ugo Drago**, la 2^a Squadriglia "**Diavoli Rossi**" comandata dal **Cap. Mario Bellagambi** e la 3^a Squadriglia "**Gamba di Ferro**" comandata dal **Cap. Guido Luccardi**.

Il Gruppo dopo un breve periodo iniziale di attività con velivoli G.55 fu equipaggiato con velivoli Messerschmitt 109 Gustav sulla base di Cascina Vaga.

Successivamente il Reparto operò prima a Villafranca (alternativamente sulle basi di Ghedi, Lonate e Thiene), poi ad Aviano ed infine ad Osoppo, sede definitiva della Squadriglia, il **Comandante Bellagambi**, tentò di contrastare per quanto possibile lo strapotere aereo alleato.

Tra il luglio del 1944 e il marzo 1945, partecipò a ben 45 combattimenti aerei, gli furono assegnati con documentazione ufficiale 14 velivoli abbattuti contro aerei da bombardamento: *Martin Baltimore*, *B-26 Marauder*, *B-24 Liberator*, *B-25 Mitchell* e da caccia: *P51 Mustang*, *Spitfire* e *P-47 Thunderbolt*.

Il 25 aprile del 1945 fu tra i firmatari degli accordi con il **CLN**, che garantivano salva la vita agli Aviatori ed a tutto il personale del **2° Gruppo Caccia**.

Come è noto, il dopoguerra non fu affatto facile per questi Piloti, che vennero allontanati dall'Arma.

Tuttavia nel 1949, per i suoi meriti umani e di servizio, **Bellagambi** venne reintegrato col grado di **Capitano** e partecipò attivamente alla rinascita della nostra Aviazione.

Inviato il 1° ottobre 1949 alla **Scuola di Guerra Aerea di Firenze** per il prescritto corso per la promozione a Ufficiale Superiore, terminato il Corso il 15 Marzo 1951 viene assegnato al 51° Stormo Caccia di Treviso che raggiunse dopo aver compiuta la ripresa dell'attività di volo presso la **Scuola di Grottaglie** su

velivoli *G59* e *P51 Mustang*.

In tale Reparto svolse attività sui *P47* fino alla fine del 1952, all'arrivo dei primi velivoli a reazione *F84G* su cui svolse una intensa attività di volo, come **Comandante del 20° Gruppo**, dopo il passaggio su tale velivolo effettuato sull'Aeroporto NATO di Aviano con l'assistenza tecnica di Ufficiali statunitensi.

Lo ritroviamo alla 51^a **Aerobrigata "leader"** di una delle prime **Pattuglie Acrobatiche Nazionali**, nota come "**Pattuglia Bellagambi**" dal nome appunto del suo **Comandante**, dotata di velivoli *F 84G "Thunderjet"* il cui debutto avviene il 13 settembre 1953 nel corso di una Manifestazione a Ferrara, partecipando, tra l'altro, alla inaugurazione ufficiale della nuova Base aerea di Istrana avvenuta il 20 giugno 1954.

Trasferito a Villafranca il 14 settembre 1956 alla 3^a **Aerobrigata caccia ricognizione**, effettuò attività di volo su *RF84F* svolgendo mansioni di **Capo Uff. Operazioni** e **Com.te del Reparto volo** fino al novembre 1958.



BELLAGAMBI alla 3^a A. B.

Il 10 Novembre 1958 viene assegnato alla 56^a **T.A.F. di Vicenza** in qualità di **Capo del 3° Reparto Tecnico Logistico**.

Alla fine del 1959 rientra alla 51^a **Aerobrigata** di Istrana ove è incaricato quale

Capo Ufficio Operazioni, poi **Vice Com.te** e assumendo in data 2 agosto 1961 il **Comando della 51^a Aerobrigata** con le basi aeree di Istrana e Treviso.

In tale periodo svolse attività di volo diurna e notturna su velivolo *F86K intercettore all-weather* e marginalmente sul *G.91*.

Il 27 giugno 1963 lascia il **Comando della 51^a Aerobrigata** e viene trasferito a Martina Franca assumendo il **Comando del 3° S.O.C.** per la Difesa Aerea dei Reparti C.R.C. con impianti radar di avvistamento e controllo dislocati nella Puglia ed in Sicilia. Nel settembre del 1964 lascia tale Comando e viene inviato a **Tokyo** quale "**Addetto Militare**" presso l'**Ambasciata d'Italia**, per l'esercito, Marina e Aeronautica e accreditato per il Giappone, la Corea del Sud e le Filippine; tale incarico cessò il 5 novembre 1967.

Rientrato in Italia, terminò la sua lunghissima ed onorata carriera nel 1967, come **Generale di Brigata Aerea**.

Mario Bellagambi è scomparso a Firenze (25 Luglio 2001) all'età di 86 anni e, per volere della moglie, il completo medagliere "**3 MAVM e le C.F. di 1^a e 2^a Classe**", la "**spada**" ed altri suoi cimeli sono stati donati al Museo Storico di San Pelagio (PD).

Erich Alfred HARTMANN



Erich Alfred Hartmann, conosciuto anche come **“Bubi”** (ragazzino in tedesco), **“il biondo cavaliere della Germania”** o **“il diavolo nero”** (Weissach, 19 aprile 1922 – Weil im Schönbuch, 20 settembre 1993), è stato un aviatore tedesco, noto per essere stato **l’Asso dell’Aviazione con il maggior numero di abbattimenti della storia.**

Abbatté infatti nello spazio di quasi tre anni un totale di 352 aerei nemici, di cui 345 sovietici, in 825 combattimenti aerei e 1.404 missioni di guerra effettuate durante la seconda guerra mondiale, prestando servizio nella **Luftwaffe**, l’Aeronautica Militare tedesca.

Hartmann, che volò sempre su **Caccia Messerschmitt Bf 109** e non perse mai un gregario, fu anche il miglior Pilota tedesco del fronte orientale nonché il primo a raggiungere in successione le 300 e le 350 vittorie.

Fu costretto ad atterrare o a lanciarsi dall’aereo per 14 volte.

Arruolamento

Il **“padre”** di Erich era **“medico”**, mentre la **“madre”** che era **“pilota d’aereo”** trasmise la passione al figlio che, a 14 anni, ottenne il Brevetto di **Pilota d’Aliante**.

Finita la **“Scuola media superiore”** nell’aprile 1940, **Erich Hartmann** si arruolò nella **Luftwaffe** e il 15 ottobre dello stesso anno venne assegnato al **Flieger-Ausbildung-Regiment 10**, un Reparto di Addestramento stanziato a Neukuhren (Prussia Orientale).

Trasferito nel marzo 1941 alla **Luftkriegsschule 2** (2^a Scuola di Guerra Aerea) a Berlino-Gatow, seguì il corso di formazione per Piloti di **“velivoli a motore”** e, grazie alle sue abilità nel Volo a Vela, gli venne permesso di effettuare il primo volo da solo dopo 74 voli addestrativi.

Assegnato alla specialità della Caccia, il 15 ottobre iniziò il corso dedicato che finì il 31 gennaio 1942, quindi passò

alla **Jagdfliegerschule 2** (2^a Scuola di Caccia Aerea) di Zerbst/Anhalt dove il 31 marzo 1942 fu promosso **Leutnant** (Sottotenente).

Con questo grado passò il 20 agosto alle dipendenze dell’**Ergänzungs-Jagdgruppe Ost** (Gruppo complementare Caccia est) di base a Gleiwitz.

Al fronte orientale

Il 10 ottobre 1942 **Hartmann** raggiunse la sua prima unità, la **7^a Staffel del III Gruppe del Jagdgeschwader 52** (7./III.JG 52 – 7^a Squadriglia del III Gruppo del 52° Stormo Caccia), impegnata sul fronte orientale contro l’Unione Sovietica.

In questo periodo, a causa della sua giovane età e del suo viso da fanciullo, venne soprannominato **“Bubi”** (**“ragazzino”** in tedesco); pare che il soprannome gli fu attribuito dagli **“assi”** **Walter Krupinski** o **Alfred Grislawski**, quest’ultimo tra l’altro, assieme ai colleghi **Josef Zwernemann** ed **Edmund Roßmann**, tutore e mentore di **Hartmann** durante i suoi primi giorni nel **JG 52**.

Il giovane Pilota del Baden-Württemberg ottenne la sua prima vittoria il 5 novembre 1942 a bordo di un caccia **Messerschmitt Bf 109G** abbattendo sopra Digora un **Ilyushin Il-2** del 7° Reggimento Aereo d’attacco della Guardia che, esplodendo, danneggiò anche il suo aereo costringendolo ad atterrare col carrello d’atterraggio chiuso.

Hartmann dovette attendere il 27 gennaio 1943 per segnare la sua seconda vittoria, ottenuta nei cieli di Armavir contro un caccia **MiG-3**.

Altri successi tardarono ad arrivare: dopo cento missioni aveva ottenuto solo 7 vittorie.

La sua abilità, però, cresceva gradualmente, e grazie agli insegnamenti del suo **Rottenführer** (Capo di una formazione di due caccia), l’**“asso”** **Edmund Roßmann**.

Fu proprio **Roßmann** – che era stato ferito ad un braccio e quindi non poteva impegnarsi in violenti combattimenti manovrati ma prediligeva il tiro a lunga distanza e gli attacchi di sorpresa – a insegnargli a sapersi trattenere e valutare bene la situazione prima di attaccare.

Nel marzo 1943, la sua bravura gli valse la nomina ad **Aiutante** (con compiti amministrativi) del nuovo Comandante della **7./JG 52**, **Walter Krupinski**.

Nell’aprile 1943 venne nominato **Rottenführer** (Caposquadra),



un “Messerschmitt Bf 109G”
con questo tipo di aerea, **Hartmann**, ottenne la
sua prima vittoria il 5 novembre 1942



e il 30 del mese, nel corso della sua 120ª sortita, riportò la decima e undicesima vittoria ai danni di due *LaGG-3* sulla penisola di Taman.

Il 25 maggio effettuò con il suo *Bf 109G-4* (W.Nr. 14997) un atterraggio forzato dopo essere entrato in collisione con un *LaGG-3*; seguì un periodo di licenza terminato a fine giugno.

Nel luglio 1943 aveva svolto duecento missioni e durante la battaglia di Kursk conseguì 15 vittorie in quattro giorni: quattro il giorno 5, sette il giorno 7 e altre quattro il giorno 8.

Alla fine di luglio le sue vittorie totali erano 46, diversamente quantificate da altre fonti in 42 o 34.

In quello stesso mese, **Hartmann** fu nominato dal suo Comandante di Gruppo (*Gruppenkommandeur*) **Günther Rall Comandante "ad interim"** della propria Squadriglia (*Staffelkapitän*), la 7ª del *JG 52*, in attesa del ritorno del ferito **Krupinski**.

Nelle successive 100 missioni, svolte in 2 mesi, ottenne altre 61 vittorie, nonostante il 20 agosto, dopo la 90ª vittoria (la 50ª era arrivata il 3 agosto) dovette atterrare con il suo *Bf 109G-6* (W.Nr. 20485) in territorio sovietico, dove fu preso prigioniero.

Poche ore dopo, fingendosi ferito, riuscì con uno stratagemma a fuggire facendo ritorno al *JG 52* due giorni dopo.

Con il crescere della sua abilità di Pilota e di combattente, il numero degli aerei abbattuti iniziò ad aumentare rapidamente.

Il 2 settembre divenne *Staffelkapitän* (Capo Squadriglia) della 9./*JG 52*.

Il 19 abbatté 2 *LaGG* per la sua 96ª e 97ª vittoria mentre la centesima vittoria fu conseguita il 20 settembre 1943 quando fece precipitare 3 *Lavochkin La-5* e un *P-39*.

Quasi un mese dopo, il 29 ottobre, gli venne conferita la "*Croce di Cavaliere*" per essere arrivato a quota 148 vittorie, numero salito a 150 il 13 dicembre sopra Apostolovo contro un *La-5*.

Il 2 marzo 1944, dopo che il 26 febbraio aveva abbattuto 10 aerei nemici sopra Kirovograd superando i 200 abbattimenti al suo attivo, fu decorato con le "*fronde di quercia*" da aggiungere alla *Croce di Cavaliere*.

Prima della ritirata tedesca dalla Crimea, **Hartmann** riuscì ad abbattere 2 *LaGG* l'8 maggio, poi, con a bordo due "*meccanici*", lasciò con il suo *Bf 109G* la base di Cherson.

Il 9./*JG 52* arretrò quindi in Romania per difendere le industrie petrolifere locali e qui, per la prima volta, Hartmann incontrò aerei statunitensi, appartenenti alla **Fifteenth Air Force** (15ª Forza Aerea).

In due combattimenti, riuscì ad abbattere 5 *P-51 Mustang*, ma per altre fonti i *Mustang* abbattuti furono 7 o 8 (4 su Ploiești, 3 il 23 giugno e un altro il giorno successivo) se non addirittura uno solo fatto precipitare il 24 giugno.

I sovietici - che lo avevano soprannominato "*Diavolo nero*" - restavano comunque i suoi principali avversari e il 18 luglio 1944 - pochi giorni dopo aver ricevuto le "*spade*" per la *Croce di Cavaliere* ed essere stato promosso *Oberleutnant* (Tenente) - fu il quarto Pilota nella storia a raggiungere quota 250 aerei

abbattuti.

Altre fonti riportano invece che tale numero di vittorie fu raggiunto il 4 giugno grazie all'abbattimento di 7 aerei avversari.

Fu quindi destinato a incarichi a terra dal Comandante in Capo della *Luftwaffe* **Hermann Göring** che temeva le ripercussioni propagandistiche causate dall'eventuale morte di un famoso "*asso*" come **Hartmann**.

Nonostante queste preoccupazioni **Hartmann** riuscì a farsi assegnare nuovamente a un Reparto di Volo.

In seguito, accumulando ben 79 vittorie in quattro settimane, il 24 o 25 agosto 1944 raggiunse le 300 vittorie aeree pilotando un *Bf 109G-6* e ottenne, il 26 agosto, l'aggiunta dei "*diamanti*" alla *Croce di Cavaliere* effettuata direttamente da **Hitler** nella cosiddetta "*tana del lupo*". Uno dei soli 27 militari della *Wehrmacht* a ricevere questa prestigiosa decorazione.

Per **Hartmann** seguì un periodo in licenza durante il quale sposò la sua fidanzata **Ursula Pätsch**. Testimoni al matrimonio furono gli "*assi*" **Gerhard Barkhorn** e **Wilhelm Batz**.

Tornato al fronte nell'ottobre 1944, fu nominato "*Comandante ad interim*" del II./*JG 52*, ma in pratica volava come "Capo Squadriglia" della 7ª o 4ª *Squadriglia* sui cieli ungheresi prima e cechi poi.

Dal 1º al 14 febbraio 1945 fu *Comandante "ad interim"* del I./*JG 53*, diventando il 15 del mese a tutti gli effetti *Comandante del I./JG 52*.

Le sue vittorie erano in quel momento 337, l'ultima ottenuta il 4 febbraio contro uno *Yakovlev Yak-9*.

Nel marzo 1945 venne inviato a Lechfeld per addestrarsi con i nuovi e rivoluzionari *jet Messerschmitt Me 262*, tuttavia declinò l'invito del *Generalleutnant* (Generale di Divisione Aerea) **Adolf Galland** di unirsi alla sua "*unità di assi*" equipaggiata con gli *Me 262*, lo *Jagdverband 44*, e tornò al *JG 52*.

Il 17 aprile 1945 **Hartmann** fu il primo Pilota al mondo a conseguire le 350 vittorie, e poco tempo dopo fu promosso *Major* (Maggiore).

L'8 maggio 1945, in volo su un *Bf 109G-14* per individuare forze sovietiche, avvistò un caccia *Yak-11* o *Yak-9* su Brünn, che stava compiendo delle acrobazie, e lo abbatté.

Fu la sua ultima vittoria, n° 352, e anche l'ultima della *Luftwaffe* nel corso del conflitto: quando atterrò a Deutschbrod alle 09:20 infatti apprese che la Germania si era arresa.

Il Comandante dell'*VIII. Fliegerkorps* (VIII Corpo Aereo) Generale **Hans Seidemann** ordinò al Capo-Stormo (*Geschwaderkommodore*, in questo caso del *JG 52*) **Hermann Graf** e ad **Hartmann** di arrendersi ai britannici a Dortmund, ma i due "*assi*" ignorarono l'ordine per non abbandonare i loro commilitoni del "*centro di comando*" e del I./*JG 52*, perciò si arresero alla 90ª Divisione di fanteria statunitense che, nella seconda metà di maggio, li consegnò ai sovietici.

Hartmann aveva compiuto 1.404 missioni di combattimento.

Grande esperto dei combattimenti aerei e maestro della tattica del *"mordi e fuggi"*, **Hartmann** abbatté su un totale record di 352 aerei ben 260 caccia, tra cui 7 P-51 Mustang statunitensi (ne aveva abbattuti altri 2 nell'aprile 1945).

Riuscì ad abbattere ben 11 aerei in un giorno solo, di cui 4 in un'unica missione, ma dovette compiere 12 atterraggi d'emergenza, anche se soltanto 2 dopo combattimenti aerei.

Volò per tutta la guerra sul caccia Messerschmitt Bf 109.

Dopoguerra



**"Bubi" HARTMANN
al Jagdgeschwader 71**

Nel 1949, durante la prigionia, **Hartmann** venne accusato dai sovietici di *"crimini di guerra"* e condannato a 25 anni di lavori forzati con l'accusa di *"aver sabotato lo sforzo bellico sovietico"*.

Venne liberato e rimpatriato il 10 ottobre 1955 grazie al miglioramento dei rapporti tra URSS e Germania Ovest in seguito ad una visita a Mosca del Cancelliere **Konrad Adenauer**.

Hartmann entrò nella rinata **Luftwaffe** ricoprendo, tra gli altri incarichi, il ruolo di Comandante del primo Reparto della Germania Federale equipaggiato con Caccia a reazione la Jagdgeschwader 71 (JG 71) "RICHTHOFEN" volando quindi sui *Canadair Sabre Mk6s* prima e sui *Lockheed F 104 Starfighter* poi.

Nota: Il 21 aprile 1961 in occasione del 43° Anniversario della morte del **"Barone Rosso" Rittmeister Manfred von RICHTHOFEN**, al **JG 71** è stato dato il titolo onorifico di **"RICHTHOFEN"** dal Presidente della Repubblica Federale **Heinrich Lübke**.

Nel 1963, il **JG 71** è stato trasferito da **Ahlhorn a Wittmundhafen Air Base** e a Maggio 1963 ha visto l'introduzione dei primi *F-104 Starfighter* in servizio alla **Luftwaffe**.



**Canadair F 86 E Sabre con la livrea del
Jagdgeschwader 71 "Richthofen"
comandato da E. A. Hartmann**

Proprio l'esperienza negativa su questo aereo l' *"F 104 Starfighter"*, causa di non pochi incidenti mortali di volo, lo mise in contrasto con i suoi superiori che ne rallentarono l'avanzamento di grado.



**..passaggio di testimone al Jagdgeschwader 71
tra F 86E Sabre e F - 104 Starfighter**

Vista la situazione l'"**asso**" tedesco si congedò il 30 settembre 1970 con il grado di **Oberst** (Colonnello).

Fece comunque in tempo durante il suo servizio post-bellico a fare numerosi viaggi negli Stati Uniti dove fu addestrato a volare su aerei dell'USAF.

Nei panni da civile fu *"Istruttore di volo"* dal 1971 al 1974 ad Hangelar, vicino Bonn, evitando il più possibile apparizioni in pubblico.

Erich Hartmann morì il 20 settembre 1993 all'età di 71 anni a Weil im Schönbuch.

La Russia lo prosciolsse dalle accuse di *"crimini di guerra"* solo nel 1997.



NOTIZIE IN BREVE

Promozioni

Il 1° Gennaio 2014 **Daniele BALDO** è stato promosso Maggiore.

Ne siamo venuti a conoscenza dopo la ricezione del Decreto D.T. del 26/11/2014.

Congratulazioni ed "auguri" per il nuovo importante incarico di "Capo Servizio Efficienza Aeromobili" del 313° Gr. A.A..

Momenti tristi

Il 17 Ottobre 2014 è deceduto il Socio **M.Ilo 1^a Cl. GLAUCO GERUSSI.**

Il 15 Novembre 2014 è deceduto il Socio **Gen.D.A.c.a. LUCIANO BONALUMI.**

Il 3 Gennaio 2015 è deceduto il Socio **M.Ilo 1^a Cl. Sc. ANTONIO DAMIANI.**

Il 5 Gennaio 2015 è deceduto il Socio **Gen. S.A. GIORGIO SANTUCCI.**

A **"Nives e Dania GERUSSI",**

a **"Catherine BONALUMI",**

a **"Luisa, Luca e Claudio DAMIANI",** e

a **"Diana, Marco e Roberto SANTUCCI"**

Il Consiglio Direttivo, certo di interpretare la partecipazione di tutti i Soci, formula la più affettuosa solidarietà e sentite condoglianze per le dolorose perdite.



PER RICORDARE

IN RICORDO DI

GLAUCO GERUSSI

*Alle "Frecce Tricolori"
dal 08/07/1969 al 20/02/1972
Socio "Circolo della P.A.N." dal 1999*

"A un altro amico e compagno partito per sempre

GLAUCO GERUSSI era nato a Enemonzo (UD) l' 8 gennaio 1937.

Suo *"padre"* era un Maresciallo di Marina e sua *"madre"* un'Insegnante.

Dopo aver frequentato le Scuole Medie e poi l'Istituto Tecnico Industriale, ha il suo primo contatto con l'Aeronautica Militare.

Frequenta infatti la famosa Scuola Sottufficiali presso la Reggia di Caserta, che preparava e selezionava per l'immissione ai vari ruoli dell'Aeronautica.

GLAUCO fu poi destinato all'Aeroporto di Ghedi (BS), quindi a quello di Elmas (CA), poi ancora a Ghedi e finalmente, nel luglio del 1969, con tantissimo orgoglio e soddisfazione raggiunge l'Aeroporto di Rivolto (UD).



Qui fece parte delle “**Frecce Tricolori**” con l’incarico di “**Montatore Capo Velivolo**” sino al 20 febbraio 1972.

Gli ultimi anni della sua carriera li ha trascorsi all’Aeroporto di Pisignano (FC).

Qui, dopo un periodo in ufficio, gli fu assegnato l’incarico di “**Capo barriera**”

Dopo il pensionamento rimase in Romagna dove all’improvviso, il 17 ottobre 2014, abbandonò il suo presente per una meta aldilà dei nostri spazi navigabili.

E’ lodevole la “**passione**” che **GLAUCO** ha sempre dimostrato per il suo “lavoro” e quando, in qualsiasi momento, sentiva passare un aereo, i suoi occhi cercavano il cielo e si percepiva che tutto il suo “**io**”, in quel momento, era lassù magari accanto ai suoi mai dimenticati compagni e amici.”

BRUNO CALLIGARO

HA SPICCATO L’ULTIMO VOLO

LUCIANO BONALUMI

Ai “**Lanceri Neri**” dal 1958 al 1959
Socio del “**Circolo della P.A.N.**” dal 1999

Camisano Vicentino, 15 Novembre 2014

Il **Gen. D.A.c.a. LUCIANO BONALUMI** già *Capo Corso del “Leone II”* (1951 - 1954) dell’Accademia Aeronautica.

Pilota (gregario destro) dei “**LANCERI NERI**” ci ha lasciati dopo una lunga malattia.



Figura di grandissimo rilievo Pilota dell’8° *Gruppo della 2ª Aerobrigata* schierata a Montichiari nel giugno 1957, entrò a far parte nel 1958 della *Pattuglia Acrobatica della 2ª Aerobrigata*, chiamata “**LANCERI NERI**”.

BONALUMI si segnalò subito per le eccellenti doti di Pilota, accurato negli allenamenti e instancabile nel programmare ed eseguire le diverse figure a bordo del suo caccia *Canadair F 86E “Sabre”*.

Nonostante la sua meticolosità non mancarono, nel periodo vissuto in *Pattuglia* episodi vivaci e pieni di pathos, legati anche all’impeto con cui venivano affrontate le missioni di volo.



Durante uno dei voli di allenamento nell’incrocio della “*bomba*”, **BONALUMI** che passava alla quota più bassa, d’improvviso sentì una botta sull’ala. A bordo niente di anormale, tutto “**OK**” e quindi rimaneva in formazione.

A terra al parcheggio, il “**crew chief**” gli faceva notare una bozza sul bordo dell’ala destra.

Cosa avesse urtato era un mistero.

Dopo affannose ricerche trovarono l’oggetto misterioso.

Era il cartello piantato su un “*raccordo*” che recitava “**Vietato attraversare la pista**”.

BONALUMI pagò da bere per il divieto non rispettato, ma anche perché gli era andata veramente bene !

Divenuto *Colonnello*, è stato **Comandante** del 6° *Stormo Caccia* sulla Base Aerea di Ghedi dal 22.10.1974 al 21.10.1975.

Chi ha conosciuto il Gen. LUCIANO BONALUMI ne ha potuto apprezzare il grande equilibrio, il portamento sempre distinto e signorile e, soprattutto, la sua innata umiltà.



IN RICORDO DI

ANTONIO DAMIANI

*Alle "Frecce Tricolori"
dal 08/11/1967 al 22/11/1994
Socio fondatore del
"Circolo della P.A.N." dal 1998*

Intervento del Presidente del "Circolo della P.A.N."
al rito funebre svoltosi il 7 Gennaio 2015 a Codroipo (UD)

Porgendo le più sentite condoglianze ai familiari, è con estrema commozione che cercherò con queste poche parole di ricordare **ANTONIO DAMIANI**.

Questo è il momento del raccoglimento, della riflessione, della meditazione e, per chi crede, della preghiera.

Credo che sarebbe sorpreso di vedere così tante persone riunite qui a commemorarlo.

Il primo sentimento è il dolore per la prematura scomparsa, ma anche il conforto per

la grande partecipazione di tutti con i numerosi attestati di stima per il **Capo Velivolo delle "Frecce Tricolori"**, ma anche per l'uomo.

Vorrei ricordare il grande impegno che per ben 27 anni ha sempre profuso alle **"Frecce Tricolori"**, ne sono una piccola testimonianza quanto hanno scritto alla triste notizia della dipartita di **ANTONIO** due "suoi" Comandanti: **"Pino" BERNARDIS** - *"Mi rattrista molto vedere degli amici che se ne vanno con tutti i ricordi che abbiamo costruito insieme."* ed ancora, **"Gigi" ZANOVELLO** - *"Mi rattrista molto, era una persona non solo in gamba ma anche sempre disponibile e in prima linea. Spero non abbia sofferto molto."*

ANTONIO era un uomo tranquillo. Penso ad esempio a quel dono di **Dio** che è sempre stata la sua *"discrezione"*.

Era un uomo del sud che alle **"Frecce Tricolori"** ha trovato una grande famiglia che gli ha tributato soddisfazioni professionali e umane.

Noi tutti sappiamo di come lui era sempre pronto ad aiutare, lo faceva con chi aveva intorno a sé; lui sosteneva l'importanza della famiglia e il valore degli amici. Oggi molte persone lo piangono.



In primo luogo, ovviamente, mancherà tantissimo alla sua famiglia, che però spero trovi almeno un po' di conforto nella consapevolezza che **ANTONIO** manca a tantissime persone per tanti motivi diversi.

La sua famiglia già sapeva quanto fosse apprezzato e rispettato da tutti, ma vedere quanti oggi sono qui per lui, credo, sarà davvero gratificante.

Tutti voi che siete qui lo conoscevate non l'avete mai sentito lamentarsi, nemmeno durante la malattia, nemmeno quando non riusciva più ad alzarsi.

Fino all'ultimo ha affrontato la sua malattia con profonda dignità e, capendo che il tempo a sua disposizione si stava esaurendo, progettava con ancor più determinazione, guardando ancor più verso il futuro l'anno scorso aveva insistito per pagare la **Quota Sociale** del **"Circolo della P.A.N."** per quattro annualità fino al 2017.

ANTONIO è una parte della memoria della sua famiglia e di voi tutti.

Senza retorica, posso serenamente affermare, **caro ANTONIO**, che lasci un vuoto difficilmente colmabile, un vuoto impossibile da colmare nei sentimenti e negli affetti di chi ti ha conosciuto, stimato e ben voluto.

Allora spero che queste parole, si aggiungano ai vostri ricordi e contribuiscano a mantenerlo vivo nei vostri cuori.

..... Ci mancherà tanto.

Infine, esprimo le condoglianze e la vicinanza di tutto il **"Circolo della Pattuglia Acrobatica"** alla famiglia.

Grazie ANTONIO che il Signore ti conceda la pace eterna.

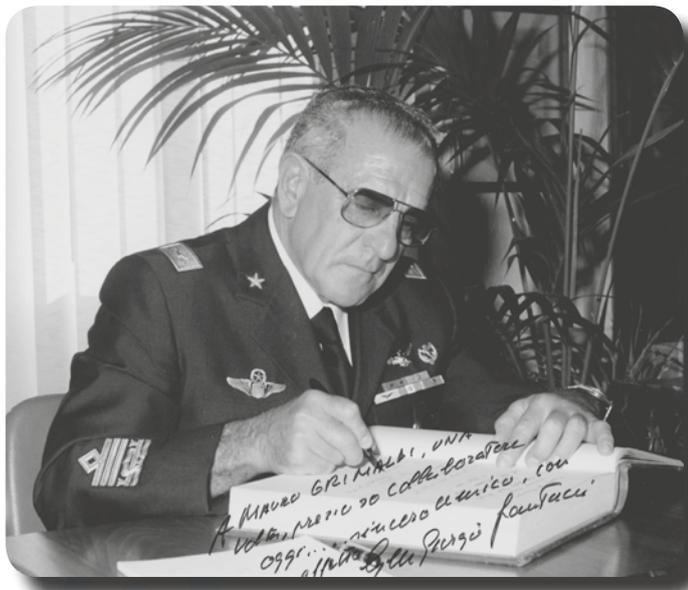
ASSENZIO GADDONI



HA SPICCATO L'ULTIMO VOLO**GIORGIO SANTUCCI**

**Al "Cavallino Rampante" dal 1958 al 1960
Socio fondatore del
"Circolo della P.A.N." dal 1998**

Saluto a Giorgio Santucci



Il 5 Gennaio 2015 è venuto a mancare il **Generale SANTUCCI**, ... il **Comandante** è andato in volo alle ore 15:05 .. per una missione speciale "molto speciale" e ... senza ritorno !!

I funerali si sono svolti il 7 Gennaio alle ore 14 nella Chiesa dello Spirito Santo, in piazza di Castel di Guido a Roma.

Oltre ai "familiari", molti i "colleghi e amici", come Franca Bettoia, Beppe Gentile, Enrico Donati, "Memè" Mazza, Manlio Carboni, Ottavio Sarlo, Franco Cellocco, Gianni Grimaldi, il Comandante della Squadra Aerea Gen. S.A. Lodovisi in rappresentanza del Capo di SMA Gen. S.A. Preziosa ed ancora Alessandro Masini, Gloria Paul e Fortunato De Gaetano Vasar ... e tanti altri che hanno voluto dare l'ultimo saluto al **Comandante** e al **carissimo "amico" Giorgio !!!**

Sulla "bara" ricoperta dal "tricolore" con sopra il **Berretto**, la **Sciarpa d'ordinanza** e la **Sciabola** ... tanti i messaggi d'affetto e d'addio.

Al termine delle esequie le note del 'Silenzio', intonato dal trombettiere della **Fanfara dell'Aeronautica**, hanno accompagnato l'uscita del feretro.

La cerimonia si è conclusa con gli **'Onori'** resi dal picchetto in armi, schierato sul piazzale antistante la piccola Chiesa. Subito dopo, il mesto corteo sino al carro funebre dei "familiari", con la "moglie" **Diana** e i "figli" **Marco** e **Roberto**.

**Breve biografia del compianto
Gen. S.A. Giorgio SANTUCCI**

Nato a Roma il 10 marzo 1931 si arruola in Aeronautica il 31/10/1951 con il Corso "**Leone 2°**" - Accademia a Nisida.

Nel 1955 consegue il "Brevetto di Pilota militare" col T33.

Assegnato alla 4^a Aerobrigata nel 1956, *Comandante della 91^a Squadriglia* nel 1960.

Comandante del 311° Gruppo "*Reparto Sperimentale Volo*" di Pratica di Mare da gennaio 1967 al 1968.

Nel 1969 è assegnato alla *NAMMO - NATO* a Monaco di Baviera.

Comandante del 9° Stormo da ottobre 1973 a ottobre 1974.

Da ottobre 1978 a ottobre 1981 ricopre l'incarico di *Addetto Aeronautico e per la Difesa presso L'Ambasciata d'Italia a Washington*.

Nell'ottobre 1982 assume l'incarico di *Capo del 2° Reparto dello SMA*.

Vice Comandante 3^a R.A. nel 1984.

Gennaio 1986 *Direttore Generale DPMA*. Gennaio 1989 assume la carica di *Generale Comandante della 2^a R.A.*

Abilitazioni al Pilotaggio:

T33, F86-E, P148, G 91 y, F86 K, C45, F86-F, F102-F, F86 E, F.104-D, T38 A, F 104 B, MB326, T6, G 91 T, MB 339, P 166, Nominato Pilota Collaudatore F 104, 11° Corso USA.

Nominato Istruttore, ctg, Acrobazia presso Reparto Sperimentale di Volo.

Abilitato pilotaggio Elicotteri:

Bell 204B, Bell 47 G2, HH-3F.

GIANNI GRIMALDI

... buon volo Comandante...

VELIVOLI DELLE PATTUGLIE ACROBATICHE NAZIONALI COLORAZIONE e SCHEDE TECNICHE

DH.100 "VAMPIRE"
Pattuglia Acrobatica "CAVALLINO RAMPANTE"
4° Stormo - 1952



Scheda Tecnica DH 100 Vampire

Casa costruttrice:	<i>De Havilland Aircraft Co. Ltd. (in Italia Fiat e Macchi)</i>
Progettista:	<i>Ing. C.C. Walker</i>
apertura alare:	<i>12,30 m</i>
lunghezza:	<i>9,37 m</i>
altezza:	<i>1.90 m</i>
peso a vuoto:	<i>2340 kg</i>
peso totale:	<i>5530 kg</i>
carico utile:	<i>2290 kg</i>
velocità massima:	<i>885 km/h</i>
velocità di crociera:	<i>435 km/h</i>
velocità di salita:	<i>21,6 m/s</i>
tangenza max:	<i>14000 m</i>
autonomia max:	<i>1500 km</i>
motore:	<i>De Havilland Goblin 2</i>
spinta:	<i>1420 kg</i>
armamento:	<i>4 cannoni da 20 mm</i>
carico bellico:	<i>kg 907</i>



F-84G "THUNDERJET"
Pattuglia Acrobatica "GUIZZO"
poi "GETTI TONANTI"
5ª Aerobrigata 1953/1956



Scheda tecnica F84G Thunderjet

Casa costruttrice:	<i>The Republic Aviation Corporation</i>
Progettista:	<i>Ing. Alexander Kartveli</i>
apertura alare:	<i>11,08 m</i>
lunghezza:	<i>11,61 m</i>
altezza:	<i>3,83 m</i>
peso a vuoto:	<i>5032 kg</i>
peso totale:	<i>10668 kg</i>
carico utile:	<i>5636 kg</i>
velocità massima:	<i>1000 km/h</i>
velocità di crociera:	<i>777 km/h</i>
velocità di salita:	<i>1847 m/min</i>
tangenza max:	<i>12350 m</i>
autonomia max:	<i>1600 km</i>
motore:	<i>Allison J35-A-29</i>
spinta:	<i>2540 kg</i>
armamento:	<i>6 mtr da 12,7 mm</i>
carico bellico:	<i>2045 kg</i>



F-84G "THUNDERJET"
Pattuglia Acrobatica "BELLAGAMBI"
poi "TIGRI BIANCHE"
51ª Aerobrigata - 1953/1956



Scheda tecnica F84G Thunderjet

Casa costruttrice:	<i>The Republic Aviation Corporation</i>
Progettista:	<i>Ing. Alexander Kartveli</i>
apertura alare:	<i>11,08 m</i>
lunghezza:	<i>11,61 m</i>
altezza:	<i>3,83 m</i>
peso a vuoto:	<i>5032 kg</i>
peso totale:	<i>10668 kg</i>
carico utile:	<i>5636 kg</i>
velocità massima:	<i>1000 km/h</i>
velocità di crociera:	<i>777 km/h</i>
velocità di salita:	<i>1847 m/min</i>
tangenza max:	<i>12350 m</i>
autonomia max:	<i>1600 km</i>
motore:	<i>Allison J35-A-29</i>
spinta:	<i>2540 kg</i>
armamento:	<i>6 mtr da 12,7 mm</i>
carico bellico:	<i>2045 kg</i>



F-86E "SABRE"
Pattuglia Acrobatica "CAVALLINO RAMPANTE"
4ª Aerobrigata - 1956/1957



Scheda Tecnica CL 13 Sabre Mk 4

Casa costruttrice:	<i>Canadair su licenza North American Aviation Inc.</i>
Progettista:	<i>Ing. L.P.Greene</i>
apertura alare:	<i>11,30 m</i>
lunghezza:	<i>11,45 m</i>
altezza:	<i>4,27 m</i>
peso a vuoto:	<i>4985 kg</i>
peso totale:	<i>7475 kg</i>
velocità massima:	<i>1092 km/h</i>
velocità di crociera:	<i>857 km/h</i>
velocità di salita:	<i>2325 m/min</i>
tangenza max:	<i>14720 m</i>
autonomia max:	<i>1585 km</i>
motore:	<i>General Electric J 47-GE-13</i>
spinta:	<i>2360 kg</i>
armamento:	<i>6 mtg da 12,7 mm</i>
carico bellico:	<i>906 kg</i>





F-84F "THUNDERSTREAK"
Pattuglia Acrobatica "DIAVOLI ROSSI"
6ª Aerobrigata - 1957/1959



Scheda Tecnica F84F Thunderstreak

Casa costruttrice:	<i>The Republic Aviation Corporation</i>
Progettista:	<i>Ing. Alexander Kartveli</i>
apertura alare:	<i>10,22 m</i>
lunghezza:	<i>13,22 m</i>
altezza:	<i>4,38 m</i>
peso a vuoto:	<i>6180 kg</i>
peso totale:	<i>11439 kg</i>
carico utile:	<i>5251 kg</i>
velocità massima:	<i>1120 km/h</i>
velocità di crociera:	<i>867 km/h</i>
velocità di salita:	<i>2255 m/min</i>
tangenza max:	<i>13670 m</i>
autonomia :	<i>1380 km</i>
motore:	<i>Wright J65-W-7</i>
spinta:	<i>3533 kg</i>
armamento:	<i>6 mtr da 12,7 mm</i>
carico bellico:	<i>2721 kg</i>



F-86E "SABRE"
Pattuglia Acrobatica "LANCERI NERI"
2ª Aerobrigata - 1958/1959



Scheda Tecnica CL 13 Sabre Mk 4

Casa costruttrice:	<i>Canadair su licenza North American Aviation Inc.</i>
Progettista:	<i>Ing. L.P.Greene</i>
apertura alare:	<i>11,30 m</i>
lunghezza:	<i>11,45 m</i>
altezza:	<i>4,27 m</i>
peso a vuoto:	<i>4985 kg</i>
peso totale:	<i>7475 kg</i>
velocità massima:	<i>1092 km/h</i>
velocità di crociera:	<i>857 km/h</i>
velocità di salita:	<i>2325 m/min</i>
tangenza max:	<i>14720 m</i>
autonomia max:	<i>1585 km</i>
motore:	<i>General Electric J 47-GE-13</i>
spinta:	<i>2360 kg</i>
armamento:	<i>6 mtg da 12,7 mm</i>
carico bellico:	<i>906 kg</i>



F-84F "THUNDERSTREAK"
Pattuglia Acrobatica "GETTI TONANTI"
5ª Aerobrigata - 1959/1960



Scheda Tecnica F84F Thunderstreak

Casa costruttrice:	<i>The Republic Aviation Corporation</i>
Progettista:	<i>Ing. Alexander Kartveli</i>
apertura alare:	<i>10,22 m</i>
lunghezza:	<i>13,22 m</i>
altezza:	<i>4,38 m</i>
peso a vuoto:	<i>6180 kg</i>
peso totale:	<i>11439 kg</i>
carico utile:	<i>5251 kg</i>
velocità massima:	<i>1120 km/h</i>
velocità di crociera:	<i>867 km/h</i>
velocità di salita:	<i>2255 m/min</i>
tangenza max:	<i>13670 m</i>
autonomia :	<i>1380 km</i>
motore:	<i>Wright J65-W-7</i>
spinta:	<i>3533 kg</i>
armamento:	<i>6 mtr da 12,7 mm</i>
carico bellico:	<i>2721 kg</i>



F-86E "SABRE"
Pattuglia Acrobatica Nazionale
"FRECCHE TRICOLORI"
313° Gr. A.A. - 1961



F-86E "SABRE"
Pattuglia Acrobatica Nazionale
"FRECCHE TRICOLORI"
313° Gr. A.A. - 1962/1963



Scheda Tecnica CL 13 Sabre Mk 4

Casa costruttrice:	<i>Canadair su licenza North American Aviation Inc.</i>
Progettista:	<i>Ing. L.P.Greene</i>
apertura alare:	<i>11,30 m</i>
lunghezza:	<i>11,45 m</i>
altezza:	<i>4,27 m</i>
peso a vuoto:	<i>4985 kg</i>
peso totale:	<i>7475 kg</i>
velocità massima:	<i>1092 km/h</i>
velocità di crociera:	<i>857 km/h</i>
velocità di salita:	<i>2325 m/min</i>
tangenza max:	<i>14720 m</i>
autonomia max:	<i>1585 km</i>
motore:	<i>General Electric J 47-GE-13</i>
spinta:	<i>2360 kg</i>
armamento:	<i>6 mtg da 12,7 mm</i>
carico bellico:	<i>906 kg</i>



G-91PAN
Pattuglia Acrobatica Nazionale
"FRECCHE TRICOLORI"
313° Gr. A.A. - 1963/1981



Scheda tecnica G 91 PAN

Casa costruttrice:	<i>Fiat S.p.A.</i>
Progettista:	<i>Ing. G. Gabrielli</i>
apertura alare:	<i>8,56 m</i>
lunghezza:	<i>10,30 m</i>
altezza:	<i>4,00 m</i>
peso a vuoto:	<i>3688 kg</i>
peso totale:	<i>5500 kg</i>
velocità massima:	<i>1045 km/h</i>
velocità di salita:	<i>1829 m/min</i>
tangenza max:	<i>12200 m</i>
autonomia max:	<i>1850km</i>
motore:	<i>Bristol Siddeley Orpheus 803</i>
spinta:	<i>2270 kg</i>
armamento:	<i>4 mtg da 12,7 mm</i>
carico bellico:	<i>680 kg</i>



MB-339PAN
Pattuglia Acrobatica Nazionale
"FRECCHE TRICOLORI"
313° Gr. A.A. - 1982/.....



Scheda tecnica MB 339 PAN

Casa costruttrice:	<i>Aeronautica Macchi S.p.A.</i>
Progettista:	<i>Ing. E. Bazzocchi</i>
apertura alare:	<i>10,85 m</i>
lunghezza:	<i>10,97 m</i>
altezza:	<i>3,99 m</i>
peso a vuoto:	<i>3075 kg</i>
peso totale:	<i>4400 kg</i>
velocità massima:	<i>898 km/h</i>
velocità di salita:	<i>2012 m/min</i>
tangenza max:	<i>14630 m</i>
autonomia max:	<i>1760 km</i>
motore:	<i>Rolls Royce Viper</i>
spinta:	<i>1814 kg</i>
carico bellico:	<i>1588 kg</i>



