



CIRCOLO della P.A.N.

Anno 2 Numero 02 Notiziario per i soci dell'Associazione Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale. -Direzione Redazione: v. Udine, 56 Rivolto Aerobase Rivolto 01-12-2000

40 anni delle Frece Tricolori

L'8° Raduno dei Piloti delle Pattuglie Acrobatiche ancora una volta, a distanza di cinque anni, mi ha offerto l'occasione di rivedere colleghi e amici carissimi con i quali rinverdire i momenti più belli della nostra vita aviatoria. Chiudo gli occhi e, come in un sogno meraviglioso, rivivo una carrellata di episodi che hanno caratterizzato, e anche condizionato, la mia vita in seno all'Aeronautica Militare. Premetto che ancora oggi, alla mia tenera età, la passione per il volo non è minimamente scemata. Ho volato ininterrottamente, senza soluzione di continuità, dal 1951 ad oggi e spero, con l'appoggio del Padreterno per quanto riguarda la salute, che il futuro mi offra ancora qualche piccola opportunità d'immergermi in quel cielo infinito che considero la mia seconda casa.

Ma lasciatemi sognare: colpito, soggiogato e impressionato dalle evoluzioni delle più prestigiose pattuglie acrobatiche oggi in circolazione, è giocoforza per me rivedermi protagonista nei Diavoli Rossi del mai dimenticato Squarcina: un'avventura stupefacente conclusasi nel '59 con i due mesi di esibizioni negli Stati Uniti.

Una cavalcata meravigliosa da Phoenix a Las Vegas per il 1° Congresso Mondiale del Volo, e da Washington a Baltimora, per poi terminare a Coney Island - New York.

Quei ricordi sono sempre vivi e presenti dentro di me e, se chiudo gli occhi, mi trovo ancora con la cloche in mano nell'immensità dell'oceano Atlantico, di fronte alla sconfinata spiaggia di Coney Island, intento a cercare un improbabile punto di riferimento che mi facilitasse nell'incrocio della bomba. No, non c'erano punti di riferimento sull'oceano, ma ci incrociammo benissimo su di un punto virtuale mandando in visibilio centinaia di migliaia di americani.

E poi i lunghi anni con le Frece Tricolori: gregario, leader, Comandante del 313° Gruppo.

Come dimenticare le ristrettezze logistiche del primo periodo e lo spirito di sacrificio che ci univa, piloti e specialisti, nel gratificante compito di rappresentare degnamente l'Aeronautica e l'Italia. Anni fantastici quelli, gli anni delle Red Arrows del mitico Ray Hanna che ancora vola su Spitfire, Corsair, Mustang e altri velivoli d'epoca - " ah Ray, quanto ti invidio! " ... e della Patrouille de France del Capitano Capillon futuro Chef de l'Armeè de l'Air e dei Diable Rouges del mio carissimo, fraterno amico Paul van Essche.

Mi ero ripromesso, soprattutto per riguardo alla famiglia, che con le Frece Tricolori avrei chiuso con l'attività acrobatica collettiva ed invece, sette anni dopo aver lasciato il servizio, ecco presentarsi, nel 1988, una nuova occasione per rientrare nel giro. Le Alpi Eagles, Pattuglia Acrobatica civile formata

da 5 SIAI 260, si erano trovate nella necessità di "scovare" un pilota per ricoprire il posto di fanalino, in quel momento vacante. Premetto che avevo visto volare il Team qualche anno prima e di aver detto a mia moglie che mai avrei volato con quei "matti"; mai dire mai, a riprova che la coerenza non è il mio forte. Stavo attraversando un momento difficile ma accettai con entusiasmo la proposta. Erano passati quasi vent'anni dalle mie ultime esibizioni da gregario ma avevo anche una esperienza di circa 1500 ore di volo sul SIAI 260. M'inserii quindi nel team con relativa facilità e alla fine debbo onestamente dire che i tre anni nelle Alpi Eagles sono stati uno dei periodi più belli ed entusiasmanti della mia vita di pilota acrobatico, chiusasi con la partecipazione alla manifestazione in occasione del 6° Raduno Piloti Pattuglie Acrobatiche.

Per finire lasciatemi ricordare due voli con i 339 della PAN, nel settembre del '96, durante uno dei quali ho avuto la conferma, pilotando il velivolo, di dimostrare a me stesso, solo a me stesso, di essere ancora in grado d'interpretare la figura del gregario decollando in formazione ed evoluendo nelle classiche manovre del programma.

Grazie Frece, mi piacerebbe riprovare quelle intense emozioni.

Vittorio Cumin



...settembre del '96.... per me un tuffo nel passato....

Il Comandante uscente del 313° Gr. Umberto Rossi

Con questo intervento mi accingo a concludere due periodi molto importanti: il primo è quello di Comando al 313° Gruppo e il secondo, non meno significativo, di pilota di Reparto.

Oggi, dopo 14 anni di attività di volo, di cui oltre metà alle Frece Tricolori, mi trovo a concludere un ciclo della mia vita, un insieme indescrivibile di esperienze umane e professionali fatte di soddisfazioni, gratificazioni e successi, ma anche di momenti difficili, duro lavoro e incertezze. Tutte, allo stesso modo, hanno contribuito a fare di me un uomo migliore, consapevole dell'importanza delle tradizioni del Reparto, alle quali si deve rimanere ancorati saldamente pur ricercando una continua proiezione verso il futuro, e di quei valori, universalmente riconosciuti, che vanno dalla lealtà, alla fedeltà verso le istituzioni, allo spirito di sacrificio e al senso di responsabilità, per citarne solo alcuni.

Con riferimento al periodo trascorso qui a Rivolto e pensando attraverso i miei ricordi non posso dimenticare le lacrime e l'orgoglio dei nostri connazionali emigrati oltreoceano e sprigionate dai voli delle Frece Tricolori in Nord America, o le parole dell'Ambasciatore Italiano pronunciate immediatamente dopo la prima manifestazione negli Emirati Arabi Uniti al Salone Internazionale di Dubai, che affermavano la maggiore ed assoluta efficacia dei 25 minuti di esibizione della P.A.N., rispetto ai tanti anni di attività di promozione dell'Ufficio Commerciale dell'Ambasciata, o ancora quando il Re di Giordania King Hussein a pochi mesi dalla Sua scomparsa interruppe i colloqui in corso al Cairo in Egitto, per seguire personalmente l'esibizione della P.A.N. organizzata dallo Stato italiano ad Amman, in segno del suo profondo rispetto ed apprezzamento per questo Reparto e l'Aeronautica Militare Italiana.

Non posso dimenticare la professionalità e lo spirito di dedizione dei Comandanti che si sono succeduti ed ai quali mi sono ispirato nel periodo di Comando, la motivazione e la preparazione dei piloti della formazione, con i quali ho operato prima come gregario, poi come capof ormazione ed infine come Comandante, e l'alta specializzazione e l'affidabilità degli uomini del Servizio Tecnico, del Comando, delle Operazioni e delle Relazioni Esterne che, in una sinergia di intenti, hanno realizzato un tutt'uno con le altre componenti del Reparto e hanno reso possibile la piena operatività della Pattuglia Acrobatica Nazionale. Non potrò dimenticare il supporto che ho ricevuto dal Comandante il 2° Stormo - il Colonnello Gavino Manca - e prima di lui dal Col. Roberto Corsini e dal personale alle sue dipendenze, senza il quale le attività del 313° Gruppo non si sarebbero potute svolgere. Con il Colonnello Manca ho potuto condividere l'organizzazione della Giornata Azzurra dell'Aeronautica Militare, l'unica per il 2000, svoltasi sul cielo di Rivolto il 10 settembre scorso, durante la quale si sono esibiti sette Pattuglie Acrobatiche, una formazione di nove AMX e tanti altri velivoli provenienti da tutta Europa, suscitando grande interesse agli oltre 300.000 spettatori che sono intervenuti. A questo proposito desidero ringraziare tutti coloro che si sono adoperati per sostenere questo evento ed in particolare la Regione Friuli Venezia-Giulia, senza la quale non sarebbe stato possibile mettere in piedi un'organizzazione di quel livello.

E quale onore essere stato l'artefice dell'ottavo Raduno dei Piloti Pattuglie Acrobatiche, celebrato in concomitanza alla

Giornata Azzurra 2000, ed aver potuto accogliere ed ospitare gli uomini che si sono succeduti alle Pattuglie Acrobatiche Nazionali Italiane a partire dal 1930 fino ai nostri giorni.

Uomini che, con grande volontà e impegno, hanno tramandato a noi giovani, tradizioni, stile, determinazione, voglia di ben figurare e tutti quei piccoli segreti che fanno del volo delle Frece Tricolori uno dei più prestigiosi, apprezzati e seguiti al mondo.

Desidero ringraziare il Generale Alessandro Zamai, Comandante la Brigata Caccia Bombardieri e Ricognitori, per l'attenta e, mi sia consentito, "paterna" azione di Comando che ha saputo esercitare sul 313° Gruppo e sulla quale ho potuto sempre contare, anche nei momenti più difficili. A lei Signor Generale va il mio più vivo, sentito ed affettuoso ringraziamento.

Tutto questo, però non sarebbe stato possibile senza il supporto, il conforto, il sostegno e l'affetto incondizionato di mia moglie Tina, dei miei figli Maximilian ed Arianna e della mia famiglia con i quali ho condiviso tutto, sia i momenti di piacere e soddisfazione, sia quelli di difficoltà e di incertezza che questa professione sembra riservare ogni giorno. Non posso che ringraziare tutte queste persone, la mia famiglia, gli amici, i Club Frece Tricolori, la gente del Friuli, gli uomini del 313° Gruppo, l'Aeronautica Militare e, soprattutto, Dio per quanto mi è stato offerto, ho ricevuto e potuto ricambiare. A voi uomini del 313° Gruppo, in particolare, va tutto il mio affetto, la mia stima e considerazione.

Sappiate che è stato un grande onore per me lavorare al vostro fianco.

Ma il maggior conforto nel lasciare Rivolto è sapere che al mio incarico subentrerà un Ufficiale maturo ed equilibrato - il Tenente Colonnello Maurizio de Rinaldis - al quale rivolgo il mio più sincero e sentito ringraziamento per quello che ha fatto e, sicuramente, saprà fare nel segno della continuità e della crescita professionale delle Frece Tricolori.

In bocca al lupo "Maurizio"!

T.Col. Umberto ROSSI



Cambio consegne del Comando 313° Gruppo 24/10/2000

Il Comandante subentrante del 313° Gr. T. Col. Maurizio de Rinaldis

Era luglio del 1992 quando Mazzotti mi richiamava mentre stavo varcando in uscita la soglia del 154° Gruppo per recarmi all'aeroplano: "de Rinaldis non vieni più in America!". E già erano un po' di mesi che ci stavamo addestrando per la lunga traversata dell'Oceano che ci avrebbe condotto a Nellis, nel Nevada, per l'ambita esercitazione RED FLAG.

Non potevo crederci. Quella frase mi congelò letteralmente il sangue. Attendevo da tanto quel momento. Attraversare l'Oceano con il Tornado ed esercitarsi in uno dei poligoni più belli e realistici dell'USAF. ...sì, perché ti hanno preso in Pattuglia - aggiunse dopo qualche secondo. Il sangue cominciò a circolare nuovamente ed irrorare abbondantemente tutto il cervello.

Di lì a poco ci pensò però Nino Vivona a farmi defluire nuovamente tutto il sangue dalla testa nel tentativo di mostrarmi il primo looping con il 339. ...vedi, qui lo devi tirare e poi lo devi...mollare e... Rovescio... diritto e poi il primo volo in coppia sul benedetto parametro di riferimento che non stava mai fermo. Non ci riuscirò mai!

Eppure molto presto giunse il tempo di esibirsi da numero otto. Ma solo al termine della prima stagione cominciai a comprendere lentamente dove fossi collocato nel tempo e nello spazio. Una cosa era certa: facevo parte del team più bello del mondo!

Un anno nelle retrovie e poi passai tra quelli della linea davanti. Ventagli, doppi tonneaux ed anche tripli... negli anni a seguire feci un po' di tutto ed anche forse la cosa più dura per un destro, ovvero volare in ala sinistra. Venne anche il tempo di studiare qualcosa, la Scuola di Guerra fu una pau-

sa felice se non altro per le innumerevoli cene luculliane.

Il successivo addestramento da leader fu particolarmente impegnativo ma molto entusiasmante. E poi tante tante manifestazioni in posti meravigliosi insieme alle Pattuglie più famose del mondo. Una caratteristica della nostra attività è che la vivi sempre al cento per cento da dentro senza mai fermarti ad osservarla da fuori, per guardare le Frece Tricolori e renderti conto di cosa siano.

Eppure, dopo tanti anni, questo mi è accaduto. Proprio lì, al mio cambio di Comando mentre passavo in rassegna gli uomini del 313° Gruppo A/A.. Ho visto, ...ho visto le Frece Tricolori. Sono in carne ed ossa, non sono un nome, un etichetta, un simbolo. Sono persone.

Ma la cosa più bella è stata realizzare che questi uomini di adesso sono gli stessi Ufficiali e Sottufficiali che hanno appartenuto negli anni a questo prestigioso Corpo. Tutti coloro che hanno vissuto le nostre stesse esperienze, combattuto per gli stessi ideali, affrontato le stesse se non maggiori avversità e goduto dell'analogo ed unico privilegio di fregiarsi con lo stemma del Reparto.

Essermi reso conto di questo, ora che ancora vivo da protagonista questa avventura, mi ha permesso di realizzare che chi ha fatto parte di questo Reparto, in realtà non lo ha mai lasciato e che lo spirito di appartenenza così forte e radicato in ognuno è l'essenza stessa del Reparto. Ora non mi resta che sperare in...una traversata oltre Oceano.

T.Col. Maurizio de Rinaldis

80° ANNIVERSARIO della proclamazione della Madonna di Loreto a PATRONA degli Aviatori

Il 24 marzo 1920 il Papa Benedetto XV, accogliendo il voto di tantissimi aviatori, decretò che la Vergine Lauretana fosse proclamata principale e universale Patrona dei viaggiatori in aereo, senza distinzioni di Paesi e senza distinzione di categorie tra aeronautici militari e viaggiatori civili.

E' indubitabile che la proclamazione della Madonna di Loreto a Patrona dei viaggiatori in aereo abbia rinnovato e rinvigorito il culto mariano—lauretano nel mondo cattolico. Numerose, tra l'altro, sono le chiese e le cappelle a Lei dedicate negli aeroporti o nelle sedi delle aeronautiche e delle compagnie aeree di vari Paesi.

Ogni anno l'8 settembre e il 10 dicembre, nella ricorrenza delle feste della Madonna, si ripetono cerimonie solenni, spesso anche con la partecipazione della P.A.N.

Nel Duemila, il 3 di settembre le Frece Tricolori erano a Loreto per l'air - show "Ali per la vita" in onore della Santa Patrona. E l'8 di settembre, in occasione dell'Anno Giubilare, il Santo Padre ha impartito la benedizione a tutta la formazione in

sorvolo a "rombo" di 9 MB339 A sulla Basilica della Madonna di Loreto.



Mario D'Urso Pioniere del Volo Acrobatico

Era ancora un giorno di guerra.

Un soldato, goffo sotto il peso dello zaino e del tascapane, aveva preso la strada di sassi e terra battuta che portava alla baracca, sede del Comando della 91^a Squadriglia, a Quinto di Treviso. D'un tratto, si fermò per prendere un pò di fiato, e per istinto, diede uno sguardo alla linea di volo. Laggiù, avvolti nella nebbia di quella giornata di autunno, contò ben 15 SPAD, 4 Farman... poi aguzzò con interesse lo sguardo e trovò, quasi dimenticati, due Hanriot.

Tirò un sospiro di sollievo.

Sapeva di essere stato designato al più valoroso e accreditato Reparto da Caccia dei due fronti di guerra e percepiva che lui, Caporale di fanteria, pilota Mario D'Urso, doveva trovare la forza d'inserirsi e di resistere in quella tana di lupi. Si rendeva anche conto che 'lui' proveniva dalla Fanteria come semplice 'fantoccio', 'loro', della Base, erano tutti Ufficiali di Cavalleria; 'lui' aveva un certificato di nascita piuttosto 'plebeo' anche se con un brevetto di pilota, 'loro', oltre il brevetto, avevano tutti un blasone, un casato, del sangue blu nelle vene.

Erano o non erano soprannominati 'I Cavalieri del Cielo'?

Quell'Hanriot lì, l'aeroplano che conosceva tanto bene, che sapeva di avere alla mano, era ormai il suo solo biglietto da visita.

Di più, il suo asso nella manica.

Il Caporale Mario D'Urso riprese il cammino.

Così ebbe inizio la sua vita di pilota d'aeroplano.

Un inizio, per la verità, stentato, difficile.

E quelle uggiose giornate d'autunno veneto, tutto nebbia, tutto umidità...poi, un giorno, come d'incanto, capitò il momento atteso.

Il Caporale D'Urso rientrava con il suo Hanriot da un'azione di ricognizione in territorio nemico, quando intravide in lontananza un carosello di aeroplani. Per istinto puntò diritto sulla mischia. Ma, strano!, quando arrivò sul posto trovò un Albatros impegnato con uno SPAD della sua Squadriglia. D'Urso si rese subito conto che lo SPAD, finite le munizioni, cercava lo scampo, ma l'Albatros, inesorabile, non lo mollava.

Freddo calcolatore, fin troppo sicuro, il Caporale si portò senza essere visto, in coda all'austriaco, poi...dito sul grilletto della mitraglia...e pigiò.

Non uscì un colpo.

Si ricordò che rientrando aveva fatto piazza pulita su un'altura nei pressi di Cividale. Ma non disarmò.

Sapeva, sentiva che poteva dare una mano al collega dello SPAD.

Riordinò le idee. Prima cosa: farsi vedere dal nemico; fatto questo, sperare che lo seguisse.

Macché! L'Austriaco preferì il certo per l'incerto.

Allora tirò sù, fece un mezzo giro tirato tirato e, quando vide l'Albatros di sotto, portò la 'cloche' in avanti, muso all'ingiù ed entrò in una spirale interna. Uno, due, tre, quattro giri... il motore 'rugnò' straziando l'aria... il piccolo Hanriot, nel suo tuffo folle, non passò tanto distante dal caccia austriaco. Poi uscì dalla vite e, finalmente, il nemico l'aveva preso in considerazione.

Quando D'Urso percepì che lo puntava di spalle ritentò quella



benedetta manovra tante volte provata sui campetti dimenticati, lontani dalla Scuola di Volo: una virata stretta ed esterna.

Quella manovra doveva aver sbalordito il pilota dell'Albatros che tagliò la strada all'Hanriot e non per sparare ma per salutare con un largo sorriso e con la mano alzata il pilota italiano.

E D'Urso rispose con un sorriso di sollievo, agitando la mano guantata.

Bei tempi! Tempi romantici, tempi di cavalleria aerea.

Quando l'Hanriot lasciò il campo di battaglia, lo SPAD era già lontano.

Quei due numeri da baraccone erano serviti veramente a qualcosa.

D'Urso atterrò a Quinto di Treviso ed era già sulla bocca di tutti. Il pilota dello SPAD aveva raccontato la sua disavventura al Comandante di Squadriglia, radio 'naja' aveva pensato al resto.

Così, accettato e rispettato, Mario D'Urso entrò nell'entourage dei grandi. E, in punta di piedi, in tutta umiltà, incominciò la sua "escalation" per la conquista di quel nido di eroi.

Era questa la sua grande e sola aspirazione.

Il caporale giocò il suo asso nella manica con quella arguzia prettamente sicula, senza mai perdere una battuta, dando dimostrazione di quanto può dare quella macchina, da tutti considerata pur sempre un 'gingillo' bello, meraviglioso ma fragile e superato.

Così Mario D'Urso, un pilota senza l'aureola dell'eroe, senza la qualifica di asso, un 'cacciatore' senza infamia, inconsapevolmente divenne il precursore del volo acrobatico.

Lavorava con una dolcezza da lasciare incantati gli stessi piloti che si chiedevano come facesse a rovesciarsi sul dorso e volare a motore spento, così pure nella virata stretta esterna e nel giro della morte e nella 'gran botte' e in quella spirale con il muso rivolto a terra. E lo chiedevano anche a Mario D'Urso. Lui, allora, si limitava a sorridere compiaciuto, soddisfatto. Ma non una parola usciva dalla sua bocca. Alzava semplicemente le spalle. Non sapeva dire altro. Forse, come un vero e buon prestigiatore, rimetteva nella manica l'asso giocato.

La fine della guerra tolse anche a lui un lavoro, un mestiere, una ragione di vita. Si trovò di punto in bianco sul lastrico. E si

accorse di non saper far altro che volare.

Allora vennero i tempi duri, i tempi di fame. Cercò di sbarcare il lunario girovagando con una vecchia carabattola di aeroplano e prestando, a chi pagava anche poche lire, i servizi di un pilota con aeromobile.

Così Mario D'Urso un giorno faceva il saltimbanco, un altro il messaggero postale, un altro ancora l'accompagnatore alato di uomini di affari.

Nel 1921 era a Campofornido, proveniente da Milano. Il suo nuovo impiego: il 'battitore'. Era stato, infatti, ingaggiato da una 'troupe' cinematografica che, per esigenze pubblicitarie, si trasferiva da Milano a Budapest a bordo di un BREDA B1, rimodernato e adattato, mentre il nostro D'Urso, con un vecchio Aviatik precedeva in volo il lento biplano nell'intento di fargli la rotta e di trovargli i campi di atterraggio.

Ancora una prova che D'Urso si vendeva a tutto e a tutti, purché volare!

A Campofornido, causa un'ennesima 'panne', il 'trasporto' rimase fermo parecchi giorni. Poi, un bel mattino, Aviatik prima, BREDA poi, decollarono per Budapest.

Nella zona di Szombathely, il bimotore atterrò fuori campo e D'Urso, che si trovava in avanscoperta, nella ricerca del BREDA scivolò d'ala e non riuscì a 'tirarsi fuori'.

Il Generale Plinio Locatelli, che mi rivelò la personalità di questa figura di uomo e di pilota, primo asso del volo acrobatico individuale, terminò il suo racconto con queste parole: "Così il Sergente D'Urso, che era capace di fare l'acrobazia da rovescio come tutti ormai sanno, finiva la sua carriera di pilota come un allievo di primo brevetto".

Da "La Meravigliosa Avventura" libro 1° di Renato Rocchi.

Da Sulle ali della storia

Questa la risposta al veleno del Sig. Franco Casolari, Direttore Responsabile del Museo dell'Aviazione di Rimini, alla lettera aperta, letta ed approvata all'unanimità dall'Assemblea del Circolo della P.A.N.

Ci scusiamo con i nostri lettori, ma siamo costretti a riprendere l'argomento trattato a proposito della Cerimonia d'inaugurazione del monumento dedicato alle vittime di Ramstein, avvenuto il 30 aprile 2000. La maggior parte delle lettere che ci sono pervenute domandavano il perché del mancato invio di una rappresentanza dell'Aeronautica Militare Italiana. In un primo tempo abbiamo addotto delle ragioni quali il ritardo nella comunicazione dell'evento o la difficoltà di reperimento degli indirizzi dei destinatari. Ora chiarite tutte le circostanze ci sentiamo autorizzati a rispondere con ragione e a chiarire i dubbi.

A quanto ci risulta, un ex portavoce della P.A.N. (giustamente esautorato), di nome Rocchi, avrebbe relazionato al Ten. Col. Rossi ex Comandante della P.A.N. (giustamente trasferito), circa l'acquisizione dei resti dei 3 MB 339 P.A.N. e delle presunte intenzioni del Parco Tematico e del Museo dell'Aviazione di Rimini.

Questi inquietanti individui avrebbero presunto scopi ed obiettivi dell'iniziativa senza minimamente conoscerla.

I due discutibili soggetti hanno attuato una strategia di boicottaggio nei confronti di un'iniziativa atta a ridare dignità a coloro che sembravano dimenticati dalla storia. Sono addirittura arrivati a diffamare l'operato della Direzione del Museo dell'Aviazione indicendo per questa ragione una riunione degli iscritti ai vari Club "Frece Tricolori", proprio il giorno dell'inaugurazione, usando oltremodo frasi che offendono, oltretutto noi, la Morale Comune. Il loro operato però non si è limitato solo a questo, essi hanno tempestato di telefonate tutti coloro che avevano già dato l'adesione alla lodevole iniziativa, invitandoli a disertarla in nome di una presunta dissociazione dell'Arma. Non soddisfatti di tutto ciò, hanno addirittura chiamato i familiari dei Piloti Italiani invitandoli a non par-

tecipare a quella che era una giornata di tributo al loro sacrificio.

A questo punto non siamo sorpresi per le offese che ci sono state arrecate, siamo solo dispiaciuti che questi due gregari abbiano avuto la facoltà di esprimere un giudizio, facendolo ritenere il parere dell'intera Aeronautica Militare Italiana.

Ora che costoro hanno definitivamente lasciato gli incarichi che poco dignitosamente ricoprivano, liberando la P.A.N. dalla loro presenza, vorremmo sapere a chi dovranno rendere conto del loro operato. Anche solo come privati cittadini, vorremmo infatti sapere come si possa giustificare ai contribuenti che due appartenenti all'A.M.I., per scopi apertamente personali, abbiano approfittato dei servizi amministrativi (posta e telefono), per divulgare il falso in nome e per conto di essa. Oltretutto screditando l'immagine dell'Arma nei confronti di una nazione amica qual è la Germania (come già riportato in altro numero della Rivista, i giornalisti tedeschi hanno dato grande risalto alla mancanza della rappresentanza dell'A.M.I.). Tant'è vero che l'Aeronautica Militare Italiana accortasi dell'assurda situazione (complice la disinformazione) in occasione del 28 agosto 2000 (dodicesimo anniversario della tragedia) ha inviato diverse rappresentanze Ufficiali. Di questa attenzione sono grati sia i parenti delle vittime sia la Direzione del Museo dell'Aviazione.

In merito per quanto su esposto il C.D. del Circolo P.A.N. indignato si associa ai responsabili citati (nonché soci) in attesa di inevitabili sviluppi futuri.

Così nacque per me la P.A.N. di Roberto De Simone

Era una giornata qualsiasi del mese di gennaio dell'anno 1961, "mese a me caro, ci sono nato!"; il sole era riuscito a rompere la nebbia che gravava sulla Base Miramare di Rimini, e mi apprestavo alle operazioni post-volo dei G.91 prototipi assegnatimi. Il morale era alto, così alto da apprezzare il sole e il suo tenue calore.

Una voce mi raggiunse dai pressi del Comando Gruppo Autonomo 14° della 2ª Aerobrigata: mi invitava perentoriamente dal Comandante Ten. Col. Davini, che raggiunsi, attraversando il prato che separava la margherita di parcheggio dal Comando. Domandai al mio interlocutore cosa fosse accaduto, mi rispose "non lo so", non conosco l'argomento, ho solo sentito "Penna Bianca" (così era soprannominato il nostro Comandante) alterarsi per il "furto" di personale che qualcuno al telefono gli proponeva".

Il Colonnello Davini era un ottimo Comandante, molto autoritario e geloso del suo personale. Rallentai il fiatone prodotto dalla corsa (quando ti chiamavano dovevi sempre correre!), mi ricomposi la tuta odorante di kerosene, bussai ed entrai dal Comandante Davini. Mi parve più incalzante del solito, indi, era meglio battere i tacchi molto forte, distendere le braccia ai fianchi, mento e sguardo in alto: "Sergente De Simone Roberto a rapporto!; mi allungò il ricevitore nero del telefono, che in quel momento mi apparve più chiaro del mio Comandante, che aggiunse: "è per te!"

Non avendo mai avuto Santi in Paradiso..." cercai nella mia mente di immaginarmi il mio interlocutore telefonico, mai avrei indovinato! La voce che usciva dal ricevitore in risposta alla mia presentazione era chiaramente di inflessione veneta, con una serie di: mi-ti-ti-mi-mi-te, mi domandò la mia disponibilità volontaria a far parte della Pattuglia Acrobatica Nazionale, e se avevo un collega di pari conoscenza dei velivoli F-86E Sabre e G.91 prototipo. Balbettai! "sì, ... Sissignore!" e concluse dicendomi che sarebbe subito arrivato l'ordine di trasferimento.

Nel riporre il ricevitore sul telefono mi domandai "ma dove?". Il Comandante Davini mi chiese di riflettere e che avrebbe informato tutti gli specialisti per la verifica di altri volontari.

Mi resi conto di essere diventato un "traditore" del 14° Gruppo. Cosa avrebbero pensato i colleghi? Ai superiori, forse la mia vita sentimentale non interessava, li avevo stimati e amati, ma il 14°? Il Gruppo, l'ambiente aeronautico in cui sono nato, l'orgoglio dell'appartenenza malgrado le dicerie lo relegassero allo "scarto" della 2ª Aerobrigata, mentre l'8° e il 13° Gruppo erano composti da soli "campioni... a tre ali".

Pensai al mio primo Comandante, il Maggiore Giudice, all'arguto e apparentemente inflessibile Magg. Masi, ma decisamente lasciare tanti amici, gente con la quale avevo vissuto e sofferto situazioni inimmaginabili oggi: il freddo, la fame, il lavoro infinito a tutte le ore, le guardie di sentinella montate fino al grado di 1° Aviere, il peregrinare del Gruppo: da Bergamo "Orio al Serio" a Montichiari "Brescia" via M.T.D. con gli americani, Pratica di Mare ove ci raggiungevano gli F-86 Sabre provenienti dall'America e reduci dalla guerra di Corea, le prove di accettazione "compreso il volo supersonico in picchiata",

Cameri - Novara, Pisa e infine Rimini con parentesi nei poligoni di Crotone e Brindisi. Incredibile!

Eppure non avevo avuto dubbi: la P.A.N. era il mio obiettivo.

La sera stessa ne parlai con uno dei più fraterni amici, il S.M. Medici Angelo, specialista ben preparato e intelligente. Alla mia informazione sulla possibilità prospettata mi guardò attraverso una nuvola di fumo da lui sprigionata, con il solito sguardo tra lo svanito e il divertito. Gli dissi che io avevo accettato senza neanche dirlo con le parole! E lui? Con fare non curante mi rispose: "vengo anch'io!" "e si gettò sulla branda, come soleva fare, ancora in tuta di lavoro.

La notte fu un tonneau continuo nel letto. Al risveglio non osavo guardare il S.M. Medici perché temevo che mi avesse preso in giro; soprattutto, incontrando i colleghi al Gruppo avevo la sensazione che già lo sapessero e il loro sguardo mi apparve argigno.

Coloro che mi sorridevano li associavo ai non informati.

Invece ci fu un'adunata riservata ai giovani Sottufficiali Specialisti del 14° Gruppo. Il Comandante informò tutti i presenti della opportunità di aderire volontariamente alla costituzione della P.A.N. rammentando che al massimo due Sottufficiali sarebbero stati trasferiti. Fui preso da scoramento, ricordando la brutta analoga esperienza vissuta nel 1957: mi proposi disponibile per i Lancieri Neri, fui accantonato, come altri dal Comandante Masi, essendo ritenuti più utili per l'attività intensissima del 14° Gruppo. Ma quando ci fu la faticosa domanda: chi si propone volontario? Medici e De Simone alzarono... quattro mani contemporaneamente! Altri ci pensarono qualche giorno ed infine non se ne parlò più.

Mancavano pochi giorni alla fine del mese di febbraio, il S.M. Medici avrebbe compiuto il giorno 29 il suo compleanno... ricorrente ogni quattro anni, fummo raggiunti dal fonogramma e foglio di viaggio con destinazione Rivolto/Udine - Reparto P.A.N. - in forza dal 1° marzo. Avevo già conosciuto la pista di Rivolto per aver partecipato nel 1959 alle prove e addestramento Piloti su striscia erbosa "decolli e atterraggi" con velivolo G.91. Ero pertanto a conoscenza dell'assenza totale di logistica: oltre alla torre di controllo (amministrata e gestita dal buon M.llo Bertossi) due baracche e gli alloggi Avieri completavano l'ambiente.

Fatti i bagagli, lasciammo in treno la città di Rimini, il cuore... e le tante avventure vissute. Giungemmo a Udine nel primo pomeriggio del giorno 28 febbraio.

Uno sguardo fuori al piazzale della stazione ci fece capire che neppure "il camion della spesa era venuto a prenderci". Non ci perdemmo d'animo; malgrado le nostre finanze non lo permetterebbero, prendemmo un taxi. Il conducente chiese la via da raggiungere, la risposta fu: Aerobase di Rivolto! L'autista bloccò la vettura (una 1100 Fiat ben curata) informandoci della distanza enorme (per l'epoca) da percorrere e quindi il costo. Subito dopo aggiunse: ma forse dovete andare alla Brigata Missili di Campoformido! Rimanemmo senza parole, perché il solo nominare "missili" nei Gruppi di volo era come bestemmiare! Sta a vedere che ci hanno tirato un bidone!

—>

—> Arrivati che fummo davanti alla sbarra di ingresso di Campofornido, scaricati i bagagli in mezzo alla strada, presi dallo sconforto ci sedemmo sul mio baule senza proferir parola.

Un Tenente dai baffi rossi ci diede il benvenuto...”cosa fate lì, chi siete, dove andate, a quale Gruppo siete assegnati?” Il S.M. Medici, grande divoratore delle sue unghie, stava completandone l'ispezione con quasi tutte e due le mani in bocca e il berretto sulle ventitré, rispose al Tenente: noi siamo della Pattuglia. “Quale Pattuglia?” Rimandò il tenente rivoltandosi verso il Sottufficiale d'Ispezione e un carabiniere. Ci fu un attimo (lunghissimo) di pausa...”ah, ho capito, voi siete volatili!” Ci rilassammo, sedendoci di nuovo sul baule.

Con voce urlante il Tenente ci portò alla realtà del luogo dove eravamo piombati (una caserma?). Tentammo in due di raccogliere tutti i bagagli e mettemmo il piede dentro la “caserma”; pardon il Comando Brigata Missili di Udine - Campofornido.

Fummo accompagnati agli alloggi...una baracca color verde sbiadito, un odore di compensato forte, misto a polvere e un odore di umido ci accolse. Il corridoio stretto ci costrinse ad abbandonare i bagagli e a procedere alla presa in consegna delle nostre camere... . L'accompagnatore, consapevole del luogo, ci propose di scegliere la camera che preferivamo....Pareti simil-cartone ondegianti, buchi sul pavimento e piede di parete ci informavano che “non saremmo stati soli in alloggio”.

Il nostro accompagnatore si dileguò e noi tornammo all'esterno dell'alloggio...ci sedemmo sul nostro...trono e rimanemmo in silenzio.

Il S.M. Medici continuò nella sua azione di distruzione delle unghie e polpastrelli delle mani. Ad un tratto il nostro silenzio fu interrotto da una voce greve e passi di più persone: ci voltammo automaticamente e scattammo in piedi sugli attenti, gli Ufficiali accompagnavano il Comandante dell'Aeroporto Campofornido Col. Pil. Aldo Gon (nessuno di noi due aveva cono-

sciuto prima questi Ufficiali). Il Comandante con la sua cordialità ci iniettò un po' di ossigeno. Il suo benvenuto ci dava linfa, ma dentro di noi il cuore era spento. Osammo domandare se ci fossero altri alloggi; rispose che, purtroppo, per i Sottufficiali non c'era nulla di meglio. Ci promise che all'arrivo del nostro comandante ci sarebbe stato il suo particolare interessamento al problema.

Decidemmo di metterci in borghese e di andare ad esplorare Udine.

Il 1° marzo arrivò dopo un'altra tormentata notte; il sole del mattino mi ricaricò, spronai il mio superiore... Angelo Medici ad alzarci svelti per guadagnare la via dell'Aerobase di Rivolto: lì almeno avremmo respirato la nostra aria: “gli aeroplani!”.

Giunti con una campagnola in quel di Rivolto, fummo accolti dal Comandante della Base, che in bicicletta lasciava il suo alloggio di servizio con la “fida gazza” sul manubrio della bicicletta. Ci informò che nessun aereo aveva preso terra e nessuna notizia di piano di volo era pervenuta. Raggiungemmo la linea di volo - parcheggio situata oltre il raccordo - pista.

La riconquistata libertà degli spazi, unitamente alla bellezza del piano sedime aeroportuale e lo scenario incontenibile delle Alpi ancora abbondantemente innevate, ci fece riavere dall'impatto con l'Aeroporto di Campofornido.

Le notizie avute tramite l'uomo più prestante e “friulano”, il M.llo Bertossi, ci aprivano un barlume su tutto quello che non sapevamo: attendiamo un C-119 da Grosseto che porterà i vostri colleghi specialisti della 4^a Aerobrigata; i reattori arriveranno forse nella giornata odierna. Quanti fossero nessuno lo sapeva, chi fossero i Piloti altrettanto. L'unico nome noto era “il Comandante: Maggiore Pilota Mario Squarcina”.

(segue nel prossimo numero)

Roberto De Simone



Specialisti 313° Gruppo A/A anno 1961-62-63

**Ci ha lasciato Otello GALGANI
Componente della Pattuglia Cavallino
Rampante degli anni 1952.
Ai familiari il sincero cordoglio
dell'Associazione.**



Pattuglia Acrobatica il Cavallino Rampante 1952 Galgani, Guerrieri, Annoni, Ceoletta e Bombardini.

Pensiero di un Pilota neo assegnato

È ormai passato quasi un anno e mezzo da quando sono entrato per la prima volta nel 313° Gruppo A/A in occasione della selezione piloti per il Corso Marte IV. Ero rischierato a Decimo per l'annuale campagna ACMI quando mi arrivò l'attesissima convocazione, avrei passato di lì a poco, una indimenticabile settimana in compagnia delle "Frece Tricolori".

Il clima rilassato di quei giorni e l'eccitazione per i primi voli "Grandi" della formazione '99 accrescevano in me il desiderio di far parte del Team, la bravura e la professionalità dei miei colleghi "marziani" ed un pizzico di scaramanzia mi tenevano saldamente ancorato al suolo; quei voli con la formazione mi spaventarono molto, ed ero cosciente del fatto che ancora non avevo visto e fatto nulla.

Il periodo di attesa non passava mai, chi di noi avrebbe cominciato quella che tutti chiamano la "Meravigliosa Avventura".

Gli impegni del 23° Gruppo, che partecipava ormai da mesi all'operazione Allied Force sui cieli Balcani, mi distraevano così efficacemente che quando ho ricevuto la notizia della mia futura assegnazione al 313° Gruppo, sono rimasto senza parole, convinto che si trattasse di uno dei classici goliardici scherzi. Grande festa con gli amici del Ventitré che sapevo mi sarebbero mancati più di ogni altra cosa: quattro anni intensi

passati insieme, tanti ricordi che non si cancelleranno mai.

Era arrivata l'ora di trasferirmi in Friuli, fortunatamente il mio collega di Corso e neo-collega di Gruppo, Marco, è di queste parti, e facendo tesoro dei suoi preziosi consigli le cose sono state sin dal principio molto più facili.

La formazione 2000 era prossima all'esordio del 1° Maggio, il Gruppo affiatatissimo era un chiaro esempio di come dovevamo e volevamo diventare, in un futuro che sembrava lontano, e che ora lo è un pò meno. Una stagione piena di successi, un'estate emozionante.

In "biga" ed in volo con la formazione, il desiderio di far parte del Team e la consapevolezza delle difficoltà dell'esecuzione del programma sono cresciuti di pari passo. L'addestramento è cominciato anche per noi, la grinta e la voglia di fare, sono sicuro, non cancelleranno la prima lezione imparata questa estate, lo spettacolo comincia e finisce a terra con gli amici ed il pubblico e la disponibilità di tutti è un chiaro esempio di quanto sia importante ottenere quel "feeling" con la gente che è, secondo me, la vera peculiarità delle "Frece Tricolori".

Un saluto ai membri del Circolo della PAN e grazie per questo spazio.

Urbano Floreani

Si confida in una capillare azione informativa, in favore di tutti coloro che non sono a conoscenza dell'Associazione e che abbiano i requisiti in base alle norme statutarie.

Il C.D. informa che il sito del Circolo è in costruzione all'indirizzo:
www.freccetricolori.org

NUOVI SOCI

Cap. Pil. ADAMINI Giovanni

Ten. Pil. BARASSI Rudy

M.llo Mont. CAGGIULA Tommaso

Sig.ra D ANDRETTA Alessandra

Cap. Pil. FLOREANI Urbano

M.llo Sc. Mot. GUADAGNINO Angelo

Cap. Pil. LANT Marco

S.T. PICCOLI Alberto

Sig. RENZI Aligi

L'Associazione porge il più cordiale benvenuto ai nuovi Soci.