



Circolo della P.A.N.

Notiziario riservato ai Soci del Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale
Direzione Redazione: Aerobase Rivolto - via Udine, 56 - 33033 Rivolto (UD)
www.circolodellapan.org **1° ottobre 2016**

UNA MERAVIGLIOSA AVVENTURA

Era il **2004** quando venni assegnato alle **Frecce Tricolori**, e già dai primi giorni capii che quanto mi apprestavo a vivere sarebbe stata un'esperienza unica e straordinaria, per tanti versi un sogno che diveniva realtà!

Il mio ringraziamento va anzitutto al Comandante Gaddoni che, con la solerzia che lo ha sempre contraddistinto, mi ha offerto ancora "a caldo" l'opportunità di condividere con tutti voi i miei tanti ricordi.

Pertanto vorrei farlo attraverso queste poche righe, condensando gli aspetti chiave che hanno segnato in modo indelebile questo lungo cammino di vita.

Il Volo: io credo che ogni Pilota alle prime fasi di addestramento si sia domandato più o meno palesemente "riuscirò mai a volare così vicino e così basso compiendo evoluzioni mozzafiato?"

All'inizio ricordo perfettamente lo sforzo impiegato nel cercare di non focalizzare l'attenzione al mondo che ruotava sempre così veloce e la resistenza nel guardare al di là del "parametro".

Far parte delle Frecce Tricolori: un sogno di tanti Piloti ma allo stesso tempo una delle sfide più difficili. Ma la voglia di dare sempre il massimo con tenacia e perseveranza, unite ad un addestramento così ben strutturato e progressivo, frutto di anni di esperienza, fanno sì che ogni Pilota riesca nell'ardua impresa, passando da una difficoltà all'altra con totale naturalezza.

Solo nel momento di "lasciare" ti rendi conto realmente della professionalità raggiunta e di quanto sia "eccezionale" quello che facciamo!

Esperienze. Hai modo di conoscere e vivere in maniera privilegiata innumerevoli località, apprezzando "in toto" la bellezza del nostro paese e la diversità di tanti posti nel mondo più o meno noti.

Nella stagione "da sacco", indelebile nei miei pensieri, il ricordo del Libano, un paese che non aveva visto sorvolare aerei militari se non per motivi bellici, ma contemporaneamente il calore dei suoi abitanti e la bellezza di una città quale Beirut una volta considerata la Montecarlo del medio oriente. Passando per la Libia ancora ai tempi di Gheddafi, "costretti" a soggiornare su una nave da crociera insieme ai tanti italiani immigrati ai tempi della colonizzazione e il famoso episodio dei fumi verdi...come non rammentarlo!

E poi Mosca e Dubai visitate più volte a distanza di anni, metropoli in continua evoluzione e modernizzazione fino al sorprendente Marocco con il suo crescente ruolo di interlocutore fra Europa e Maghreb, e la trasferta di Bodo (Norvegia) sopra il circolo polare artico, portando il nostro amato tricolore dove il sole "letteralmente" non tramonta mai!

Reputazione e consenso. All'inizio e per alcuni anni, quasi cercavo di nascondere quello che facevo, quando incontravo nuove persone e mi chiedevano cosa facessi, per certo non è una professione che lascia indifferenti e l'essere proiettati immediatamente al centro dell'attenzione, dover rispondere alle innumerevoli curiosità



può a volte essere “ingombrante”.

Ricordo quando mio figlio, tornando dall’asilo, mi raccontò che le maestre fecero vedere una brochure sulle Freccie Tricolori e lui (3 anni), quando vide la mia foto disse “papà”, provocando l’incredulità e l’ilarità di tutti.

Oggi non posso che essere orgoglioso, ma allo stesso tempo ben consapevole di quanto la fama possa farti volare “troppo in alto”, per cui la necessità di mantenere i piedi ben saldi a terra e nello stesso tempo conservare gelosamente quella semplicità ed umanità che da sempre contraddistingue il nostro Reparto ed è allo stesso tempo la caratteristica che più piace alla gente: **persone comuni che hanno la fortuna di fare qualcosa di speciale!**

L’affetto delle persone è impagabile, la consapevolezza di emozionare ed arrivare dritto al cuore, la possibilità di fare del bene regalando un sorriso anche solo con la nostra presenza alle tante persone meno fortunate: questo è forse il segreto di questo lavoro.

L’importanza del Gruppo. All’inizio vivi le dinamiche cercando di rispettare l’insieme di regole non scritte e le aspettative del resto della squadra.

La mia prima impressione fu quella di percepire una sostanziale differenza rispetto agli ambienti precedenti.

Circondato da persone tutte molto capaci e preparate, per certi versi anche molto simili, con dinamiche di gruppo virtuose che favoriscono il confronto a tal punto da considerare primarie le esigenze degli altri a scapito delle proprie, dove non è importante solo quello che fai ma il modo in cui lo fai.

Un processo che a parole sembra complicato, ma che in realtà si concretizza con una naturalezza disarmante anche

per il tanto anzi tantissimo tempo che si trascorre insieme. Ogni scelta viene concepita con un consenso diffuso e costruita nel tempo lasciando spazio ad ognuno, perché ciò che facciamo, specialmente in volo, non può essere svolto se non serenamente lasciando nulla al “non detto”.

Da **Capo-formazione** mi piaceva ripetere ai ragazzi che mi stavano affidando ciò che hanno di più prezioso: la loro vita.

Da **Comandante**, la responsabilità è il privilegio di coordinare tutta la “**squadra**”, potendola ammirare da una prospettiva diversa con l’esperienza di colui che ne ha fatto parte ma che una volta al di fuori riesce ad apprezzarne la sua completezza ed efficacia; al pari di un orologiaio, capace di oliare i meccanismi di quell’orologio speciale, affidabile e semplice nella sua genialità progettuale, ma composto di tantissime parti a volte minuscole e quasi invisibili, anche datate e non sostituibili, che necessitano di una continua cura e supervisione.

100 uomini e donne una squadra! Necessità ed aspirazioni diverse ma in cui il risultato è frutto del contributo di ognuno.

Quando mi chiedono come mi sento ora che sono prossimo a lasciare questo prestigioso incarico, rispondo che mentirei se dicessi che tutto questo non mi mancherà, in cui il tutto non è il volo di per se unico e straordinario ma “**il gruppo e le sue persone**” che mi hanno dato tanto e reso la persona che sono oggi: un uomo migliore!

Infine il mio ringraziamento va a tutti voi, uomini e donne del

Circolo della PAN affinché la grande famiglia delle **Freccie Tricolori** possa mantenere sempre vivo lo spirito e il valore della sua storia... **Ad maiora!**

JAN SLANGEN





**Quando un cenno di testa vale
più di cento parole, ovvero,
FABIO
non mollerò mai la tua ala!**

Devo telefonare a **Fabio BROVEDANI**.

Ho sentito che ultimamente non se la passa molto bene e ho voglia di sentirlo.

Squilla. *"Pronto... ciao socio.."*

...ed ecco che il suono di quelle parole, come un diapason vicino alle corde dei miei ricordi, risveglia tutto un turbinio di immagini, suoni, emozioni.

Fabio che mi porta per aria al mio primo volo acrobatico sul cielo di Rivolto, credo la sortita più pesante, difficile e demoralizzante che abbia mai volato¹.

Fabio che mi viene incontro sorridendo burlescamente, mentre io son lì, alla prima stagione ufficiale da gregario, con le sopracciglia aggrottate a scrutare il cielo nella ricerca di un segno premonitore che possa chiarirmi se dovrò soffrire e mordere l'ala più del solito in un programma "basso con l'urlo": *"sarà un Alto Zizzi, non ti preoccupare"*.

Falso fino in fondo!

¹ Dopo un briefing sul parametro da mantenere in formazione acrobatica durato non più di 2 minuti "la posizione è determinata da due allineamenti. Il primo: occhio- fessura tra flaps e alettone-l'antennina bianca dietro il canopy, il secondo: occhio-cifulino sotto il pilone della tanica-un pugno sopra il casco del Leader" (in effetti non c'era molto altro da dire), io e Fabio decolliamo, lui davanti e io in ala sinistra. 35 minuti di acrobazia a bassissima quota (si... però un po' più alta... un po'... tipo 50 piedi più in sù), seguendo il programma acrobatico "alto", fatto una volta e mezza, senza la bomba. Quando sono arrivato al parcheggio ero una maschera. Bagnato di sudore persino sopra la tuta anti-G (è possibile?), fisicamente debilitato, ma soprattutto psicologicamente a terra. Ero riuscito a mantenere il parametro + o - un metro. "non ce la farò mai... ora vado dal capo e glielo dico...". Fabio mi viene incontro, ridendo (tanto per cambiare) mi guarda e dice "... devo dire che per essere un bomber non sei proprio così male... bravo!". Che faccio, penso tra me e me, gli salto addosso o faccio finta di nulla?

Quanti ricordi scatena quell'accento triestino un po' tirato.

"Ciao Fabio, come s'è?". Scambiamo qualche parola. Mi tranquillizza sulla sua salute minimizzando come sempre ha fatto in vita sua, sempre aperto e disponibile verso gli altri.

E poi *"...ciò Zizzi, te sa che quest'anno son 30 anni dal Tour negli States? Organizzemo quarcossa ah?...."*. *"...certamente Fabio, questa volta organizza tutto il Mister..."*

Già, il primo Tour della PAN nel Nord America.

Che ricordi emozionanti !



"L'aria è davvero sottile a 40.000 piedi" questo mi viene da pensare mentre oscillo leggermente le ali osservando gli altri 11 Aermacchi galleggiare in quel pezzo di cielo al largo delle Isole Faroe.

L'attraversata dalla Scozia all'Islanda è probabilmente la tratta più critica di tutto il trasferimento verso il suolo americano. Senz'altro la più lunga.

Più di 600 miglia di mare, blu e blu ovunque, praticamente nessuna radio assistenza utilizzabile se non un paio di ADF. Naturalmente no GPS.

Siamo partiti più di un'ora fa, il meteo è ottimo in rotta.

Siamo in formazione di navigazione, 12 velivoli disseminati in un settore di qualche miglio quadrato, 12 scie di condensazione che graffiano il cielo che si fa sempre più scuro, man mano che si sale di quota.

Si respira un atmosfera di avventura, felicità, di "iniziazione".



È la prima volta che si va “di là “ dai tempi di **BALBO**. Il parto è stato lungo e complesso ma alla fine, grazie alla lungimiranza del nostro Capo e al coraggio del Capo di SMA, siamo qui.

Certo, sentiamo la responsabilità di questa avventura, ma siamo giovani, bravi, convinti.

Così eccoci lì, appesi a 40.000 piedi verso l'Islanda. 3 ore di volo sono tante, soprattutto se imbacuccati, come siamo noi, tra la tuta Mk10, Secumar, guanti, casco, cartine.

Siamo soli a bordo, così da non consumare tutto l'ossigeno e non dover effettuare il lavaggio dell'impianto una volta a destinazione.

Peccato, mi sarebbe piaciuto volare con **Guglielmo - PLAITANO** -, il mio Crew Chief, e lasciarlo pilotare. Dopo tutte le ore di trasferimento in quota passate insieme, in formazione larga, e dopo il mio “addestramento basico”, vola quasi meglio di me.

A *Keflavik Naval Air Station*, la nostra destinazione, il meteo ancora non è male, anche se è previsto l'arrivo di una perturbazione con nubi basse e vento. Stesse previsioni per Reykjavik il nostro unico alternato.

È passato da poco il punto di non ritorno, tutto sembra procedere come pianificato.

Poi Murphy, con una delle sue leggi, si fa sentire attraverso una voce alla radio.... *“ma anche voi avete il vento*

che ho io sul RNAV?”

La mia attenzione si rivolge “all'RNAV” sul pianale di destra, come immagino stiano facendo tutti gli altri.

Intanto Il Comandante cerca una conferma contattando il C130 e il Breguet Atlantic che ci danno supporto.

In effetti è successo che la perturbazione prevista dopo il nostro atterraggio, ha improvvisamente accelerato e sta dirigendosi molto velocemente verso l'isola, nostra destinazione.

Ciò che ci preoccupa non sono tanto le previsioni meteo di Keflavik, quanto il vento in quota che ora pare quasi raddoppiato, incrementando significativamente il consumo di carburante.

Se è confermato e continua così, rischiamo di arrivare con davvero poco JP4 nei serbatoi.

E invece.... è proprio così! Ma ormai c'è poco da fare, l'unica possibilità è continuare.

Siccome le cattive notizie non viaggiano mai da sole, ecco che ci arrivano dal C130 di supporto le ultime dal campo: vento di 35 kts quasi al traverso, visibilità buona con leggera pioggia, nubi a 300ft. Niente male davvero.

Continuiamo a volare. Mare, mare, ancora mare... Poi... cominciamo a ricevere il DME di Keflavik e si comincia a fare i conti.

Mi guardo intorno. Il leggero ondeggiare degli altri velivoli mi conferma che tutti stanno facendo la stessa cosa e tutti arriveranno alle stesse conclusioni.

Arriveremo con poco carburante. Veramente poco.

Ma non abbiamo scelta e così **Pino - Giuseppe BERNARDIS** - comincia a elaborare un piano.

Ci divideremo in 4 sezioni di 3 velivoli ciascuno e voleremo un ILS con guida iniziale e monitor PAR.

La sequenza degli avvicinamenti vedrebbe **Fabio** (Pony6), il **Nonno - Piergiorgio ACCORSI** - e il sottoscritto - **Gianluigi ZANOVELLO** - (Pony 5 e 4) procedere come 3^a sezione.



Purtroppo **Alberto** - **MORETTI** - (Pony3) ha un piccolo problema di travaso dalla tip alare e allora si cambia. Saremo gli ultimi a scendere.

Nel frattempo **Pino**, per farci risparmiare il massimo carburante, ci fa separare in rotta anziché procedere in un holding pattern e aspettare il proprio turno lì per l'atterraggio. Ottima pensata!

Le condimeteo di Keflavik non cambiano, sempre ceiling basso e vento forte al traverso. Almeno la pioggia non limita la visibilità.

Osservo la quantità di carburante, poi i miei due amici lì a fianco. Non sono teso, penso che alla fine atterreremo bene come sempre. Sento l'adrenalina salire e svolgere il suo lavoro permettendomi la massima concentrazione.

Mentre osservo sul FLIP la procedura, mi leggo la procedura di Go Around. Per scaramanzia mi verrebbe da non approfondirla ma poi, come sempre, la professionalità che richiede il nostro lavoro, mi fa cominciare a valutare le varie ipotesi....

Se sbuchiamo sotto le nubi e non riusciamo ad atterrare... Beh, un circuito stretto dovrebbe starci. Forse.

"Pony 6, turn starboard heading 270 and descent 3000" gracchia la voce del Controllore PAR. Vien dalla USNavy e si sente.

"Dai soci, venite sotto....." ci richiama **Fabio**. Il **Nonno** è naturalmente già in posizione. È come inchiodato in ala destra. Mi vien da chiedermi se anch'io son così bravo... ma non c'è tempo. Stiamo passando ora 2.500', sul glide, on course, ed entriamo nelle nubi soffici.

Un attimo prima guardo il **Nonno**, alzo la testa velocemente di 5cm come dire "allora?". Lui mi vede e scuote la testa come a rispondere "ma s'è può far 'sta vita...".

Immagino il suo ghigno sotto la maschera. Da qui la sua testa, con casco e maschera, sembra quella di un insetto bizzarro.

A lavorare in formazione impari a utilizzare i gesti, i segni, i cenni per comunicare. Il silenzio è quasi d'obbligo. Una disciplina utile, necessaria e valida.

Fabio chiede: *"Tutto ok soci?"*. Entrambi rispondiamo con un cenno di assenso. Inoltre, appena vedo **Fabio** che mi osserva dallo specchietto, gli alzo la mano sinistra guantata di bianco (ho tirato fuori i guanti "da festa" per l'occasione) e gli faccio "le corna".

Un gesto scaramantico, che lui faceva la stagione precedente quando io, da n.7, volavo in ala sua. Durante il looping del "Bull's eye", passando i 5Gs in tirata (allora era così...) era lui che mi mostrava "il dito" come dire "ora sono affari tuoi..."... mentre noi, 7, 8 e 9 li a sudare e a soffrire in silenzio.

Il bello della Pattuglia è proprio questo, duro lavoro e divertimento insieme. Un po' di goliardia allenta la tensione e permette di concentrarci di più e... poi ci fa sentire più "vicini".

"Gizillo fai il bravo..." **Fabio** dice in risposta.

Ora comincia la turbolenza. Dovremmo cominciare a configurare con carrello e flaps ma così consumeremo di più. *"Ritardiamo un po' a configurare ok?"*.

Il controllore ci informa che tutti gli altri sono a terra. "Allora si può fare" mi dico mentre, velocemente, getto un'occhiata dentro al cruscotto per verificare che sia tutto a posto e....

Mi viene quasi un colpo.... pur essendo "on glide on course", l'HSI da una deriva tra i 30 e i 45 gradi.... ne ho fatti di avvicinamenti ma... così non mi era mai capitato. Con quel carburante poi... "un filino di vento al traverso eh?" mi vien da dire....

Il **Nonno** mi guarda sbattendo ancora la testa a ribadire "ma s'è po' fà..."

"On glide on course, you're passing 800 feet, the ceiling is reported 300".

"OK soci" dice **Fabio** *"configuriamo.... poi, appena sbuchiamo, ci separiamo. Io do motore, Nonno stai fermo e gizillo riduci. Tocchiamo al centro, slowlane a sinistra"*. E mentre diamo l'acknowledge "4", "5", improvvisamente sotto di noi appare uno squarcio tra le nubi. Si vede il terreno di rocce, pezzi di verde, marrone e grigio. Dura solo qualche secondo, stiamo passando i 600'.

La pulsione che mi viene dal mio passato di "bomber" mi fa venire voglia di girare l'aeroplano e buttarmi sotto le nubi per mantenere il contatto con il suolo e procedere fino alla pista.

È un riflesso istintivo che si acquisisce con la specialità di provenienza. Esattamente il contrario di ciò che invece farebbero gli "sceriffi", che invece "tirerebbero sù" sempre, guadagnando quota e aspettando tempi più propizi. Molto più saggio direi.

Questi pensieri mi attraversano il cervello rapidamente.

Guardo il **Nonno**, son sicuro che anche lui ha visto il "buco"

sotto di noi e un'idea se l'è fatta. Gli faccio con la testa il gesto interrogativo, alzando il casco di pochi centimetri. Mi risponde prontamente con il classico gesto di diniego, muovendo la testa a destra e sinistra.

Ora torno su **Fabio** e.... vengo assalito da un senso di colpa.... la sola idea di aver pensato per un istante di mollare l'ala del mio leader mi fa star male.

Sarà stupido, ma sento un enorme senso di vergogna che mi pervade.

“Scusa, scusa, scusa Fabio... non avrei mai abbandonato la tua ala, non l'ho mai fatto e non lo farò mai. Scusami”. E mentre elaboro, quasi inconsciamente, questi pensieri veloci, sbuchiamo sotto le nubi.

“Rwy In sight”, **Fabio** ha visto la pista.

Guardo avanti.... Non c'è nulla !! Come può essere ?

Poi mi ricordo della deriva, sposto lo sguardo velocemente a sinistra e... eccola là, la nostra “portaerei”.

Fabio ha dato motore, ne sento il rombo mentre schizza avanti.

Vorrei tirare fuori i freni, ma il pensiero del poco carburante mi blocca il pollice sullo switch dell'aerofreno, così viro leggermente a sinistra e mantengo la quota.

“Mantieni sempre l'energia” diceva il mio Istruttore al Fighter Lead In di Holloman.

Sono separato. Guardo avanti. **Fabio** tocca l'asfalto. Vedo chiaramente gli sbuffi bianchi dei pneumatici.

Il Nonno poco dopo fa lo stesso. Ora tocca a me, l'ho fatto mille volte ma oggi mi concentro un po' di più. Cerco perfino di fare un bel atterraggio, nonostante il vento e la pioggia. Naturalmente viene male ma... chisseneffrega!

Sono a terra, tiro su i flaps per aumentare il carico sul carrello, cloche controvento. **“4 a terra”** dico con orgoglio alla radio. **Grazie Fabiut !**

Ora arriviamo al raccordo per liberare alla pista. Guardo un po' più in là e vedo gli altri 339 che disciplinatamente, a spina di pesce, ci aspettano sotto la pioggia.

Il vederli mi dà una stretta al cuore.

Sapere che tutti ci hanno aspettato, condividendo questi momenti difficili, mi riempie di gioia ed emozione.

Mi sento un privilegiato a far parte di questo Gruppo di Volo.

Passiamo sulla frequenza di “ground” che ci chiede se siamo “on the deck”, come se fossimo davvero su una portaerei. Riprendo la mia posizione da n. 4, passando davanti agli altri che mi salutano con le loro mani in silenzio.

“Ground” ci dà le istruzioni per il parcheggio.





Rulliamo in perfetta formazione. Poco più in là passiamo a fianco al C130 di supporto.

Vedo 3 figure sotto l'acqua: distinguo chiaramente il pizzetto di **Ignazio - VANIA** - e i baffi del **Mr. - Carlo BARON** - entrambi sorridono. Distaccato di qualche metro, ecco i capelli bianchi del **Gen. Pillinini**, Capo delegazione.

Ora che ci penso, do un'occhiata al carburante. Rimango impressionato. Non avevo mai visto una lettura così!

Guardo nuovamente "**Pilli**" - **Adelchi PILLININI** -, chissà cosa pensa, in questo momento. Sarà tesissimo.

Ci avviciniamo ancora un po', vedo bene il suo viso... sembra.... no... sembra proprio annoiato e stufo di aspettarci sotto la pioggia. Sorrido sotto la visiera. Tipico atteggiamento da "ghedino", penso tra me e me. Ora sono sicuro che deve esser stato davvero preoccupato.

Nessuno finora ha ancora fiutato. La tensione c'è, non si può nascondere. In quel momento sento **Pino** che dice alla radio "*Keflavik, the Frece Tricolori would like to thank you for the support!*".

"Thank you Sir and welcome!".

Entro nel mio parcheggio seguendo docile le istruzioni di **Guglielmo**, che mi accoglie con il suo solito sorriso. So bene cosa pensa. Sono sicuro che ha vissuto questa avventura con la stessa tensione che provavo io dentro al cockpit.

"Ecco il tuo velivolo William - Guglielmo PLAITANO -, te lo rendo così come me lo hai consegnato, perfetto come sempre".

E mentre comincio a frenare sento da uno dei degli ultimi velivoli qualcuno che dice: "...Pino.... chiedigli se il Navex² è aperto..."

Ecco fatto. La tensione si è sciolta. Siamo tornati operativi come sempre.



Da sx: Alberto MORETTI, Fabio BROVEDANI e Gianluigi ZANOVELLO

Siamo noi. Siamo le Frece Tricolori.

Le Frece Tricolori dell'86.

P.S. Credo che ciascuno di noi abbia uno scrigno segreto dentro di sé, ove conserva gelosamente i suoi ricordi più cari e che ogni tanto, nell'intimità, li tiri fuori per riviverne le sensazioni, le immagini, le emozioni.

Quando ho sentito la voce di **Fabio** al telefono però, il ricordo è schizzato fuori con forza inaspettata, quasi avesse aspettato 30 anni per poi essere condiviso con coloro che capiscono lo "spirito" che esiste in questo Gruppo di Volo.

Gente che lavora seriamente quando c'è da lavorare.

Gente che apprezza la professionalità e la qualità del lavoro che svolgono.

Gente che sa comunicare anche con un gesto, uno sguardo, un movimento impercettibile.

Gente vera.

W le Frece Tricolori !!!

GIANLUIGI ZANOVELLO
alias "**ZIZZI**" e/o "**GIZILLO**"

30 anni fa

Nel 1986 la 1ª tourné nordamericana per le Frece Tricolori

La Pattuglia Acrobatica Nazionale “**Frece Tricolori**” ha effettuato dall’11 luglio al 16 settembre 1986 una missione nel continente nordamericano.



In oltre 2 mesi di permanenza al di là dell’Atlantico, la **PAN** si è esibita in 11 località diverse:

4 del Canada e 7 degli Stati Uniti.

CANADA & USA AIR SHOW TOUR July-Sept. 1986

July 20	North Bay	Canada
July 27	McGuire AFB (NJ)	USA
Aug. 2-3	Oshkosh (WI)	USA
Aug. 5	Moose Jaw	Canada

Aug. 8-9-10	Abbotsford	Canada
Aug. 16-17	Moffet Field (CA)	USA
Aug. 23-24	Billings (MN)	USA
Aug. 27	Sheppard (TX)	USA
Aug. 30-31 / Sept. 1	Toronto	Canada
Sept. 6	Griffiss AFB (NY)	USA
Sept. 9	Andrews AFB (MD)	USA

Com’era prevedibile sulla base della professionalità e dell’efficienza dimostrata in ogni occasione, la missione della PAN ha avuto un grande risalto sui mass media nazionali e d’America.

Essa ha tra l’altro richiamato alla memoria le imprese aviatorie di altri Piloti, di altri Assi del volo che a partire dagli anni ’30 hanno gloriosamente portato in America il nome dell’Aeronautica Militare e d’Italia.

Le **Frece Tricolori** si sono esibite al cospetto di folle enormi di spettatori abituate ai grandi Airshow e particolarmente competenti, riscuotendo ovunque ampi consensi e ammirazione e la Pattuglia acrobatica nella vastità di questi spazi, su questa gente, in un messaggio di pace e di amicizia ha steso il più grande Tricolore mai visto oltreoceano.

La missione in Canada e negli Stati Uniti inizia dalla base aerea di Rivolto (Udine), sede della **PAN**, la mattina dell’11 luglio 1986 alla presenza del Comandante della 1ª Regione Aerea, Gen. S.A. **Franco PISANO** e di altre autorità militari.

Essa nasce sotto la spinta di motivazioni e circostanze che vanno al di là del solo aspetto operativo, teso a far acquisire al personale della **PAN** una più specifica professionalità operando in ambiente oceanico, artico e nordamericano.

Accanto ad esso si collocano naturalmente motivazioni che possono definirsi di opportunità, volte cioè a consolidare i rapporti con due Paesi le cui strutture didattiche e tecnologiche ospitano costantemente personale e mezzi dell’aeronautica.

Di cortesia, nei confronti delle numerose comunità italiane del nordamerica, desiderose di ospitare la **PAN** nelle loro manifestazioni ed infine, di sostegno a un’iniziativa nazionale come quella della partecipazione dell’Italia all’**EXPO ’86** di Vancouver (Canada) dal tema “trasporti e comunicazioni”, finalizzata al rilancio dell’immagine del nostro Paese e all’incremento degli scambi commerciali.



Nella missione furono impiegati:

36 Ufficiali, 78 Sottufficiali (7 Ufficiali e 30 Sottufficiali impiegati solo sulla rotta atlantica), 12 Aeromobili MB 339 PAN, 2 C 130 Hercules per il supporto tecnico-logistico e 2 Breguet 1150 Atlantic per l'assistenza lungo la traversata.

Si decise di seguire la rotta settentrionale, ai limiti del circolo polare artico, per permettere agli **MB 339 PAN** la traversata dell'Oceano Atlantico.



A tale scopo, i Piloti della PAN hanno preventivamente frequentato in Inghilterra uno specifico Corso di sopravvivenza in mare organizzato dalla Royal Air Force e sono stati dotati di equipaggiamento speciale, fra cui la tuta artica dallo sgargiante colore arancione per affrontare i rigidi climi ambientali.

Dopo 5 giorni trascorsi fra voli, soste, briefing e scali tecnici, si è raggiunta **North Bay**, base dell'Air Force canadese, con alle spalle la preziosa esperienza di aver volato sull'Islanda, la Groenlandia e l'isola di Baffin.

La prima uscita in nordamerica della **PAN**, si è svolta in Canada a **North Bay**, alla presenza di una folla insolitamente enorme per il luogo, circa 35mila persone.

Tutti hanno seguito con ammirazione le evoluzioni dei nostri velivoli e per 6mila nostri connazionali c'è stata anche commozione.

Dopo quella canadese, la prima esibizione negli

Stati Uniti avviene nella base della **U.S. Air Force di McGuire**, fra Philadelphia e New York, nel New Jersey.

Nell'enorme base sede del Military Airlift Command, la più importante del trasporto aereo strategico degli Stati Uniti sulla costa dell'Atlantico, le **Frecce Tricolori** hanno avuto il privilegio di chiudere l'annuale Airshow e Open House, davanti ad una folla valutata in 350mila persone.

Con il naso all'insù gli spettatori hanno seguito ora con apprensione, ora con meraviglia, le audaci manovre del solista e le perfette geometrie dei velivoli.

Le parole più usate al termine dell'esibizione, riportate dalla stampa locale sono state:

perfette, eccitante, impressionante.

Inevitabili al termine dell'esibizione le congratulazioni delle autorità civili e militari al nostro Addetto per la Difesa a Washington, Gen. D.A. **Adelchi PILLININI**, Capo delegazione della missione **PAN** in nordamerica.

La tournée prosegue con la partecipazione ad **Oshkosh**, cittadina a 130 Km da Milwaukee nello Stato del Wisconsin.

Sul prato erboso sono arrivati da tutti gli Stati Uniti e dall'estero più di 7mila velivoli antichi e moderni, costruiti anche artigianalmente o da scatole di montaggio, per partecipare alla più grande convention aerea del Mondo.

E' la mecca degli appassionati del volo !



Oshkosh – Il saluto delle Frecce Tricolori

Le **Frecce Tricolori** qui ad Oshkosh per la 34^a edizione della kermesse sono ospiti d'onore; la coreografia è hollywoodiana e oltre che da terra esse ricevono omaggi dagli "antichi" aviatori anche dal cielo.

Il pubblico e i fans del volo (e non c'è dubbio che lo siano!) sono soddisfatti e la Pattuglia e chiusura della sua performance li ripaga con il suo saluto di "cortesia".

Il Presidente del Comitato organizzatore del Raduno ha detto: *"lo spettacolo è stato degno della migliore Pattuglia Acrobatica del mondo, abbiamo visto quello che a Oshkosh non era stato mai fatto vedere prima."*

E' il tripudio tra gli applausi ed ovazioni, mentre ancora i fumi del Tricolore persistono nel cielo.

I Piloti della Pattuglia vengono fatti sfilare in passarella a bordo di auto d'epoca per ricevere l'applauso della folla entusiasta, dalla quale non possono sottrarsi alle congratulazioni affettuose e al rilascio del loro autografo su qualsiasi superficie scrivibile.

A seguito del successo riscosso ad Oshkosh, si torna nei cieli canadesi con le esibizioni a **Moose Jaw** e **Abbotsford**.

Ad Abbotsford per l'International Airshow, la più grande manifestazione aerea del Canada, la **PAN** si cimenta con le Pattuglie: brasiliana **"Esquadilha da Fumaca"**, canadese **"Snowbirds"**, francese **"Patrouille de France"** e della Marina statunitense **"Blue Angels"**.



Abbotsford - Aerobatics " leader's formation "

Le è stato riservato l'onore di chiudere la manifestazione, forse anche in virtù della sua crescente fama in nordamerica.

Il successo è strepitoso, al termine dell'esibizione del team italiano qualcuno ha scritto *"non siamo davanti a dei piloti, ma a dei poeti del cielo"*.

Trasferimento da Abbotsford a **Moffet**, in California.



San Francisco Altro trasferimento in terra statunitense

Siamo vicini a San Francisco nella base aeronavale statunitense più importante della costa del Pacifico, nota anche per lo storico **Hangar One**.

A vedere le **Frecce Tricolori** che chiudono anche qui il programma aereo ci sono 600mila persone.

Qui nella terra dell'elettronica, nella famosa Silicon Valley, i nostri Piloti danno ancora un saggio di cosa sia il made in Italy.

Preparazione, perizia, tecnica, professionalità e tradizione, a bordo di velivoli di assoluta maneggevolezza, prodotto della nostra industria nazionale.

Altro trasferimento in terra statunitense dalla California al Montana, siamo a **Billings**.

Altra manifestazione, altri applausi, altro successo.

I consensi per le **Frecce Tricolori** in nordamerica si consolidano ulteriormente con l'esibizione di **Sheppard** nel Texas.



Nella quarta e ultima tappa in terra canadese per le Frecce Tricolori è come esibirsi in Italia.

Siamo a **Toronto** nella provincia dell'Ontario, dove vivono e lavorano la maggior parte dei nostri 400mila connazionali residenti in Canada.

Solo la comunità friulana qui comprende 45mila persone.

Fra le numerose autorità presenti alla manifestazione, il Capo di S.M.A.Gen. S.A. **Basilio COTTONE** e l'Addetto Italiano per le tre Forze Armate in Canada Gen B.A. **Vincenzo BASILE**.

Il desiderio di mesi, di anni, di vedere all'opera la **Pattuglia Acrobatica Nazionale** per i nostri connazionali di Toronto viene finalmente appagato.

Attraverso le **Frecce Tricolori** essi possono fornire a tutti una prova ulteriore dell'efficienza e della validità di ciò che è italiano.

L'entusiasmo, la gioia e gli applausi scroscianti e continui, con punte di autentica commozione visibili sui volti dei 100mila italiani si confondono per la durata di una performance perfetta con il rombo dei *dieci MB 339*.



Frecce Tricolori sorvolano le Cascate Niagara

Nella missione in nordamerica, la Pattuglia Acrobatica Nazionale "Frecce Tricolori" ha offerto uno spettacolo fantastico ed entusiasmante.

Lo hanno ovunque testimoniato la stampa e la gente, ma molto di più i nostri connazionali che dopo ogni esibizione hanno sintetizzato le sensazioni del loro stato d'animo con la frase *"sono orgoglioso di essere italiano"*.

I Piloti della prima "meravigliosa avventura" in nordamerica.

Pony 0 – T.Col. Giuseppe **BERNARDIS**

Pony 1 – Magg. Mario **NALDINI**

Pony 2 – Magg. Ivo **NUTARELLI**

Pony 3 – Magg. Alberto **MORETTI**

Pony 4 – Cap. Gianluigi **ZANOVELLO**

Pony 5 – Cap. Piergiorgio **ACCORSI**

Pony 6 – Cap. Fabio **BROVEDANI**

Pony 7 – Ten. Giorgio **ALESSIO**

Pony 8 – Cap. Augusto **PETRINI**

Pony 9 – Cap. Giampietro **GROPPLERO** di Troppenburg

Pony 10 – Cap. Gianbattista **MOLINARO**



Toronto

I due mesi di missione in cui le **Frecce Tricolori** hanno volato circa 800 ore, coprendo 33.000 Km e riuscendo a mantenere un'efficienza del 90%, rappresentano un autentico messaggio di fratellanza e amicizia scritto nel cielo del nordamerica in un linguaggio comprensibile per tutti, in chiarissimo esperanto con i colori della nostra bandiera e che ha rafforzato ulteriormente nella stima i vincoli di collaborazione che legano l'Italia al popolo del Canada e degli Stati Uniti.

DATA	TRATTA	MIGLIA	TEMPO di VOLO
11.07	Rivolto – Hopstein	510	2h 00'
11.07	Leuchars	550	2h 10'
12.07	Keflavik	720	2h 50'
13.07	Sondrestom	725	2h 55'
14.07	Goose Bay	800	3h 00'
15.07	Bagotville	510	2h 00'
15.07	North Bay	800	3h 00'
23.07	Mc Guire AFB	510	2h 00'
29.07	Kelloggs Mun / Oshkosh	680	2h 40'
04.08	Minot AFB / Moose Jaw	970	3h 40'
06.08	Calgary / Abbotsford	680	2h 40'
12.08	Kingsley / Moffett NAS	705	2h 50'
19.08	Hill AFB / Billings Int'l	900	3h 20'
26.08	Buckley / Sheppard	900	3h 20'
29.08	Scott AFB / Toronto	1.165	3h 40'
03.09	Griffiss AFB	245	1H 00'
08.09	Andrews AFB	340	1h 25'
12.09	Bagotville	665	2h 40'
12.09	Goose Bay	510	2h 00'
13.09	Frobisher Bay	800	3h 00'
14.09	Sondrestrom	480	2h 00'
14.09	Keflavik	720	3h 00'
15.09	Lossiemouth	720	3h 00'
15.09	Baden Solligen	580	2h 00'
16.09	Rivolto	480	1h 50'

Tratto da: azzurrotricolore.blogspot.it



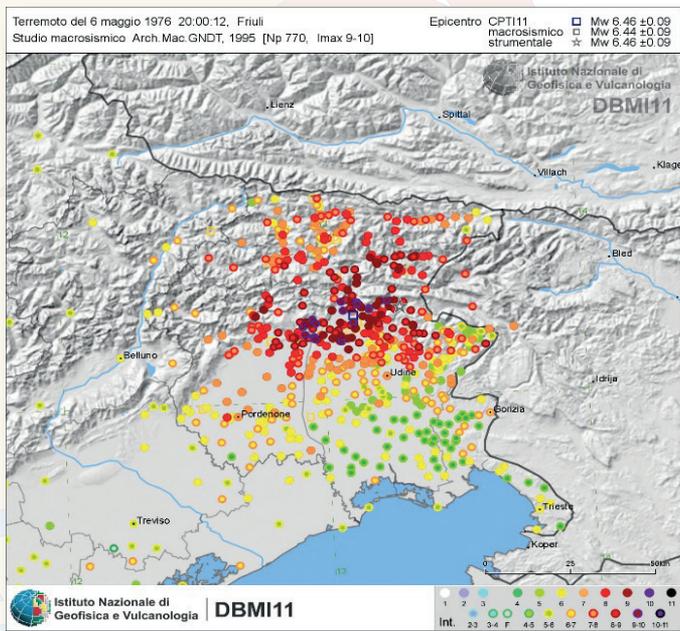
40 anni fa



Il terremoto del Friuli del 6 maggio con replica l'11 e il 15 settembre 1976

La sera del 6 maggio 1976 ebbe inizio in Friuli una delle sequenze sismiche più forti e devastanti della seconda metà del Novecento in Italia.

L'evento principale avvenne alle ore 21 locali del 6 maggio e raggiunse un valore di magnitudo momento Mw pari a 6.5, fra i più alti mai registrati nell'Italia settentrionale: l'intensità epicentrale fu pari al IX-X grado della [scala macro-sismica Mercalli-Cancani-Sieberg \(MCS\)](#).





La scossa interessò circa 120 comuni delle province di Udine e di Pordenone, per una popolazione complessiva di circa 500.000 persone.

Gli effetti più distruttivi si ebbero nella zona a nord di Udine lungo la media valle del Tagliamento, dove interi paesi e cittadine subirono estese distruzioni; fra questi [Gemona del Friuli](#), [Forgaria nel Friuli](#), [Osoppo](#), [Venezzone](#), [Trasaghis](#), [Artegna](#), [Buia](#), [Magnano in Riviera](#), [Majano](#), [Moggio Udinese](#), solo per citarne alcuni.

Gravi danni e crolli si ebbero anche in tutta l'area carnica, mentre danni diffusi, di moderata entità, interessarono le città di Udine e di Pordenone.

Danni più leggeri furono registrati fino a Gorizia e a Trieste, verso sud-est, ed in molte località del Veneto e del Trentino-Alto Adige verso ovest e sud-ovest, da Verona a Venezia, da Bolzano a Treviso, da Belluno a Padova, da Trento a Vicenza.

La scossa fu avvertita in un'area vastissima, estesa a tutta l'Italia centro-settentrionale fino a Roma e a Torino, all'Austria, alla Svizzera, la Repubblica Ceca e la Slovacchia, gran parte della Germania e della Croazia e parte della Francia, della Polonia e dell'Ungheria. Inoltre, produsse danni, oltre che nelle regioni Friuli-Venezia Giulia e Veneto, in vaste aree dell'Austria meridionale ed in buona parte della Slovenia.



L'estensione dell'area colpita fu di circa 5.000 kmq.

Complessivamente furono distrutte circa 17.000 case, morirono 965 persone ed altre 3.000 rimasero ferite. Quasi 200.000 persone persero la casa.

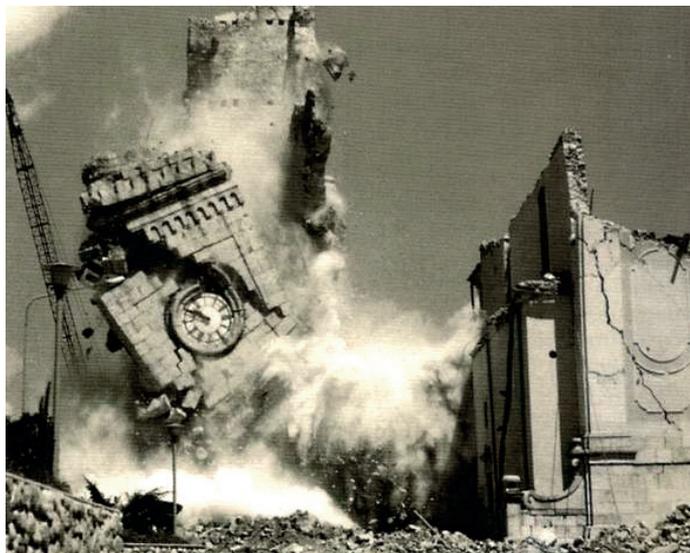
Moltissime le repliche. Le più forti si verificarono a oltre 4 mesi dall'inizio della sequenza, l'11 e il 15 settembre 1976, con intensità analoghe a quella della scossa del 6 maggio.

Ci furono nuovi gravi danni, ulteriori distruzioni e qualche vittima.

Un'altra forte scossa avvenne un anno più tardi, il 16 settembre 1977.

Le scosse dell'intera sequenza sismica vennero localizzate dagli osservatori sismologici allora esistenti, italiani ed esteri

(Trieste, Bologna, Pavia, Lubiana, Zagabria, Garmisch, ...).



Importante era la stazione di Trieste che faceva parte delle stazioni della Worldwide Seismographic Stations Network (WWSSN), la più vicina all'epicentro, gestita dall'Osservatorio Geofisico Sperimentale (oggi [Istituto Nazionale di Oceanografia e Geofisica Sperimentale](#)).

Il *Monte San Simeone* fu indicato come epicentro e divenne per tutti i friulani il simbolo dell'Orcolat, l'orco tradizionalmente associato ai terremoti (fonte [Edurisk](#)).

L'ultimo terremoto di entità paragonabile a quella della scossa del 6 Maggio 1976 era avvenuto quasi 500 anni prima, nel [Marzo 1511](#), e prima ancora nel [1348](#).

Tuttavia in questo settore terremoti potenzialmente distruttivi, ovvero di magnitudo pari o superiore a 5.5, avvengono

frequentemente: negli ultimi otto secoli nell'area del Friuli Venezia Giulia se ne è verificato in media uno ogni 80 anni, mentre terremoti che hanno causato effetti al di sopra della soglia del danno lieve sono documentati storicamente in media ogni 6 anni circa.

Negli ultimi 30 anni si sono verificati tre terremoti di magnitudo superiore a 4.5 entro 100 km da Udine (fonte: [ISIDE](#)), ma grazie all'importante opera di ricostruzione e di adeguamento antisismico nel settore friulano questi terremoti non hanno provocato danni.

Tratto da www.ingvterremoti.wordpress.com

Il terremoto del 1976 in Friuli

di Alessandro Minisini

Giovedì 6 maggio 1976 ore 21:02: la terra del Friuli collinare e pedemontano è sconvolta da un sisma violentissimo: un rombo continuo, i muri delle case che tremano come fossero di carta, i secondi che sembrano un'eternità, dieci, venti, trenta, quaranta, cinquanta, cinquantacinque secondi, la terra, maledetta ballerina, trema come fosse un mare in tempesta. --- **E' il terremoto !**

Centinaia e centinaia di morti, migliaia di feriti, intere comunità abbattute, numeri da catastrofe umanitaria, ma il sisma ha demolito le case, ha distrutto le fabbriche, ha provocato morte ed orrore ma non ha abbattuto i friulani. Una regione abituata a fare e rifare, un popolo che è andato a lavorare per il mondo e che ha rimandato al suo paese i frutti dei propri risparmi, un mondo così unico ed esemplare non poteva avvilirsi di fronte ad una simile catastrofe.

Dignità e virilità nel comportamento, anche di chi aveva perso un familiare o la casa faticosamente costruita, senza lacrime, perché il dolore non è da mostrare, ma è da tenere dentro nel proprio intimo, umanità, solidarietà e tanto orgoglio di "**fa dinesso**" cioè di "*fare da soli*", sono la chiave di lettura di quella che è considerata da tutti la migliore gestione di una catastrofe.

Da qui, dagli eventi del Friuli terremotato, nacque la **Protezione Civile Italiana**, moderna ed invidiata da tutti i Paesi del mondo che ancor oggi copiano il modello d'efficienza e solidarietà.



Due ore dopo la scossa i primi nuclei dell'Esercito erano già operativi: *Soldati della Mantova, dell'Ariete, Alpini della Julia e Genieri del 5° Corpo d'Armata*, con attrezzature da lavoro e decine di automezzi si portarono sui luoghi del disastro, i cui confini di ora in ora diventarono sempre più ampi.

In tutta la zona colpita furono gli stessi Soldati delle caserme disastrose a fornire gli aiuti alle popolazioni, con il passare delle ore l'intervento si fece sempre più massiccio, ai responsabili dei soccorsi si presentarono situazioni sempre più drammatiche, una regione sconvolta, morti, feriti e migliaia di senza tetto che necessitavano di cure sanitarie, viveri e di un ricovero per la notte.

Per l'evacuazione dei feriti furono utilizzati tutti i mezzi a disposizione, con l'opera dei sanitari civili e militari, arrivati immediatamente e di propria iniziativa nelle località più colpite, negli Ospedali civili e militare di Udine, nelle tendopoli e nelle infermerie da campo.

Incessanti le opere che i *Genieri del 4° e 5° Corpo d'Armata* supportarono assieme alle *Forze di Polizia*, ai *Vigili del Fuoco* e ai *Volontari*: la messa a dimora di tende per un totale di 81 mila posti, lo scavo tra le macerie, col pericolo di nuovi crolli, per ore ed ore rifiutando il cambio o anche la sosta per il rancio, per salvare una vita che da ogni cumulo di macerie, fosse potuta ancora uscire.

Velivoli dell'Aeronautica, dell'Esercito, della Marina, delle Nazioni alleate e convogli navali delle forze di tutto il mondo trasportarono migliaia e migliaia di tonnellate di materiale: gli Aeroporti di Istrana, Rivolto e Campofornido, Casarsa e la caserma Cavarzerani di Udine furono i cuori pulsanti di

questa immensa organizzazione logistica.

L'impraticabilità delle strade, l'urgenza, i terreni franosi, le necessità del bestiame ed il desiderio della popolazione di non abbandonare la proprietà, furono gli elementi che spinsero l'Esercito ad utilizzare in modo massiccio ben 64 elicotteri.

Le caserme dislocate praticamente su tutto il territorio regionale, furono da punto di riferimento per le popolazioni: all'interno di esse e nelle vicinanze sorsero le prime tendopoli e i primi

centri operativi di settore.

Con l'armonica e proficua collaborazione delle Autorità civili locali, l'Esercito italiano con i 14.144 uomini impiegati giornalmente ed i 2.616 automezzi a disposizione, fronteggiò tutti i problemi che di volta in volta si porsero, prevenendone altri: si curò particolarmente l'aspetto igienico-sanitario delle popolazioni, costrette a vivere in comunità e in condizioni di estremo disagio, le visite mediche, i servizi igienici, i bagni campali, la disinfezioni delle tendopoli, il vestiario, le macerie da sgombrare, l'abbattimento degli edifici pericolanti, l'illuminazione, la viabilità, il ricovero degli anziani e dei bambini, i sussidi ed il vettovagliamento con l'alimentazione di oltre 75 mila persone, oltre quella dei reparti, con l'adeguamento delle razioni, la loro preparazione ed il rifornimento idrico, costituirono un impegno senza precedenti per gli uomini in grigioverde.

Lunga la serie di esempi di fratellanza umana a testimonianza di solidarietà giunta da tutti i continenti: Usa, Canada, Australia, Francia, Belgio e Germania solo per citarne alcuni e l'opera dell'Associazione Nazionale Alpini che con i propri uomini, dal sacerdote al bancario, dal muratore all'idraulico e dall'operaio al cuoco, donarono ferie e materiale di costruzione per l'attività nei cantieri.

I Soldati delle Divisioni Ariete, Mantova, Folgore, della Brigata alpina Julia, del Genio Militare del 4° e 5° Corpo d'Armata, ripristinata prima fra tutte la viabilità stradale e ferroviaria, suddivisi in 19 Compagnie e 190 Squadre, lavorando a ciclo continuo completarono, con largo anticipo sui tempi prefissati, ben 13.451 prefabbricati, pari ad oltre 40 mila mq di superficie abitativa in 25 comuni colpiti, suddivisi a loro volta in 75 cantieri di lavoro.

Ma la cosa che ha colpito di più dei **friulani** è stato il dopo, la perfetta organizzazione che prevedeva di ricostruire **prima le fabbriche, poi le case** ed **infine le chiese**; nell'immediatezza gli industriali friulani si organizzano: il Cavaliere del Lavoro *Rino Snaidero* dopo pochi giorni riaprì la fabbrica distrutta e meno di un mese dopo furono 44 gli autocarri partiti pieni di cucine da vendere, oppure l'industriale *De Simon* che sistemò la direzione aziendale in uno degli autobus che costruiva. A San Daniele *Natalino Dall'Ava*, aveva 54 mila prosciutti in mezzo alle macerie e i suoi operai la mattina dopo il sisma erano già all'opera per raccogliarli e spostarli in altri luoghi.

Ottima fu anche la gestione amministrativa della tragedia, l'8 maggio il Consiglio Regionale del Friuli Venezia Giulia stanziò una cifra pari a 40 milioni di euro attuali, in collaborazione con le Amministrazioni locali, i fondi statali destinati alla ricostruzione furono gestiti direttamente dal *Commissario Governativo Zamberletti* assieme al *Governo Regionale*.

Circa 40.000 sfollati passarono l'inverno sulla costa adriatica, per rientrare tutti prima della fine di Marzo del 1977 in villaggi prefabbricati costruiti nei rispettivi paesi.

Nel giro di dieci anni e grazie ad un'attenta ed efficiente gestione delle risorse, la ricostruzione poté definirsi completa.



Ancor oggi, a quarant'anni dal sisma, il Friuli ringrazia e non dimentica.



I numeri del sisma:

- 6,5 i gradi della scala Richter del 6 maggio '76
- 6,3 quelli della seconda scossa del 15 settembre '76
- 5.725 i km quadrati dell'area interessata
- 137 i comuni interessati:
 - 45 classificati disastriati
 - 40 classificati gravemente danneggiati
 - 52 classificati danneggiati
- 18.000 le case distrutte
- 75.000 gli alloggi danneggiati
- 989 le vittime
- 3.000 e più i feriti
- 100.000 i senzatetto
- 200.000 i bisognosi di assistenza
- 600.000 le persone coinvolte
- 10.000 soccorritori all'opera già il giorno successivo
- 18.000 tende montate durante la prima fase per ospitare 116.000 persone
- 20.000 i prefabbricati montati
- 40.000 gli sfollati nelle località balneari dopo le scosse di settembre
- 4.500 miliardi di lire (valuta del 1977) i danni stimati



Le forze in campo per le operazioni di soccorso:

Esercito: 14.144 uomini e 2.616 automezzi

Carabinieri: 3.000 uomini e 597 automezzi

Polizia: 1.268 uomini e 309 automezzi

Vigili del Fuoco: 929 uomini e 558 automezzi

Marina: 427 uomini e 53 mezzi

Aeronautica: 160 uomini e 80 mezzi

Tratto da: <http://bora.la>

P.S.

Da non dimenticare il contributo ed il supporto dato dalle Forze Armate straniere: svizzeri, tedeschi, austriaci, francesi, americani e canadesi di cui va ricordato il **Capitano Pilota Ronald Mc Bride** che durante un'operazione di soccorso precipitò con l'elicottero nella valle del Torrente Leale nel Comune di Trasaghis.

Nel suo intervento di soccorso alle popolazioni l'**Esercito** fu coadiuvato da assetti dell'**Aeronautica Militare** che assicurò il "ponte aereo" e della **Marina Militare** con due Ospedali da campo ed i rifornimenti via mare.

I cittadini non hanno mai dimenticato il contributo offerto dagli uomini con le stellette.

"Il Friuli ringrazia e non dimentica" è il sentimento ancora presente e radicato in chi ha vissuto quei terribili momenti che nella tragedia hanno rinsaldato in maniera indissolubile il sentimento di profondo rispetto e fiducia della popolazione nei confronti delle **Forze Armate**.

Tratto da: www.avionews.it

Friuli

ZAMBERLETTI : furono i Sindaci a domare l'Orcolat ***

Il **6 Maggio 1976**, la sera in cui la terra tremò in Friuli è rimasta impressa per sempre nella mente di **Giuseppe ZAMBERLETTI**.

40 anni dopo, l'uomo che **Aldo MORO** inviò tra le macerie dell'Orcolat (l'orcaccio, come da quelle parti viene chiamato il terremoto), il '**padre**' della **Protezione Civile** non ha dubbi: quel modello di ricostruzione, ancora oggi ineguagliato, è figlio della «*grande tenacia e serietà*» del popolo friulano e di una intuizione precisa e in qualche modo preveggente: "**rendere i sindaci protagonisti**" del futuro delle loro comunità.

"Ricordo che quel 6 maggio era scesa una sera bellissima, la primavera era dolce e calda", rammenta **ZAMBERLETTI**.

"Avevo lasciato il Viminale alle otto e trenta per andare a casa. All'epoca ero Sottosegretario agli Interni con delega alla Polizia e ai Vigili del Fuoco.

Mi raggiunge una telefonata dal Prefetto di Udine che mi comunica la notizia di una forte scossa in Friuli.

Allora non avevamo i sistemi di oggi, non c'erano i cellulari. Mi dice che il sisma aveva devastato le aree a nord di Udine e mi prega di andare al Ministero, dove mi avrebbe raggiunto il Ministro COSSIGA".

"Fu una notte tragica", prosegue **ZAMBERLETTI**. *"Man mano che giungevano le notizie, convogliavamo le colonne mobili dei Vigili del Fuoco. L'Esercito era già lì, in Friuli stazionava il grosso delle nostre forze, poste a guardia del confine a nord-est".*

Trascorsa la notte, l'indomani mattina l'allora Presidente del Consiglio, **Aldo MORO**, e il titolare del Viminale, **Francesco COSSIGA**, "volano subito in Friuli".

"Quanto a me, rimango in sala operativa; nella tarda mattinata del 7 mi comunicano la nomina a Commissario Straordinario per il terremoto".

A Ciampino c'è già in pista un aereo militare.

"Arrivo all'Aeroporto di Rivolto, in provincia di Udine, e assumo subito la direzione delle operazioni in un contesto che non era ben disegnato. Bisognava improvvisare", ricorda ancora **ZAMBERLETTI**.

"Occorreva mettere in moto una macchina molto efficiente e molto tempestiva. Tantissimi feriti si trovavano ancora sotto le macerie".

A poco a poco, con fatica e con orrore, emerge il quadro tragico dell'**Orcolat**:

989 morti, 3mila feriti, oltre 100mila senza tetto.

Devastata un'area di 5700 chilometri quadrati, con 137 comuni coinvolti, di cui 45 classificati come disastri.

*“Il sisma in Friuli nel '76 e quello in Irpinia di 4 anni dopo sono stati i due più grandi terremoti della seconda metà del secolo scorso”, sottolinea ZAMBERLETTI, che proprio da queste due esperienze trarrà le coordinate per la **fondazione della moderna Protezione Civile**, il cui dipartimento nasce ufficialmente nel 1982.*

“La Protezione Civile è figlia del terremoto in Friuli: chiedemmo la costituzione di un sistema permanente di allarme e prevenzione che si basasse sullo sviluppo di una politica di protezione e su una struttura di intervento di emergenza ben coordinata e legata alla Presidenza del Consiglio dei Ministri”, spiega.

Intanto in Friuli arriva il colpo di grazia, con le scosse del 15 Settembre, che costringono oltre 100mila persone ad abbandonare le zone disastrate.

ZAMBERLETTI organizza l'esodo verso la costa adriati-



ca dove in pochi giorni si mette a punto la grande macchina dell'ospitalità.

Nonostante una lunga serie di scosse di assestamento, la ricostruzione parte rapida ed efficiente.

I friulani si rialzano subito in piedi.

È qui che entra in gioco la decisione strategica di *“designare i Sindaci come responsabili del sistema di protezione civile: quella fu una nostra intuizione”*, rivendica **ZAMBERLETTI**.

Una scelta in un certo senso pioniera della “devolution” che verrà.

“Il segreto del successo fu la scelta dei Sindaci. La Regione Friuli rese i primi cittadini i veri protagonisti della ricostruzione. I Sindaci decidevano con la popolazione tutta l'attività di ricostruzione. Seguendo una tesi ben precisa: ricostruire i centri dov'erano e com'erano. Ovviamente con costruzioni anti-sismiche”.

E se le giuste intuizioni tracciarono il camino, il formidabile carattere dei friulani fece il resto.

“Mi colpirono la grande tenacia, la grande serietà del popolo friulano”, ricorda ancora ZAMBERLETTI.

“Il sisma si era verificato durante la campagna elettorale per le elezioni politiche. E i friulani furono costretti a votare sotto le tende. Ma ci fu una collaborazione incredibile da parte dei partiti, non avvenne la strumentalizzazione che si poteva immaginare. Il senso di responsabilità aveva contagiato tutti e anche la politica nazionale si adeguò. Ero stupito. Oggi forse le cose sono un po' diverse...”.

tratto da: www.archivio.agi.it





Macerie del campanile e del Duomo di Gemona nel 1976 e dopo la completa ricostruzione

*** **L'ORCOLAT** ("orcaccio", spregiativo del **friulano orcul**, "orco") è un mostruoso essere che la tradizione popolare indica come causa dei **terremoti** in **Friuli**. **L'Orcolat** è una figura ricorrente soprattutto nei racconti della tradizione popolare. Vivrebbe rinchiuso nelle montagne della **Carnia**: ogni suo agitarsi bruscamente provocherebbe un terremoto. Dopo il **1976** è divenuto sinonimo del **terremoto** che colpì il **Friuli** in quell'anno.



Maggio 2016

IL RICORDO del figlio del

M.Ilo 1^ Cl. Sc. Silvano CARGNELUTTI

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

già Socio fondatore e Vice Presidente
del "Circolo della P.A.N."

Oggi sono **40 anni** da quel giorno che ha un po' cambiato la visone della vita a tutti noi.

Io all'epoca ero bambino ma una cosa che non dimenticherò mai è quanto ho visto accadere nei giorni e mesi successivi all'interno della Base di Rivolto.

Le scuole erano chiuse quindi mio "padre" mi portava sempre con lui (in Aeroporto a Rivolto) ... ho visto militari di ogni parte d'Europa e del mondo lavorare ininterrottamente per scaricare ogni genere di aiuti possibili aerei ed elicotteri che atterravano e decollavano in continuazione ho visto Piloti e Specialisti scendere dal loro aereo per dare una mano a scaricare, bere un caffè in velocità per poi ripartire a caricare di nuovo e tornare al più presto ho visto militari di tutti i "corpi" lavorare con le lacrime agli occhi e senza sentire fatica.

Ero presente anche a Settembre quando c'è stata l'altra terribile scossa ricordo ancora il dolore nelle facce di chi ha capito che quello era il "colpo di grazia" per il Friuli ma nessuno si è arreso ... anzi hanno tutti ripreso a lavorare con ancora più voglia di aiutare più gente possibile.

Ho sempre raccontato ai miei amici queste cose e le sto raccontando ancora adesso ai miei clienti e non smetterò mai di raccontarle ... molte delle persone menzionate fanno parte come Lei di questo Gruppo perché eravate colleghi e amici di mio "papà".

Un Grazie anche a tutti quei militari di altri Paesi che sicuramente si ricorderanno questo giorno anche se sono in altri paesi Grazie a tutti voi per quanto avete fatto.

Massimo CARGNELUTTI

Messaggio inviato al Presidente del "Circolo della P.A.N." nella ricorrenza del **40° Anniversario del Terremoto in Friuli**

60 anni fa il 1° volo del G 91

Sessanta anni or sono, nell'Agosto del 1956, esattamente il giorno 9, un giovedì, il **Fiat G 91** prendeva il volo per la prima volta dall'Aeroporto di Caselle, poco fuori Torino, ai comandi il **Com.º Riccardo BIGNAMINI**, Dottore in matematica, già Pilota dell'Aeronautica Militare, che rimarrà in seguito ucciso negli USA durante un volo di collaudo di un **G.91** dotato di razzi supplementari JATO per il decollo rapido.

FIAT G 91 il capolavoro di Giuseppe GABRIELLI

Un giorno di circa mezzo secolo fa, un Ingegnere siciliano progettò un aeroplano che per un certo periodo fece tremare di paura le "blasonate" industrie aeronautiche americane.

Il suo nome era **Prof. Giuseppe GABRIELLI** (Caltanissetta 26 febbraio 1903 - Torino 29 novembre 1987) considerato uno dei più grandi progettisti aeronautici mai esistiti, la sua macchina, o meglio, quella che lo rese famoso nel mondo, era il **G.91**, un caccia tattico leggero che poteva all'occorrenza, diventare un ricognitore: un fulgido esempio della nostra industria aeronautica che risorta dalle sue ceneri, nel dopoguerra, grazie ai suoi uomini e alle loro idee, seppe trovarsi il posto che meritava, tra le grandi industrie internazionali.

Quali furono i retroscena che ostacolarono però il velivolo **FIAT** ?

Era veramente un velivolo valido, o fu un tentativo degli USA di compiacere il governo italiano?

L'articolo svelerà i retroscena che portarono il **G.91** ad essere considerato uno dei migliori caccia tattici al mondo.



Giuseppe GABRIELLI

Docente, manager, uomo di fiducia della famiglia Agnelli" così viene descritto nella pagina a lui dedicata sul sito di [Alenia-Aermacchi](#).



Fiat G.91R/1B

Progettò più di 140 modelli, tra cui il *trimotore G-2* una macchina decisamente all'avanguardia per i canoni del 1932, ma la sua attività non fu soltanto quella rivolta all'ambito progettuale, fu uno studioso ed un ricercatore in ambito aerospaziale, con più di 200 pubblicazioni di valore inestimabile per la ricerca italiana dei giorni nostri.

Grazie alle sue trattative intraprese con le industrie americane come Lockheed e North American, o l'inglese de Havilland, velivoli del calibro del *Vampire*, dell'*F-84K*, e dell'*F-104* poterono essere prodotti su licenza in Italia dalla **FIAT Avio** di cui successivamente divenne anche il Presidente.



La sua fu una *“vita per l'aviazione”*, come il titolo della sua autobiografia pubblicata da Bompiani cinque anni prima della sua morte, la vita di un uomo entusiasta, geniale e stimato da tutti coloro i quali, in quegli anni contribuirono ai progressi della tecnologia aeronautica nel mondo.

Grazie ai suoi progetti la **FIAT Aviazione** ebbe l'opportunità di progettare velivoli da addestramento a Jet, gettando le basi del fiore all'occhiello e vanto della nostra attuale Industria Aeronautica, particolarmente ferrata nel settore dei moderni addestratori avanzati, che oggi ottiene consensi nel settore “Hi-Tech” in tutto il mondo.

GABRIELLI progettò il velivolo da trasporto *STOL G.222* e i due addestratori avanzati il *G.80* e il *G.82* e (la “**G**” è l'iniziale di **Gabrielli**) concepiti rispettivamente attorno alla turbina de Havilland Goblin 35 da 1590 Kg/s, ed al più potente Rolls Royce Nene RN.2/21 da 2.270 kg/s, che ottennero l'interessamento anche dell'Aeronautica Militare.

Ma non potendo battere le grandissime forniture e a prezzi praticamente stracciati dei *T-33* da parte degli Stati Uniti, i due velivoli non andarono mai oltre lo status di dimostratore tecnologico.



Specifica **NATO “CTL”** Caccia Tattico Leggero.

In un contesto geopolitico complesso in riferimento al periodo dell'immediato dopoguerra, come abbiamo già avuto modo di vedere più volte, l'Italia non aveva una vera industria aeronautica, quei pochi cocci che erano rimasti, non erano in grado di garantire una produzione adeguata.

Anche se le idee non mancavano e soprattutto gli sforzi per risorgere da una guerra che aveva distrutto ormai tutta la capacità industriale di qualsiasi settore.

Grazie alla costituzione della **NATO** e la conseguente adesione del nostro Paese alla suddetta Alleanza Atlantica, la situazione venne ribaltata, l'industria aeronautica in particolare riacquistò una posizione di eccellenza, arrivando ad imporsi a livello mondiale nel campo degli addestratori e degli elicotteri.

Tutto questo grazie agli aiuti provenienti dagli Stati Uniti, che cercavano di allontanare lo spettro del comunismo dall'Europa ed in particolar modo dall'Italia dove il PCI era un partito molto forte.

L'industria dapprima con la produzione su licenza di macchine di provenienza USAF poté acquisire una buona esperienza nell'ambito delle costruzioni, ma allo stesso tempo, le forniture in grandi numeri di macchine “surplus” e praticamente gratis, da parte degli USA, portò le aziende nazionali ad essere messe in ombra rispetto a quelle americane, in effetti il paradosso era chiaro: i velivoli americani avevano una sorta di maggiore “appeal” rispetto a quelli di produzione nazionale, e spesso macchine valide di progettisti indipendenti e di fabbriche grandi e piccole venivano accantonati a favore dei “doni” americani.

Questa situazione pose la nostra industria in una situazione di stallo, e probabilmente per questo motivo lo **SHAPE** (Supreme Headquarter Allied Powers Europe) nel dicembre del 1953 emise una specifica denominata LWSF (Light Weight Strike Fighter) - nota anche come NBMR-1 (Nato Basic Military Requirement) relativa ad un Caccia Tattico Leggero che doveva equipaggiare tutti i paesi membri della NATO.

In effetti molti velivoli in dotazione ai membri della NATO avevano già in carico velivoli in grado di svolgere tali missioni, quindi decisamente le motivazioni furono politiche, economiche ed industriali più che strategiche.

Il 18 marzo del 1954 venne costituito l' **AGARD** (Advisory

Group For Aeronautical Research and Development) un Comitato che doveva valutare le proposte delle aziende concorrenti alla specifica.

I CONCORRENTI:

Breguet 1001 TAON (Francia)



Il nome deriva dall'anagramma della parola NATO, il Br.1001 era costruito attorno al turbogetto Bristol Orpheus BOr 3 da 2.200 Kgp ed armato con quattro mitragliatrici Colt-Browning da 12,7mm.

Il primo prototipo volò il 25 luglio del 1957, il mese successivo esattamente il 25 aprile il secondo prototipo ma con una modifica nella sezione del raccordo ala-fusoliera, che venne bombata onde poter ottenere più capacità di carico carburante ed estendere la durata operativa.

FIAT G.91 (Italia)



Appositamente studiato per rispondere alla specifica della NATO era un monomotore spinto da un Orpheus BOr 3 da 2.200 Kgp, all'occorrenza poteva montare telecamere sul muso (versione R) per la ricognizione tattica o altrimenti il

classico muso a punta.

Come armamento fisso disponeva di 4 mitragliatrici Colt-Browning da 12,7 e attacchi subalari per serbatoi subalari che potevano estenderne la durata operativa, bombe e razzi.

Particolarmente stabile a quote medio-basse. Il primo esemplare volò il 9 agosto del 1956.

Dassault Etendard II (Francia)

Derivato dal Mistère XXII l'Etendard era un bireattore spinto da due Turboméca Gabizo da 940 Kgp cadauno. Poteva essere armato con 23 razzi MATRA 105 da 30 mm posti su attacchi particolari, l'armamento fisso prevedeva 2 cannoni DEFA 550 da 30 mm., il primo prototipo volò il 23 aprile del 1956 ma non ebbe molta fortuna risultò sottopotenziato e con parecchi problemi di affidabilità ai motori stessi.

Aerfer Sagittario 2 (Italia)

Abbiamo già parlato della genesi del Sagittario 2 e delle difficoltà che incontrò in fase di collaudo, subendo continui ritardi.

Folland Fo.145 Gnat (Regno Unito)

Derivava dal Fo.139 Midge di scarsa potenza e affidabilità, quando si decise di potenziarlo con un Orpheus Be26 venne modificato soprattutto nella parte posteriore e ridisegnato Gnat (moscerino) perché era veramente un mini-caccia, si dice che fu proprio l'Ing. Petter della Hawker che lo progettò era contrariato dal gigantismo dei nuovi Jet con conseguente aumento dei costi.

Da un certo punto di vista era un buon aereo, l'India li usò anche nel conflitto indo-pakistano del 1965 con discreto successo definendoli "Sabreslayers"(Ammazza Sabre).

Armato con 2 cannoni ADEN da 30mm. e attacchi per bombe, serbatoi e razzi, purtroppo i lunghi problemi di messa a punto impedirono che il velivolo potesse partecipare in tempo al concorso.

Hawker Hunter (Regno Unito)

Quella che venne presentata al concorso era una versione alleggerita e semplificata del mega caccia inglese. Ma venne scartato per le dimensioni e soprattutto per i costi molto alti.



SNCASE (Sud-Est) SE5003 Baroudeur

Possiamo considerarlo come il progetto più azzardato e curioso che sia stato presentato al concorso, non aveva carrello, infatti veniva agganciato ad una specie di carrellino eiettabile al decollo, e per l'atterraggio era munito di una specie di pattino sul ventre della fusoliera.

Il nome "Baroudeur" è il soprannome che si dà ai Legionari della Legione Straniera francese, in quanto particolarmente determinati e coraggiosi in battaglia.

Era motorizzato con un SNECMA Atar 101B/C/D (tre prototipi) turbojet rispettivamente da 2.395/2.600/2.680 Kgp, l'armamento era composto da 2 cannoni da 30 o 37mm, venne scartato per il semplice fatto che la NATO cercava qualcosa di più convenzionale.

I VINCITORI:

Nel giugno del 1955 la commissione esaminatrice scelse come finalisti il **Breguet Br.1001 Taon** che si classificò al primo posto e l'italiano **FIAT G.91** che si classificò secondo, di entrambi vennero ordinata la costruzione di tre prototipi per ulteriori valutazioni, ma il 30 luglio dello stesso anno un colpo di scena a favore del Caccia FIAT ribaltò la situazione, l'**AGARD** era rimasto bene impressionato dal fatto che il **G.91** veniva presentato come un sistema d'arma completo, con specifiche attrezzature per la logistica e, soprattutto, in grado di operare in condizioni ognitempo e da terreni non preparati, in oltre il fattore da non sottovalutare era la possibilità di essere un buon ricognitore.

Gli analizzatori, quindi, fecero una richiesta di pre-serie di 27 esemplari.

Il prototipo volò il 9 Agosto del 1956 a Torino-Caselle ai comandi del **Collaudatore Riccardo BIGNAMINI**, un collaudatore molto noto nell'ambiente per aver vinto il trofeo McKenna all' Empire Test Pilot's School nel Regno Unito classificandosi al primo posto come allievo.

Il volo andò benissimo si decise di preparare il velivolo per le fasi successive di collaudo.

Questa serie di prove dovevano valutare il comportamento a bassa quota, e purtroppo sorsero dei problemi di natura aerodinamica, nello specifico era soggetto a fenomeni di "flutter", infatti durante una di queste prove il primo prototipo perse un'impennaggio e si distrusse al suolo, fortunatamente

BIGNAMINI riuscì a salvarsi eiettandosi ma con qualche costola rotta, fu raccolto dai Carabinieri in un paesino vicino e ricoverato in ospedale. [27 Febbraio 1957 ore 12:20 ca Fiat G.91 MM. NC-1 località vicino a Cavour (TO)]



Riccardo BIGNAMINI davanti al "suo" G.91

Intanto tutti i concorrenti protestarono contro il *Caccia FIAT* ritenendolo una copia del "Sabre" mentre loro avevano presentato delle macchine con design innovativi, ma l'**AGARD** si mosse in difesa del *Caccia FIAT*.

Il *Sabre* oltre che ad essere un "intercettore" non poteva operare nelle condizioni per le quali il **G.91** era stato concepito (piste non preparate, quote medio basse, etc..) e poi era decisamente più piccolo, infatti da quel giorno gli venne dato il nomignolo "*piccolo Sabre*".

Nella sua biografia **GABRIELLI** descrive le tensioni di quel periodo in maniera chiara e precisa: [...]

" Il programma di lavoro veniva redatto giorno per giorno e uno dei coefficienti più importanti della valutazione era quello della puntualità e della regolarità con cui il velivolo svolgeva il programma assegnato.

*Tutto questo significò centinaia di voli e dopo i primi giorni tutti constatarono che la regolarità e la puntualità dimostrata dal **G.91** era molto superiore a quella degli altri concorrenti.*

*Il **Folland Gnat** dopo alcuni inconvenienti fu ritirato*

dagli inglesi.

Pertanto rimasero in lizza il G.91 e i due francesi Dassault e Breguet.

La superiorità del **G.91** si era manifestata evidente ma non si potevano arrischiare previsioni, perché poteva succedere di tutto in un programma così lungo e difficile, mentre da parte francese non mancavano certamente azioni di pressione sul piano diplomatico, che diventarono sempre più manifeste mano a mano che le prove procedevano con il vento favorevole per il **G.91**.

Anche negli ambienti del personale delle imprese costruttrici si era creata un'atmosfera di rivalità e di diffidenza reciproca.

Durante la notte la custodia dei velivoli era affidata ai militari, per ovviare ogni sospetto di sabotaggio.

Ma mi venne raccontato che ogni sera i nostri bravi operai, prima di lasciare il loro **G.91**, mettevano in atto sistemi di sigillatura delle parti più delicati in modo da poter accorgersi di qualsiasi manomissione.

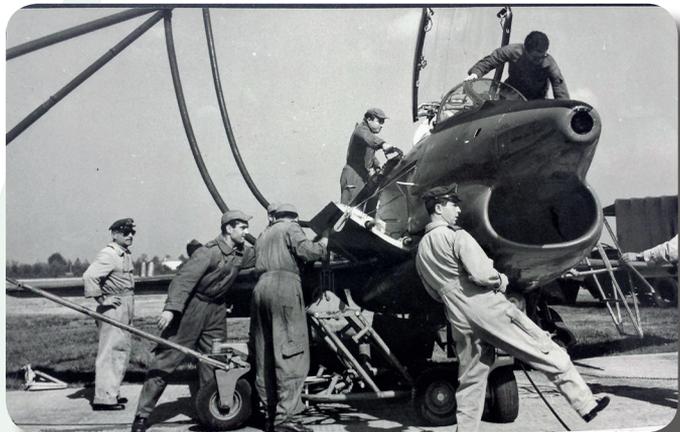
Vivemmo i quindici lunghi giorni di Brétigny in questo spirito di accesa rivalità, ma col più alto senso sportivo.

Alla fine si ebbe la proclamazione del G.91 vincitore del concorso NATO.

Fu un periodo ricco di episodi. Ne ricordo uno, piuttosto curioso: un giorno il G.91 era partito per compiere una della missioni a lungo raggio stabilita sul programma. Qualche tempo dopo il suo decollo si vide comparire all'orizzonte un velivolo che sembrava il G.91 partito da poco e che si prestava all'atterraggio. L' *équipe* francese ne dedusse che la missione era fallita e cominciò a fregarsi le mani mentre noi osservavamo preoccupati le manovre dell'aereo. In effetti era un G.91, ma non quello del concorso. Era un secondo apparecchio che avevamo fatto venire come ricambio e che giungeva direttamente da Torino".[...]

Il Caccia-bombardiere leggero oltre che dalle classiche quattro mitragliatrici da 12,7 con 300 colpi per arma poteva caricare bombe per un massimo di 450 Kg ossia due bombe da 225 kg o sei razzi da 127 mm.

Nell' Agosto del 1958 tutte le macchine di pre-serie andarono ad equipaggiare il 103° Gruppo CTL del 5° Stormo (allora Aerobrigata), l'**AGARD** ordinò anche 4 esemplari di pre-serie nella versione da ricognizione tattica denominata **G.91R** e 23 di questa versione furono ordinati anche dall'Aeronautica Militare ed assunsero la denominazione **G.91R1**.



Specialisti del 103° Gr. in attività di rifornimento

GABRIELLI e il suo staff comunque non si fermò e iniziò a studiare ulteriori versioni come quella denominata G.91R6 con un carrello irrobustito, capacità di carico di carburante maggiorata, aerofreni ingranditi, sistema di navigazione basato su Radar Doppler e due punti d'attacco aggiuntivi.

L'Aeronautica Militare oltre agli esemplari di pre-serie ordinati, aggiunse ulteriori 23 G.91R1, 25 G.91R1A, e 50 G.91R1B, in buona sostanza erano quasi identici la versione "1A" avevano una strumentazione più ricca e due piccole prese d'aria per l'impianto di condizionamento ai lati del muso; il **G.91R-1B** aveva un ulteriore ampliamento della strumentazione avionica, maggiore capacità di combustibile e uno smorzatore di imbardata, altrimenti detto "damper".

Il velivolo grazie all'Orpheus aveva un eccellente rapporto peso-spinta, anche se necessitava cure particolari per quanto concerneva la manutenzione, il prototipo addirittura montava lo stesso motore utilizzato dai missili terra-terra e aveva un TBO (Time Between Overhaul) di 300 ore al termine delle quali doveva essere sottoposto a revisione generale, era curioso anche la procedura di accensione mediante una piccola turbina azionata dai gas di combustione di una carica di cordite.





Il "Piccolo Sabre" italiano tutti lo volevano ma...

Nell'Aeronautica Militare la macchina ebbe una carriera brillante, affidabile, dalla manutenzione non molto facile ma non eccessivamente impegnativa, e dal pilotaggio gradevole.



Momenti di attività operativa

I **G.91** non ebbero occasioni operative reali in veste di Caccia-bombardieri, e furono particolarmente apprezzati nel ruolo di ricognitori, operando in occasioni di calamità naturali fornendo riprese aeree delle aree coinvolte.

Dopo l'assegnazione al 103° Gruppo CTL nel marzo del 1961 furono assegnati al 14° Gruppo dell'allora 2^A.B., mentre al 32° Stormo i Piloti si specializzarono nella lotta anti-nave e nelle operazioni anti-sbarco. Il "Romeo" cioè la versione "R" era la versione più idonea al servizio presso gli Stormi dell'A.M. e quindi si decise di abbandonare la versione di pre-serie; intanto la **PAN** che allora era equipaggiata con i **Canadair "Sabre" Mk.4** era alla ricerca di una macchina di produzione nazionale per ovvi motivi di

prestigio e promozionali delle nostre industrie, questo portò alla trasformazione di 20 G.91 di pre-serie in G.91PAN con diverse modifiche: le cellule vennero revisionate e controllate da cima a fondo onde scongiurare la presenza di deformazioni, i comandi vennero resi meno sensibili, damper per il beccheggio in aggiunta di quello classico per imbardata, l'armamento venne completamente tolto e sostituito con dei contrappesi per mantenere la cellula stabile, ed in fine il classico sistema per la produzione dei fumi colorati.



Rivolto 28 dicembre 1963... finalmente!!

I primi 2 esemplari vennero consegnati il 28 dicembre 1963 **"DI LOLLO e CUMIN atterravano a Rivolto alle ore 14:35/A del 28 Dicembre 1963 .**

*Il **G 91 PAN** con i colori delle "Frece Tricolori" con la nuova verniciatura poliuretanica era un vero gioiello. Finalmente in linea un velivolo disegnato, progettato e costruito dall'industria aeronautica italiana."*, con l'agilità che lo caratterizzava e le prestazioni brillanti superiori a tutti gli aerei da addestramento solitamente usati da tutti gli altri team europei, il **G.91** eccelse anche nella veste di "aereo acrobatico", molto amato sia dai Piloti che dal pubblico, il successore fu il **MB-339 PAN**, che lo sostituì nel 1981.





Degno di considerazione resta anche la versione "T" o "Tango", ossia la versione biposto da addestramento del G.91, costruito all'inizio degli anni sessanta andò ad equipaggiare la *Scuola Aviogetti di Amendola nel ruolo di addestratore avanzato*, anche se poteva svolgere missioni di ricognizione, il **G.91T** infatti mantenne le stesse caratteristiche dei monoposto.

Costruito in totale in 690 esemplari, volò per la prima volta a Torino Caselle il 9 Agosto 1956.

Ultimo anno della produzione fu il 1972.

Il monoposto G.91R ha compiuto il suo ultimo volo il 9 Aprile 1992, mentre il biposto da addestramento G.91T ha effettuato l'ultimo volo il 30 Settembre 1995.

Il **Tango** ha formato per decenni tantissimi Piloti sia italiani che stranieri, molti dei quali oggi lo ricordano con rispettoso affetto.



Ma l'avventura del **G.91** non si fermò dentro i confini nazionali, i principali utilizzatori stranieri furono **Germania** e **Portogallo**, la Luftwaffe ordinò una versione appositamente studiata designata **G.91R/3** che i Piloti affettuosa-

mente nominarono "*Gina*", la differenza rispetto a quelli italiani stava nell'armamento fisso, cioè 2 cannoni DEFA M552 da 30mm, e 4 punti d'aggancio onde poter estendere la capacità di carico bellico, e avionica migliorata, molti vennero prodotti su licenza in Germania stessa, la Germania utilizzò anche la versione biposto **G.91T/3** di cui 22 prodotti da un consorzio composto da Messerschmitt, Heinkel e Dornier.



Nell' Ottobre del 1961 venne costituito il primo reparto operativo tedesco, la *Aufklärungsgeschwader 53* a Erding, successivamente gli si affiancò la *54*.

Per quanto concerne i "T" tedeschi operarono nelle fila della *Waffenschule 50* a Furstenfeldbruck che aveva già iniziato l'addestramento dei Piloti sul monoposto.



Successivamente il "*Gina*" andò ad equipaggiare i *LeKG 41* a Husum (Slesia) e il *42* a Pferdsfeld (Renania-Palatinato), e gli *Jabo 43* e *44*.

La **Germania** operò con un totale di 504 esemplari, molti dei quali, circa 50, nella versione **R/4** una versione ibrida con l'armamento dell' **R-1** e i piloni dell' **R-3** destinati alla **Turchia** e al **Portogallo**, ma l'ordine non fu concretizzato, a sua volta dal 1966 fino al 1993 tutti gli esemplari della Luftwaffe vennero ceduto al Portogallo.

La nazione portoghese fu l'unica ad usare il G.91 in azione, nel 1973 gli esemplari ex Luftwaffe ceduti alle *Escadras 20* e *21*, furono impegnati in operazioni antiguerriglia nei territori della **Guinea portoghese** e del **Mozambico** rivelandosi delle macchine efficienti e versatili.



A parte questa parentesi bellica il **G.91** ebbe soltanto un altro nemico e molto insidioso: quando venne dichiarato **vincitore del concorso NATO**, la *Dassault* non riuscì mai ad accettare la sconfitta, per i francesi fu un vero e proprio insulto al prestigio nazionale.

Questo si tradusse in una vera e propria campagna di screditamento che mise addirittura radici negli ambienti militari della **NATO**.

Questo impedì il processo di standardizzazione dei **G.91** in tutti i paesi aderenti all'alleanza atlantica, **Grecia** e **Turchia** come abbiamo detto bloccarono i loro ordinativi per ragioni politiche, probabilmente su pressione francese, anche la **Jugoslavia** che non faceva parte della **NATO** manifestò il suo interesse, ma gli **Stati Uniti** per motivi di sicurezza bloccarono le trattative.

La **Svizzera** di contro ottenne 2 esemplari designati **G.91S** che usò per valutazioni nelle basi elvetiche, alcuni Piloti iniziarono l'addestramento operativo e ne furono particolarmente entusiasti.

Le industrie proposero alla **FIAT** l'acquisto delle licenze costruttive per produrre le macchine sul territorio nazionale, ma contro ogni aspettativa, persino dei vertici militari, il Governo di Berna optò per il Dassault Mistère.

Questa fu una scelta che alla fine si rivelò infelice da qualsiasi punto di vista, militare che politico: qualche tempo dopo scoppiò uno scandalo di proporzioni abnormi, coinvolgendo i vertici militari e la stessa Dassault per corruzione, molti Ufficiali furono condannati in Tribunale.

Anche il **Governo austriaco** avanzò una richiesta per la fornitura di un cospicuo numero di **G.91**, e lo stesso **GABRIELLI** partecipò alle trattative recandosi personalmente a Vienna.

L'accordo prevedeva l'istruzione del personale per la manutenzione dei velivoli e per le riparazioni, tutte le trattative andarono a buon fine, ma nel corso di alcune trattative un *rappresentante del Governo austriaco* richiese la possibilità di avere un contatto ancor più diretto tramite l'allora **Direttore Generale della FIAT Vittorio VALLETTA**.

L'incontro ci fu, si incontrarono **VALLETTA** e l'allora *Ministro della Difesa austriaco GRAF*, quest'ultimo ribadì il concreto interesse verso l'aereo della **FIAT**, tuttavia un po' sottobanco fece intendere che tale ordine sarebbe stato concluso positivamente se, inoltre, da parte del Governo italiano, ci fosse stata un'attenuazione della pena inflitta al famigerato Colonello delle **SS Kappler** detenuto a Gaeta per crimini contro l'umanità.

VALLETTA da uomo d'un pezzo qual'era, manifestò la sua contrarietà al Ministro, riservandosi di informare le autorità italiane, il G.91 non fu mai austriaco.

Il G-91 negli USA

Gli **Stati Uniti** furono i primi a credere nel progetto **G.91**, seguendo tutte le fasi di messa a punto, fu proprio grazie all'apporto degli **USA** che il **G.91** poté essere collaudato più approfonditamente grazie alle gallerie del vento e alle camere di climatizzazione che ben volentieri il Governo americano mise a disposizione della FIAT.

Intanto all'interno delle Forze Armate americane, era in atto una vera e propria disputa a suon di interrogazioni in Senato per la volontà dei vertici dell'**US ARMY** di dotarsi di una componente tattica e ricognizione ad ala fissa a jet, osteggiata dall'**USAF** che temeva di perdere la sua supremazia aerea.

A tale scopo, dopo che il tentativo di acquisire dei *Cessna T-37* venne stroncato, nel 1961 venne emessa una specifica alla quale parteciparono la Douglas con 2 **A4D-2N Skyhawk** ex Navy, e la Northrop con 2 **N-156**



predecessore del *F-5 Freedom Fighter*.

Entrambe le macchine scelte erano valide ma più grandi, e più pesanti rispetto il velivolo italiano che intanto aveva vinto il **Concorso NATO**, per non parlare che già erano in servizio da parecchio tempo.



Il Governo americano, propose quindi al Ministero della Difesa italiano di poter acquisire delle macchine per delle valutazioni secondo canoni in vigore negli Stati Uniti, il Ministero non poté che accettare entusiasticamente il possibile acquisto da parte degli americani di un velivolo italiano o magari di essere prodotto su licenza sarebbe stato un vanto e un prestigio per la nostra industria aeronautica e soprattutto per l'Italia.

La **FIAT** mise a disposizione il miglior Pilota Collaudatore che c'era in giro in Europa, il **Com.te BIGNAMINI** che si era ripreso dall'incidente di Caselle, l'**Ingegnere De CRISTOFARO** che doveva dirigere i lavori di assistenza con un "team di Tecnici specializzati".

Vennero forniti 3 esemplari, 1 G.91R/1, 1 G.91R/3 e 1 G.91T/1 che vennero completamente smontati e caricati su di un cargo americano C-124 per giungere alla volta di *Fort Rucker* in Alabama e della *Kirtland AFB* nel New Mexico.



Le prove erano durissime, ma **BIGNAMINI** riusciva ad entusiasmare sia gli analisti americani che i tecnici italiani in trasferta, la competizione si svolgeva tranquillamente ognuno dei concorrenti faceva bene il proprio lavoro, c'era competizione ma il clima era decisamente disteso.

Intanto maturò l'idea di munire il **G.91** di razzi per il decollo rapido, i classici **razzi JATO** che venivano utilizzati da quasi tutti gli aerei americani in particolari condizioni operative, dove c'era bisogno di una corsa di decollo breve.

Il **G.91** non aveva mai adoperato razzi per il decollo assistito, c'era bisogno di tempo per poter testare in maniera approfondita il velivolo in tale configurazione, ma **BIGNAMINI** insistette affinché questa possibilità potesse essere attuata in tempi brevi.

BIGNAMINI ottenne il permesso, anche se con alcune remore da parte di **GABRIELLI** stesso.



Il 1° Febbraio del 1961 a Fort Rucker **BIGNAMINI** si preparava al decollo con i razzi JATO, qualcosa andò storto, il velivolo decollò velocemente, **BIGNAMINI** sganciò i razzi, ma appena staccatosi dal suolo il **G.91** assunse un assetto di salita ripidissimo tanto che il compressore stallò, tutto era venuto in maniera così veloce che, forse, neanche il Pilota si rese conto di ciò che stava accadendo e non potendosi lanciare in tempo il velivolo si schiantò al suolo:

Riccardo BIGNAMINI perse la vita.

1° Febbraio 1961 Fiat G.91R-1 MM 6286 Fort Rucker (AL)



GABRIELLI scosso dalla notizia per la perdita di un amico più che un collaboratore si adoperò assieme al suo "team" per capire la dinamica dell'incidente, dalle indagini si capì che i razzi JATO una volta accesi, avevano fatto assumere alla macchina un assetto che faceva abbassare la coda del velivolo di *11 gradi*, di conseguenza il pattino di coda toccava il suolo, il Pilota non aveva percepito la tendenza del velivolo a cabrare appunto perché il **G.91** poggiava sul pattino, le vibrazioni e il rumore dei razzi fecero in modo che **BIGNAMINI** non se ne accorgesse completamente e non agendo sugli equilibratori non poté contrastare gli effetti negativi.



I test continuarono comunque, alla fine però prevalse l'istanza dell'**USAF** che non voleva assolutamente rinunciare alla sua supremazia aerea, di conseguenza il programma ven-

ne cancellato con un accordo tra le parti conosciuto come "*Johnson-McConnell*" del 1966 dal nome dei Capi di S.M. dell'**ARMY** e dell'**USAF** mediante il quale l'**USAF** cedeva il completo controllo della compagine da attacco ad ala rotante all'**Esercito**, quest'ultimo lasciava il pieno controllo della compagine ad ala fissa all'**USAF**.



L'evoluzione: il G-91Y "Yankee"

Mentre il **G.91** affermava sempre di più la sua validità, i vertici della **NATO** iniziarono a pensare al suo successore, che avrebbe dovuto avere maggiore velocità, una capacità di carico superiore e un'autonomia più estesa.

GABRIELLI si rese conto che l'*Orpheus* non bastava, optando per il più potente *Orpheus 12* che era in fase di realizzazione presso la *Bristol*.

Ottenuti i disegni di massima del motore il "team" iniziò il lavoro attorno al motore inglese, ma quando la *Bristol* rinunciò alla produzione del modello 12 per problemi di carattere economico, si dovette rinunciare al lavoro svolto fino a quel momento e cercare un'alternativa.

La scelta cadde sul motore di produzione americana *General Electric J85* munito di postbruciatore, tale scelta venne osteggiata dalla *Northrop* che stava cercando di propagandare il suo Caccia leggero **F-5 Freedom Fighter** che era anch'esso un bimotore con buone capacità di attacco al suolo, ma alla fine la spuntò la **FIAT** decidendo di adottare due *J85* e di sviluppare un nuovo velivolo attorno ad essi.

GABRIELLI sapeva benissimo che squadra vincente non si cambia, non volle stravolgere il disegno del precedente



G.91, quindi decise di utilizzare il maggior numero di parti possibili del predecessore, la presa d'aria del motore venne biforcata ad ipson in modo da poter alimentare i due motori, questa fu la base di partenza per il nuovo G.91 che appunto, per tale caratteristica, venne designato con la lettera "Y".

Tratto da: www.aerostoria.it



Cosa è successo a LUCIANO GUIDA ?

Come tutti noi ben sappiamo, o quasi, il **Cap. Luciano GUIDA** fu 2° gregario destro con la Pattuglia Acrobatica dei "**Diavoli Rossi**", sia nel periodo di riserva che da titolare della Pattuglia stessa.

GUIDA apparteneva al 156° Gruppo della 6^a Aerobrigata e nella Pattuglia Acrobatica gli venne assegnato il velivolo F-84F s/n 53-6969, i suoi colleghi lo avevano soprannominato "il saggio taciturno" forse per il suo carattere schivo e riservato.

A neanche 30 anni poteva vantare un carnet di ben 47 manifestazioni sia in Italia che all'estero.

Terminata pure la gloriosa trasferta negli **USA**, per tutti i Piloti del team si chiudeva il capitolo della "**Meravigliosa Avventura**" e quindi come tali prendevano le varie strade che la carriera militare serbava.

Oramai ritornati ad essere dei "Piloti normali" la loro vita non era più sotto i riflettori e alcuni di loro, la gente normale, li perdeva definitivamente di vista.

Qualche tempo fa in una chiacchierata con il **Generale Vittorio CUMIN**, mi venne in mente di chiedere quale fosse stato il destino di alcuni ex componenti dei "**Diavoli Rossi**"; arrivati a parlare di **Luciano GUIDA** mi disse "*...era morto in un incidente in America !*"

Accettai la sua risposta ed il discorso finì lì. In cuor mio con il passare del tempo pensai pure che perse la vita con un aereo civile !

Comunque fosse, la risposta del **Gen. CUMIN** fu a suo tempo esauriente e confermava il fatto che **GUIDA** non era più in vita per un crudele gioco del destino e da qui non mi preoccupai più.

Qualche mese fa feci una ricerca sui vari incidenti che avevano coinvolto *Lockeed F-104 Starfighter americani* nei loro primi anni di servizio; la mia ricerca voleva appurare, a livello puramente personale, quali fossero state le cause,



Da sx. Squarcina, Dugnani, Albertazzi, Cumin e Guida

era una mia curiosità ma ancora ignaro di quello che avrei trovato poco tempo dopo.

Purtroppo ho potuto notare nel corso di varie ricerche che un Pilota che se ne va per sempre in un incidente di volo, con il passare del tempo, di lui si perde il ricordo e la memoria e con questo anche cosa è accaduto negli ultimi attimi della vita terrena a bordo di un aereo oramai non più amico.

E' vero, non è per tutti così, ma per la maggior parte degli incivoli del passato oramai quello che resta è un grigio e freddo rapporto negli Archivi dello SMA, che ogni tanto un ricercatore con le mani sporche di polvere, lo consulta per poi chiuderlo pochi istanti dopo nella totale indifferenza.

La mia ricerca macinava dati su dati e più andavo avanti più mi accorgevo che l' **F-104**, che aveva un pilotaggio complesso con dei parametri molto rigidi, in quei primi anni di servizio fu abbandonato più volte in fasi critiche del volo dal tanto decantato motore della *General Electric* il **J-79**, motore tanto amato dai miei colleghi "motoristi" ma che, purtroppo, a volte lasciava il Pilota in situazioni a dir poco pessime!

Tornando a noi, di tutti gli incidenti che avevo visto, uno in particolare attirò la mia attenzione, fu un incidente accaduto il 5 maggio 1961 dove un **F-104A della Guardia Nazionale** dello Stato del Tennessee precipitò in decollo ma la frase che attirò di più la mia attenzione fu "...*italian pilot killed!*"
Un pilota italiano ???

Negli anni cinquanta ci furono dei Piloti italiani coinvolti in incidenti più o meno gravi oltre oceano, con aerei di proprietà USA, ma questo era l'unico che era accaduto con un **F-104!**

La mia curiosità crebbe alle stelle e devo dire che con il cyberspazio di internet unito a dei vecchi dati già in mio possesso, in pochi minuti ebbi la risposta: il Pilota in questione era **Luciano GUIDA!!!**

Da qui in poi le informazioni via rete sono piovute rapidamente.



Lockheed F-104A-25-LO Starfighter (USAF Photo)

Quel 5 maggio 1961 Luciano GUIDA era alla sua 12^a ed ultima missione; **GUIDA** faceva parte di una Joint Test Force che faceva capo alla Base di Edwards atta a prendere confidenza con l' F-104 di prossima acquisizione nelle Forze Aeree Europee.

Quel giorno **GUIDA** era al pilotaggio dell' F-104A s/n 56-855 appartenente al 151st Fighter Interceptor Squadron, 135th Fighter Interceptor Group, Tennessee Air National Guard, McGhee Tyson Air Force Base, Knoxville, Tennessee, ed era il gregario di una formazione di due velivoli comandata dal Mjr R.B. Weinard.

All'atto del decollo sembrò che il postbruciatore dell' F-104 di GUIDA non si fosse acceso nella maniera corretta. Il controllo a terra avvisò subito il Pilota italiano che qualcosa non andava per il verso giusto ma questi non rispose alla chiamata.

Un aereo che al decollo non ha la velocità corretta è pericoloso, l' F-104 ancora di più!

Sembra che il suo aereo sia rimbalzato due volte sulla pista prima di prendere il volo grattando pure la coda, così facendo perse energia preziosa per il decollo.

Con un motore alla metà della sua potenza il volo durò pochi istanti, e così il velivolo con a bordo GUIDA si schiantò poco oltre la testata pista dell'Aeroporto McGhee-Tyson lungo un pendio scosceso; nel frattempo GUIDA si lanciava con il seggiolino eiettabile ma le caratteristiche del volo, l'assetto del velivolo unito ad un seggiolino non ancora ritenuto allo stato dell'arte non lasciavano scampo allo sfortunato Pilota italiano.

Suo malgrado **GUIDA** fu il primo caduto italiano con l'**F-104** e l'unico con uno Americano.

La città di Mortara gli intitolò una piazza con tanto di coda di **F-104** come monumento

Fu insignito della *Medaglia d'Oro al Valor Aeronautico*.

Luciano GUIDA perse la vita 5 giorni prima del suo trentesimo compleanno.

1° M.Ilo GIANNI CRISCUOLI
Motorista e Capo Velivolo al 313° Gr. A.A.

Il "CIRCOLO della P.A.N."

in visita a SIRMIONE

ed al

"VITTORIALE degli ITALIANI"

Sabato 11 Giugno 2016 il "Circolo della P.A.N." ha effettuato una Visita di "grande interesse" che ha compreso:

SIRMIONE piccolo gioiello sospeso in mezzo al basso Lago di Garda.

Il centro storico conserva una struttura urbanistica medioevale, con strade strette e irregolari.

Sono assolutamente imperdibili il Castello, entrando in paese è impossibile non rendersi conto di quanto sia bello e le Grotte di Catullo anche questa è una meta decisamente gettonata e ne vale la pena.

E' consigliabile vedere anche la Chiesa di S.Pietro, in posizione un po' appartata, nella parte alta della penisola, raggiungibile con una leggera salita e la Chiesa di S.Maria Maggiore, nel cuore del paese.

Interessanti sono anche la passeggiata al lago "delle Muse", che collega l'ex-spiaggia parrocchiale, ora pubblica alla più importante spiaggia di Sirmione, il "lido delle bionde" e la passeggiata al faro "punta Staffalo".

Il "**VITTORIALE degli ITALIANI**" a GARDONE Riviera

Complesso monumentale di grande suggestione, il Vittoriale è una vera cittadella voluta da Gabriele d'Annunzio, che comprende, oltre alla casa del Poeta, parchi e giardini di rilevante significato storico-ambientale, il "Museo D'Annunzio Eroe", l'Auditorium con la mostra d'arte contemporanea "Omaggio a D'Annunzio", lo SVA 10 del volo su Vienna, la Nave Puglia con il Museo di Bordo, il Mas 96, il Mausoleo, le auto (Isotta Fraschini e Fiat Tipo 4), il Museo "D'Annunzio segreto" e l'Anfiteatro che nei mesi estivi ospita un prestigioso festival.

La Casa di D'Annunzio, chiamata Prioria, dal poeta stesso trasformata e arredata, rappresenta una rara testimonianza di un personaggio e di un'epoca: gli originali arredi, le col-



lezioni di oggetti preziosi ed esotici e una biblioteca di circa 33.000 volumi riflettono la sua personalità e il suo "vivere inimitabile".



Nel rispetto degli orari programmati è stata una visita molto interessante ed apprezzata.

Piena soddisfazione ha riservato anche il Pranzo consumato presso il Ristorante "Al Platano" a Sirmione.

NOTIZIE IN BREVE

Ricorrenze

Il 5 Giugno 2016 il nostro Socio/Consigliere M.Ilo 1^a Cl. Sc. **Giuseppe MASUTTI** ha festeggiato le "**Nozze d'oro**" dopo 50 anni di "**felice matrimonio**" con **CATERINA**.

Nozze d'oro significano tante cose: gioie e dolori, comprensione e incomprensioni, dedizione e sacrificio, preoccupazioni e speranze, fiducia e coraggio; ma soprattutto, un amore indissolubile.

Buon anniversario !

Nonni felici

Il 3 Settembre 2016 il nostro Socio/Consigliere M.Ilo 1^a Cl. Sc. **Bruno CALLIGARO** e la "**moglie**" **MARIA-GRAZIA** sono finalmente diventati "**nonni**" di **LETIZIA**.

Felicitazioni vivissime a "**mamma**" **ENNIA** ed alla nuova "**padrona di casa**".

Genitori felici

Il 3 Marzo 2016 il nostro Socio Magg. Pil. **Gaetano FARINA** con immensa gioia è diventato "**papà**" del secondogenito **FRANCESCO**.

Felicitazioni vivissime a "**mamma**" **ANNA MIMMA** ed al fratellino di 5 anni **COSIMO**.

Il 15 Giugno 2016 il nostro Socio/Consigliere M.Ilo 1^a Cl. **Emiliano STAVOLO**, dopo essere convolato "a giuste nozze" il 15 Settembre 2015, è diventato "**papà**" di **FRANCESCO**.

Felicitazioni vivissime a "**mamma**" **RITA** e
buona continuazione !

Assunzione di Comando

Il 23 Giugno 2016 il **Col. Luca COMINI**, "figlio" del nostro Socio M.Ilo 1^a Cl. Sc. **Paolo COMINI** indimenticabile "Capo Linea" alle **"Frecce Tricolori"**, ha assunto l'incarico di Direttore del Centro Informazioni Geotopografiche Aeronautiche di Pratica Di Mare (CIGA).

Il **C.I.G.A.** ha sede presso l'Aeroporto "Mario de Bernardi" di Pratica Di Mare, Pomezia (Roma) ed assicura il supporto geo-topografico e cartografico, gestisce la progettazione degli spazi aerei, produce le pubblicazioni di volo ed è il centro nodale di gestione delle capacità di analisi e sfruttamento dei dati immagine, distribuita sul territorio nazionale.

Dal 1 dicembre 2013 il Centro è posto alle dipendenze della **9^a Brigata Aerea ISTAR – EW**, la cui missione è di condurre attività operativa, informativa e di supporto nei settori ISTAR ed EW (Electronic Warfare), in virtù delle competenze assegnate, anche a supporto della componente interforze, alleata e di coalizione.

(Fonte: www.aeronautica.difesa.it)



Congratulazioni ed "auguri" per la sua interessante attività e per il proseguimento della sua bella avventura in Aeronautica ... **con grande orgoglio per il "papà" PAOLO !**

====OOOO====

Il 6 Settembre 2016 il Socio **Col. Pil. Marco LANT**, alle **Frecce Tricolori** dal 19/04/2000 al 24/10/2012 quale Pilota greg. Sx n° 7-2, n° 9 (2° fanalino), Leader e Comandante, ha assunto il **Comando del 4° Stormo "Amedeo d'Aosta"** presso l'Aeroporto "A. Baccarini" di Grosseto.

Il compito principale del **4° Stormo** è di concorrere al dispositivo integrato, nazionale e NATO, che garantisce la difesa aerea dei cieli nazionali 24 ore su 24, 365 giorni l'anno. Inoltre, lo Stormo si occupa anche di formare i Piloti che saranno successivamente assegnati alle basi Eurofighter dell'Aeronautica Militare. (Fonte: www.aeronautica.difesa.it)



Congratulazioni ed "auguri" per ulteriori ambiziosi incarichi a riconoscimento dei tuoi meriti sia alle **"Frecce Tricolori"** che al **"Circolo della P.A.N."**.

Momenti tristi

Il 22 Agosto 2016, dopo 25 anni di sofferenze alternate a speranze mai sopite, all'età di 49 anni è deceduta **ELENA** "figlia" del Socio/Consigliere M.Ilo 1^a Cl. Sc. **Giuseppe MASUTTI**.

Alla "mamma" **CATERINA** ed a "papà" **GIUSEPPE** il Consiglio Direttivo, certo di interpretare la partecipazione di tutti i Soci, formulano un riverente pensiero di "umana pietà" e sentite condoglianze per la dolorosa perdita.

Promozione

Il **1° Luglio 2016** il Socio **Andrea SORO** è stato promosso **Ten. Colonnello**.

Congratulazioni ed "auguri" per ulteriori promozioni a riconoscimento del tuo operato alle "Frecce Tricolori" e per quel che sarà il proseguimento della tua bella "avventura" in Aeronautica.

Congedo

30/06/2016 - Il nostro Socio Onorario Ten. Col. **QUARTA Dott. GIORGIO**, Dirigente del Servizio Sanitario e Medico di Stormo al 51° Stormo a Istrana e Medico Competente per l'Aeroporto di Rivolto è stato collocato in "ausiliaria".



Diciassette anni di appartenenza alle "Frecce Tricolori" sono "eccezionalmente" tanti.

Ecco il "pensiero" del nostro Socio Col. GARAT **Carlo BARON**, sicuramente condiviso da chi ha conosciuto ed avuto rapporti con **GIORGIO**.

"Arrivato a Rivolto il 23/07/84 con incarico di Medico di Stormo vi rimane fino al 30/04/97.

Trasferito all'Istituto Medico Legale di Milano, in data 01/09/1999 torna Rivolto con l'incarico di Medico Competente e vi rimane fino al 30/09/2004.

Trasferito ad Istrana in data 30/09/2004 ricopre l'incarico di Medico di Stormo e mantiene anche quello di Medico Competente per Rivolto.

Nei 55 anni della PAN, ben 17 lo vedono attivamente impegnato per le **Frecce Tricolori**.

Sincero, onesto, generoso ed estremamente disponibile, fin dalla sua assegnazione al Comando Aeroporto Udine Rivolto ha goduto e gode della stima e della considerazione di tutto il personale della PAN, siano essi i Piloti o gli Specialisti, che hanno continuato a rivolgersi a lui per le più svariate problematiche sanitarie.

Nei rapporti interpersonali, sia in servizio che nella vita privata, ha sempre privilegiato un comportamento di sincera amicizia a quello legato a gerarchie militari o differenze culturali.

E' per questo che il Ten. Col. **QUARTA dottor GIORGIO** è sempre stato e sempre rimarrà per tutti semplicemente **GIORGIO** o al massimo "**DOC**".

Benvoluto e molto stimato dai Piloti della PAN, è stato per molti di loro un punto di riferimento per la valutazione e la soluzione di problematiche legate al particolare tipo di attività volativa ed è grazie a questa stima, fiducia e confidenza che ha potuto coprire un ruolo di grande importanza nel loro recupero psico-fisico dopo l'incidente di Ramstein. Da non trascurare anche la sensibilità e la riservatezza con cui ha saputo disbrigare le

"pratiche medico legali" relative a quella tragedia.

Ha progettato le "linee guida" (ancora in vigore) per l'assistenza sanitaria di tutte le Manifestazioni Aeree svoltesi sia sulla base di Rivolto che in altre (vedi "Ali su Aviano 2000" in cui sono stati ricevuti numerosi attestati di stima dal Comando USAF) e si è sempre prodigato con grande determinazione nel reperire e coordinare il "personale volontario" della Croce Rossa e del 118 nelle varie postazioni di "Pronto Soccorso".

Ha creato rapporti di stretta collaborazione tra l'**A.M.** e l'**Università di Medicina di Udine e Trieste** guadagnando la stima di numerosi Docenti e Primari e tutt'oggi disponibili nella risoluzione di problemi sanitari relativi al personale A.M.

Appassionato di molti sport ed in modo particolare del calcio, ha contribuito sempre in modo determinante ai successi della squadra amatoriale di calcio delle "**Frecce Tricolori**" che, composta da Ufficiali e Sottufficiali, è stata da noi denominata "**gli invincibili**" per gli innumerevoli successi ottenuti a livello amatoriale.

CARLO BARON



Caro **GIORGIO**, il Consiglio Direttivo del "**Circolo della P.A.N.**", nella certezza di interpretare il pensiero di tutti i Soci ti esprime i migliori **Auguri** per un avvenire sereno e pieno di salute ed un sincero "**GRAZIE**" per quanto hai dato alle "**Frecce Tricolori**".

L'ANGOLO della RIFLESSIONE

Cambiamenti inevitabili e irreversibili

Tratto da: Corriere della Sera 8 Giugno 2016

di ALBERTO VOLTAGGIO



... La mia idea di una Società multietnica aperta a tutti non so se sia bella e nobile. Di sicuro non è utopica, è ispirata anzi a una visione realistica.

Il mondo cambia e cambia molto più rapidamente di quanto le nostre società immobili e conservatrici riescano a seguirne il passo.

Il secolo passato, il cosiddetto «secolo breve», è stato attraversato da due terribili guerre mondiali e da radicali rivoluzioni che hanno cambiato il volto del pianeta.

Cambiamenti climatici e prepotenti innovazioni tecnologiche stanno in modo impressionante trasformando il nostro modo di vivere e le nostre prospettive.

Con il mondo cambiamo noi, anche se facciamo fatica ad accorgercene.

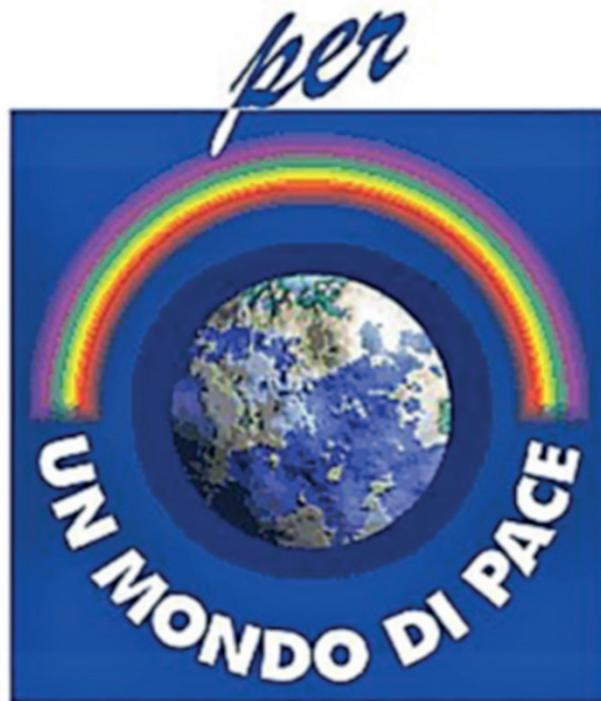
Chi negli anni Sessanta, quando i ragazzi neri venivano ancora esclusi dalle scuole dei bianchi, avrebbe potuto prevedere che un giorno gli Stati Uniti avrebbe avuto un Presidente nero ?

Non possiamo pensare che domani sia uguale a oggi e a ieri. Tutto può succedere.

Naturalmente ci auguriamo che ci attenda un futuro migliore, ma dobbiamo prepararlo.

Chiuderci nel nostro tranquillo orticello non serve, anche se ce lo siamo onestamente guadagnato e troviamo ingiusto che qualcuno da fuori lo minacci.

Questo non significa arrendersi: significa favorire, regolando, un cambiamento che è nell'ordine delle cose ed è irreversibile.



***Un "MONDO in PACE"
non ce lo regala nessuno:
è una conquista difficile e faticosa, da
perseguire giorno per giorno, usando
intelligenza e immaginazione.***



Assemblea Ordinaria dei Soci

Rivolto, 24 Aprile 2016

La giornata é iniziata con la doverosa deposizione della Corona al Monumento ai Caduti delle "Frecce Tricolori".

Alla Cerimonia hanno partecipato il Com.^{te} del "2° Stormo" – **Col. Francesco FRARE**, il Com.^{te} del 313° Gr. A.A. **T.Col. Jan SLANGEN** unitamente ai Soci del "Circolo della P.A.N." .

Alle ore 8:30 presso la "sala cinema" il Com.^{te} del "2° Stormo" ha dato il benvenuto ai Soci presenti augurandoci una "*Buona giornata*" confermando ancora una volta che i Soci del "**Circolo della P.A.N.**" saranno sempre i benvenuti nella "casa" che fu già loro.

E' seguito il benvenuto del Com.^{te} delle "Frecce Tricolori" il T.Col. Pil. Jan SLANGEN; nell'occasione ha confermato l'attaccamento al "**Circolo della P.A.N.**" da parte di tutti gli Ufficiali Piloti, Tecnici e Responsabili alle P.R. del 313° Gr. A.A. riconoscendo che gli "scopi e finalit " del "**Circolo della P.A.N.**" sono condivisi ed apprezzati; ha poi presentato i nominativi dei Piloti nelle rispettive posizioni della formazione 2016 delle "Frecce Tricolori".

Dopo la verifica del "quorum", all'unanimit  viene nominato Presidente dell'Assemblea Ordinaria il Col. Pil. Assenzio GADDONI, Segretario il 1° M.llo Lgt. Luigi ROSSI .

Dopo l'intervento del Presidente Col. Pil. Assenzio GADDONI, sono stati approvati all'unanimit  il Bilancio Consuntivo 2015 e Preventivo 2016 .

A chiusura dell'Assemblea, i Soci e gli ospiti presenti si sono trasferiti per il rinfresco offerto dal "Circolo della P.A.N." presso l'ex Circolo Ufficiali dove, in una atmosfera familiare come da tradizione alle "Frecce Tricolori", vi é stata la possibilit  di colloquiare e ricordare episodi e aneddoti degli anni passati alla Pattuglia Acrobatica Nazionale.

Successivamente, con il trasferimento in area centrale, nonostante condimeteo difficili (pioggia e copertura medio-bassa) si é assistito al volo acrobatico inaugurale della stagione 2016 delle "Frecce Tricolori" .

Intervento del Presidente

Ringraziamento al Comandante del 2° Stormo – Col. Pil. Francesco FRARE.

Un sincero **Grazie** per la disponibilit  nell'accogliere le nostre sempre discrete e piccole richieste.

Ringraziamento al Comandante delle Frecce Tricolori – T.Col. Pil. Jan SLANGEN.

Dopo il bagno di nostalgici ricordi che le belle giornate dedicate al **55° Anniversario delle Frecce Tricolori** del **5/6 Settembre** hanno fatto tornare a galla, vi rendo edotti che ho espresso i miei complimenti al T.Col. SLANGEN per la *bella esibizione acrobatica* delle **Frecce Tricolori**, definendola precisa, incisiva, armonica.

Ancora oggi gli confermo il mio **Grazie** per la sua sensibilit  ed attenzione verso tutti gli uomini che hanno

fatto parte delle "Frecce Tricolori" ; infatti ha operato in modo che tutti gli uomini che hanno fatto parte delle "**Frecce Tricolori**" avessero il giusto riconoscimento, in modo particolare finalizzata a far sentire tutti gli ex Specialisti ancora parte integrante della famiglia delle "**Frecce Tricolori**".

Sottolineo che molti **Soci** mi hanno sottolineato il ringraziamento per l'attenzione che hanno ricevuto Sabato 5 Settembre 2015.



Caro Comandante delle gloriose Frecce Tricolori, accetta il mio disinteressato riconoscimento per i tuoi meriti unitamente a quello dei Piloti, del Responsabile ed Addetti alle P.R. e all'Ufficio Comando e di tutti gli Specialisti del 313° Gr. A.A..

Ancora tanti **Auguri**, sicuro che per quanto domani saprete essere continuerete a scrivere sempre pagine meravigliose.

Ringraziamento al **Col. Pil. Urbano FLOREANI** – c/o UGCOM dello SMA.

Un **GRAZIE** anche per il Suo interessamento presso lo **SMA**, da me contattato e sollecitato fin dal mese di Marzo, che si è intrecciato ed è diventato un tutt'uno con i giusti intendimenti del T.Col Pil. **Jan SLANGEN**.

NUOVI SOCI

Vengono presentati 2 nuovi Soci:

Sig.^{ra} **AZZANO LUIGIA**

figlia del "defunto" M.Ilo 1^a Cl. Sc. **AZZANO PIETRO**

alle Frecce Tricolori dal 06/03/1961 al 01/07/1974,
Armiere, Capo Nucleo Armamento

Cap. Gari **ROSSI ELISA**

Capo Sezione Tecnica e Controllo Qualità e Manutenzione alle Frecce Tricolori dal 28/10/2014

REGALO 2016

Riguardo all'Oggetto Regalo 2016 (braccialetto e cuoricino con logo del "Circolo della P.A.N." in argento) per le nostre Signore, sono giunti numerosi riscontri oltremodo positivi.

Dopo un'ultima **ESORTAZIONE** per un futuro migliore ! ... ricordando che "**Persone per bene**" ce ne sono tante, l'Assemblea Ordinaria si è chiusa alle ore 09:30.



Storia del Concorde

Sempre 40 anni fa parti, fra grandi proclami ed eccitazione, il primo volo commerciale con jet supersonici: una storia complicata, finita con il grave incidente del 2000.

Il 21 gennaio 1976, quarant'anni fa oggi, partirono i primi due voli commerciali del Concorde, il primo e unico jet commerciale a superare la velocità del suono nella storia dell'aviazione.

Uno dei due voli parti dall'Aeroporto di Heathrow, a Londra, e atterrò in Bahrein. Il secondo parti da Parigi e arrivò a Rio de Janeiro facendo scalo a Dakar, in Senegal.



Fu la fine di un lungo periodo di sperimentazione durato circa 12 anni e l'inizio della breve epoca dei viaggi commerciali supersonici: 24 anni dopo, il 25 luglio del 2000, un **Concorde** di



[Air France si schiantò in un campo nei pressi dell'aeroporto di Parigi Charles de Gaulle](#), causando la morte di cento passeggeri, nove membri dell'equipaggio e quattro persone a terra.

Tre anni dopo, *Air France* e *British Airways* – le uniche due compagnie aeree al mondo che utilizzavano dei Concorde – chiusero ufficialmente il programma.

Ad oggi [nessuna delle grosse compagnie internazionali](#) sembra avere intenzione di riprendere a breve un programma commerciale che preveda l'impiego di un jet supersonico di linea.

L'ambizioso progetto di costruzione del **Concorde** iniziò nel 1962, in piena Guerra fredda: all'inizio degli anni Sessanta, nel giro di pochi anni, la Francia e la Germania annunciarono un progetto di costruzione comune di un jet supersonico di linea, e così fecero anche gli Stati Uniti e l'Unione Sovietica.

Il primo prototipo sperimentale di **Concorde** venne presentato nel 1963, ma il primo volo sperimentale venne effettuato solamente sei anni dopo, il [2 marzo 1969](#).

Nel frattempo, tre mesi prima l'URSS aveva annunciato che un proprio jet supersonico – il modello **TU-144** – sarebbe stato il primo a percorrere una tratta di linea. Negli anni precedenti l'Occidente aveva accusato più volte l'URSS di aver spiato i piani del *Concorde* per riutilizzarli nella costruzione del TU-144. *History Channel* [ricorda](#) che dopo che venne mostrato al pubblico, il **TU-144** sembrò così simile al *Concorde* che la stampa lo soprannominò "*Konkordski*".

I due aerei vennero presentati assieme all'edizione del 1973 del *Paris Air Show*, la più importante fiera di aerei al mondo, che si tiene ancora oggi.

Le cose però presero una piega inaspettata, come racconta *History Channel*:

Il 3 giugno, di fronte a 200mila spettatori, il Concorde eseguì un volo di prova senza sbavature. Poi venne il turno del **TU-144**. L'aereo riuscì a completare con successo un giro della morte, poi iniziò una ripida ascesa: qualcosa andò storto, e iniziò prima a rallentare e poi a precipitare. A circa 450 metri dal suolo, si ruppe per l'eccessiva pressione e si schiantò al suolo, uccidendo i sei membri dell'equipaggio e otto civili francesi.

Un'inchiesta russo-francese sull'incidente stabilì che fu causato da un errore umano, ma il **TU-144** non entrò mai in commercio.

Il 20 gennaio 1976, invece, fu inaugurato ufficialmente il programma commerciale **Concorde**. Il *Guardian* [scrive](#) che essenzialmente il primo volo che da Londra arrivò in Bahrein fu «una festa in volo: ai passeggeri fu offerto un menu che prevedeva caviale, aragosta e bistecca di filetto, oltre a uno champagne Dom Perignon 1969 e sigari cubani».

Nei 27 anni in cui vennero utilizzati i [14 modelli di Concorde](#) costruiti per *Air France* e *British Airways* – altri due modelli vennero costruiti ma non furono mai usati sulle tratte di linea – furono utilizzati da [più di 2,5 milioni di passeggeri](#).

Prendere il **Concorde** era un lusso: per arrivare da Londra a New York ci si metteva tre ore e venti minuti quando un normale **Boeing 747** [ce ne metteva più di sette](#) – un Concorde viaggiava a più del doppio della sua velocità di crociera: duemila chilometri all'ora contro meno di mille – ma a un costo molto elevato: un biglietto di andata e ritorno [costava in media 12mila dollari](#). Prezzi del genere erano giustificati dagli alti costi di manutenzione, che oltre ai problemi causati dal rumore del motore dell'aereo contribuirono a rendere sempre meno praticabile il progetto di usare stabilmente jet supersonici di linea.

[Il colpo definitivo al progetto Concorde venne dato dall'incidente del volo AF 4590, partito da Parigi il 25 luglio 2000 diretto a New York.](#)

Il decollo avvenne alle 14.44 e andò a buon fine, ma pochi istanti prima di staccarsi dal suolo uno dei copertoni del carrello sotto all'ala sinistra dell'aereo toccò una sottile lastra di titanio, un materiale particolarmente resistente, che squarciò lo pneumatico del carrello. La lamina, [si scoprì in seguito](#), era stata lasciata da un aereo che in precedenza aveva attraversato la pista. Parte del copertone del Concorde ormai distrutto andò a sbattere contro la parte inferiore dell'ala causando una crepa dalla quale iniziò a uscire il carburante dell'aereo, che si incendiò entrando in contatto con i fumi prodotti dai motori a pieno regime per il decollo.

La fiammata fu visibile a occhio nudo dalla Torre di controllo, che avvisò immediatamente il Pilota per consentirgli di abortire la fase di decollo. L'equipaggio segnalò alla torre che era ormai troppo tardi per fermarsi, il Concorde aveva superato i 300 chilometri orari, e l'aereo si sollevò da terra anche se un motore era ormai in fiamme. La Torre consigliò allora al Pilota di dirigersi verso ovest per tentare un atterraggio di emergenza nell'*Aeroporto di Le Bourget*, ma anche in questo caso la risposta di chi stava cercando di governare l'aereo supersonico non fu incoraggiante [il Concorde era sostanzialmente fuori controllo e con il carrello bloccato](#). Un minuto dopo, il **Concorde** si schiantò a terra travolgendo un albergo nella campagna parigina, a pochi chilometri dall'Aeroporto. Morirono in tutto 113 persone. [Dal 2003 i Concorde non hanno più volato.](#)

Tratto da: www.ilpost.it





Notiziario per i Soci del CIRCOLO della P.A.N.

