



Circolo della P.A.N.

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

1° marzo 2017

**25 ottobre 2016
quante EMOZIONI!**

TESTIMONIANZA del

Magg Pil. MIRCO CAFFELLI

attuale Comandante delle "Frecce Tricolori"



Cari Presidente e Soci del Circolo della P.A.N.,

sono qui che osservo il foglio bianco per accingermi a scrivere qualcosa che riguardi la mia esperienza in PAN, le sensazioni che provo dopo pochi mesi dall'assunzione del **Comando del 313° Gr. Frecce Tricolori** e mi si aprono due strade maestre: la prima è scrivere quello che io definisco "aria fritta", ovvero tutte quelle belle parole rimescolate belle da leggere ma che hanno poco di concreto.

Per come sono fatto caratterialmente preferisco osare con una seconda strada, sicuramente meno facile da percorrere perché rompe probabilmente il "protocollo" che la posizione in cui mi trovo mi impone, ma che meglio si presta a far arrivare ciò che realmente provo e sento:

una lettera a mio padre.

ERA MIO PADRE

Ciao Paricaus,

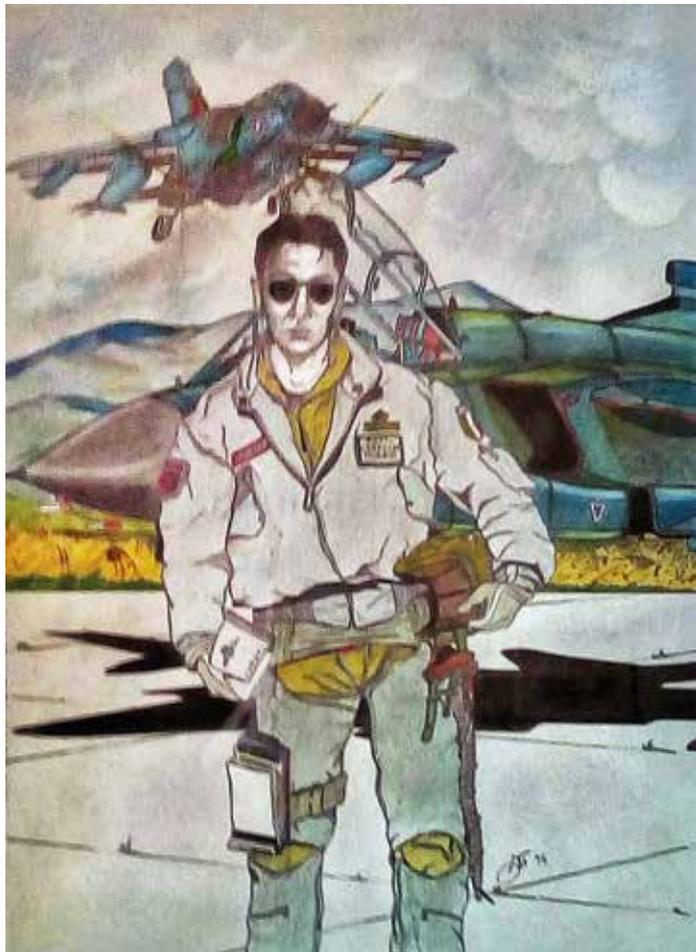
così ci salutavamo affettuosamente. Non ricordo come è nata, probabilmente perché scherzavamo sul fatto che anche tu avevi fatto il militare in Aeronautica ed avere un figlio più alto in grado di quello che avevi raggiunto tu (ci voleva poco, eri Aviere..) non ti andava giù; così per bilanciare il grado da un lato e che eri mio "padre" dall'altro, ci siamo parificati a "paricorsi".

Ne sono passati di anni, di esperienze e di sacrifici da quando è iniziato tutto. Da quando rompevo le scatole a "te" ed alla "mamma" per portarmi a Ghedi, sulla perimetrale dell'Aeroporto attaccato ad una rete per scovare in lontananza un Tornado o, se eravamo fortunati, per vederne qualcuno in decollo o in atterraggio.

Ero così felice ed avevo il cuore colmo di gioia ... bastava così poco ... quel poco che alimentava una "passione" che mi stava bruciando dentro.

Ti ricordi quando facevi i ritratti che davano vita ai miei sogni?

Eri bravo a disegnare, l'ho sempre invidiato, e disegnavi me in versione Pilota militare appena sceso da un Tornado o con nello sfondo le **Frecce Tricolori**.



Col senno di poi quei disegni mi spaventano; sono datati 1993/1995 ed io ero adolescente.

Vederli con gli occhi di oggi mi lasciano stupefatto di come hai predetto il percorso che ho intrapreso. Forse già lo sapevi e mi ricordo quando sin dai tempi dei test d'ingresso in Accademia al telefono mi dicevi "... non ti preoccupare che tanto ce la fai. In bocca al lupo paricaus!"; io mi arrabbiavo e ti rispondevo che non capivi quanto fosse difficile e non potevi liquidare tutto così semplicemente. Ma la mia risposta conclusiva era sempre la medesima " ... grazie crepi! Ciao paricaus".

Era diventato un rito. Ad ogni prova che affrontavo si ripeteva lo stesso battibecco al telefono e con lo stesso finale.

Dai tempi di Latina con i primi voli e le prime paure di non farcela, agli esami serrati quando ero negli Stati Uniti a Shepard, al pre-operativo a Lecce, all' OCU Tornado a Ghedi, a

quando mi sfogavo su quanto fosse dura la vita da "burba" al Gruppo operativo delle "Linci" a Gioia.

La telefonata si chiudeva sempre allo stesso modo, tu che mi dicevi "... non ti preoccupare che tanto ce la fai. In bocca al lupo paricaus!" ed io dopo averti detto di quanto fosse complicato e che non capivi pienamente rispondevo " ... grazie crepi! Ciao paricaus".

Non ti ho mai ringraziato per tutti i sacrifici che "tu" e la "mamma" avete fatto per me. Nonostante le 15 ore di camion che ti facevi al giorno avevi sempre il buon umore ed avevi sempre il tempo di scorrazzarmi per gli Aeroporti.

Oggi che sono il Comandante delle "**Frecce Tricolori**" mi fa sorridere il fatto che sei riuscito ad entrare in Aeroporto con un camion dicendo all'ingresso con la più disarmante della semplicità " ... ho mio figlio appassionato e vorrebbe tanto vedere un aereo delle Frecce da vicino. Sarebbe possibile entrare?".

E siamo entrati.

Forse erano tempi diversi, forse c'era più umanità e buon senso, forse c'erano molte meno regole che oggi giorno ci hanno "ingabbiato" in rigide procedure; fatto sta che hai sempre assecondato la mia passione e se io sono qui oggi lo devo anche a te.

Ringrazio "te" e la "mamma" per essere sempre stati presenti. Non avete mai mancato un 1° Maggio, sempre presenti in "prima linea" al 50° ed al 55° **Anniversario delle Frecce Tricolori**, quando passavo davanti a voi al rullaggio e mi strizzavate l'occhio significando "visto che ce l'hai fatta?

Te lo dicevamo ..."

Dio solo sa quanto mi è mancato quel "**in bocca al lupo**" lo scorso 3 Novembre.

Te ne sei andato alla sera, accanto a quel camion sul quale hai trascorso una vita macinando migliaia di chilometri.

Fatalità il giorno dopo era il mio ultimo sorvolo su Roma da Capofornazione.

Lo aspettavo quel "**in bocca al lupo**", ma non è mai arrivato. Forse eri con me nell'abitacolo quel giorno ma non immagini come mi sentivo.

Tanti mi hanno fatto i complimenti per il senso del dovere e patriottismo che ho dimostrato in quell'occasione.

Ma a te lo posso dire, non era nulla di tutto ciò.



lo volevo semplicemente tornare al più presto a casa da te per poterti salutare un'ultima volta.

Ora so che quello che non aveva capito niente ero io e questa volta lo dico io a te, ovunque tu sia ora: "... in bocca al lupo "papà". Ciao paricaus !".



Caro Presidente mi scuso nuovamente per aver "approfittato" del Notiziario per questa lettera.

Mi permetta inoltre di ringraziare di cuore tutto il **313° Gruppo Frece Tricolori**.

Il **Com.te Gigi ZANOVELLO** scherzando mi dice sempre "ora che sei Comandante vivrai la solitudine del Comando".

È vero, sono cambiate molte cose in pochissimi mesi da quando si è immersi nella formazione in volo a quando si torna a terra con altre responsabilità. Ma ho la fortuna di vedere il Gruppo sotto un'altra prospettiva e di accorgermi della magia che esso trasmette.

Per rispondere scherzosamente a Gigi, non sono assolutamente solo: "ho l'onore, la fortuna ed il privilegio di avere al mio fianco 100 persone fantastiche che tra mille difficoltà danno l'anima per far continuare questa "meravigliosa avventura".

Grazie Frece Tricolori.

Magg. Mirco CAFFELLI

PER RICORDARE

HA SPICCATO L'ULTIMO VOLO

ITALO ROSSINI alias "**CIARNIN**"

Socio fondatore del "*Circolo della P.A.N.*"

"**fanalino**" delle **TIGRI BIANCHE**

Il 29 Dicembre 2016 è morto a 96 anni, compiuti 7 giorni prima, il **M.Ilo Pil. Italo ROSSINI**, famoso Pilota dell'Aviazione Italiana durante la 2ª Guerra mondiale e della Pattuglia Acrobatica Nazionale.

Senigalliese, era conosciuto tra i colleghi di Pattuglia con il soprannome di "Ciarnin", il quartiere residenziale a sud della città dove è sempre vissuto e di cui era originaria la famiglia.

ROSSINI, che è stato anche Presidente dell'Associazione Aviatori Senigalliesi, ha rappresentato per anni uno dei miti del volo regionale e nazionale.

Dopo aver frequentato il Corso di pilotaggio a Falconara, nel 1939 entra in Aeronautica.

2ª Guerra Mondiale purtroppo lo vede protagonista in numerosi combattimenti aerei e con l'Armistizio del 1943 **ITALO** mette a disposizione le sue grandi doti di aviatore al servizio dell'Aeronautica Americana contribuendo alla liberazione dai tedeschi.

Non a caso finita la guerra **ROSSINI** viene assegnato al **51° Stormo di Treviso**, impegnato come Pilota e Istruttore di aerei a reazione.

La svolta arriva nel 1954 quando entra a far parte come "fanalino" sul velivolo **F 84G "Thunderjet"** dal 1953 al 1956 prima nella Pattuglia Acrobatica "**BELLAGAMBI**", la formazione vedeva al Comando il **Magg. Pil. BELLAGAMBI** (leader), **M.Ilo BALASSO** (gregario sx), **Cap. COLAGIOVANNI** (gregario dx), **Serg.M. ROSSINI** (fanalino); nel 1955 acquisiva il nominativo di "**Tigri Bianche**", comandata dal **Cap. Pil. Roberto DI LOLLO** (leader), **Serg. MALASPINA** (gregario sx),

Cap. PISANO (gregario dx), M.Ilo ROSSINI (fanalino) e il M.Ilo BALASSO (jolly) riscuotendo ammirazione e successo internazionali.



Italo ROSSINI al 51° Stormo

Il 22 dicembre de1973 per **Italo ROSSINI** arriva il giorno del ritiro.

Nel frattempo, nel 1959, aveva sposato anche la signora **Dina**.

“L’Aquila” smette così di solcare i cieli, dopo una vita vissuta ad alta quota con riconoscimenti, onoranze e la Croce di Cavaliere della Repubblica Italiana vantando 2 mila ore di volo di cui 650 passate sul reattore Combat Ready.

Persona modesta e riservata, era stato insignito di varie onorificenze e decorato di Medaglia d’Argento e di Bronzo per gli eventi bellici a cui ha partecipato.

Con **Italo Rossini** se ne va quasi un secolo di storia d’Italia.

L’ultimo saluto a **ITALO ROSSINI** è stato fatto a Senigallia presso la *Chiesa del Ciarnin sotto l’unico campanile d’Italia che ha le campane dedicate agli Aviatori*.

Intervento di un caro “amico” al rito funebre svoltosi il 31 Dicembre 2016

“**Mamma**” è stata l’ultima parola di **ITALO**.

La “mamma” che era davvero molto preoccupata quando fece la scelta di arruolarsi in Aeronautica, ma **Italo** le disse: **“Mamma, se io non volo muoio!”**

Aveva conseguito il “brevetto di volo” a 19 anni, a Falconara, Istruttore MORELLI, decollando con il CA 130, il “Caproncino”, un biplano da 130 CV.

Avrebbe poi volato con aerei di ogni tipo, dapprima durante tutta la II^a Guerra mondiale.

Fu abbattuto due volte ma riuscì, con grande maestria, ad atterrare incolume.

Gli vennero conferite una *Medaglia d’Argento ed una di Bronzo*.

Nel dopo guerra, fu tra i primi sul **Vampire**, il primo aereo a reazione in legno e tela, ma era già riconosciuto come un “asso dell’acrobazia”.

Nella **Pattuglia Acrobatica Nazionale**, la formazione che precedette le **“Frecce Tricolori”**, gli fu assegnata la posizione più impegnativa: quella del *“fanalino di coda”*.

Sotto il comando di uomini eccezionali come **BELLAGAMBI** e **DILOLLO** la Pattuglia **“Bellagambi”** e **“Tigri Bianche”** incantarono i cieli d’Italia e d’Europa.

Quindi **ITALO** resto in servizio fino alla metà degli anni ‘70.

Un ricordo personale: l’ultima volta che **ITALO** salì su un piccolo velivolo, fu con il nostro ULM tubi e tela.

Volammo poco più di dieci minuti, a bassa quota, soprattutto sul “suo” mare, in un tramonto infuocato di colori. Da giorni, anzi da mesi era previsto questo volo, ma rinviammo il decollo fino all’ultimo; non voleva salire. Ripeteva sempre che **“senza un paracadute non mi sento sicuro!”** Pur senza dirlo ricordava molto bene quel lancio che, oltre mezzo secolo prima gli aveva salvato la vita.



Italo ROSSINI e Marco LANT

Nell’**Arma Azzurra** tutti lo conoscevano. Così la sottoscrizione da lui lanciata, all’inizio degli anni ‘60,



per *“le campane degli aviatori”*, che sono su questo campanile, le uniche in Italia, ebbe un successo sorprendente.

Aggiungo ancora un ricordo quando andammo a Rivolto, nel 2005 per il **45° Anniversario delle “Frecce Tricolori”**, per **ITALO**, sulla tribuna d'onore, fu un abbraccio dopo l'altro.

E noi, Aviatori Senigalliesi, nati nel lontano 1933 per opera di **Gigin ZAZZARINI**, grande mentore di **ITALO**, lo abbiamo avuto sempre Socio ed animatore. Seppur con ritrosia divenne il nostro Presidente nel 2008, dopo la scomparsa di **Cecco BOZZI**.

Di **ITALO** però non dobbiamo ricordare soltanto la perizia ed il generoso ardire nel volo, ma anche la grande umanità, la stupenda vita familiare, l'eccezionale rapporto con gli amici.

Dapprima il grande eterno amore per la *“sua” Dina, per le figlie, per i generi, i nipoti, per i parenti tutti*.

Un rapporto delicato e profondo di squisita umanità.

Un fiore, una “cappola”, un legnetto consunto dal mare erano spesso i simboli del suo affetto.

ITALO è sempre stato modesto, delicato in qualsiasi occasione ed in ogni gesto, sia come *“Uomo”* che come *“Pilota”*.

Con i colleghi del volo non ha mai fatto pesare l'insuperata maestria nel volo e li ha ricordati tutti, sempre con immenso affetto.

Un giorno scavalcammo con fatica il muro di cinta del cimitero di Corinaldo, che era chiuso in quel momento, soltanto per fare un saluto all'indimenticabile Armante MASSACESI, compagno di indimenticabili avventure!

Il nostro **ITALO** ha avuto dalla natura una innata sensibilità artistica. Si esprimeva con la pittura, ma era essenziale ed incisivo anche soltanto con una scritta su un sasso, un sasso particolare raccolto nel *“suo”* mare.

Si illuminava di gioia per il suo cardellino, per una *“celicchia”* o per le adorato *“palombe”*.

Sapeva apprezzare la fioritura povera degli *“sbröllini”*, sognava qualsiasi momento della sua pesca alla “punta del molo”, accarezzava poi, come fossero gioielli, le *“mormore”* o le *“spigole”*.

Quando ascoltavi la Preghiera di noi Aviatori **tu, ITALO**, eri davvero già lassù *« Su, su nelle altezze di un bruciante azzurro delirante di gioia »*, magari a bordo del tuo *Macchi 205* o del tuo *F 84 « nel silenzio illuminato dal sole »*.

Tu *“Tigre 15”* chiamato da tutti *“Ciarnin”*, anche dal Capo di Stato Maggiore, mi telefonavi dalla tua casetta guardando la collina sovrastante e pronunciavi, in perfetto gergo aeronautico :

« Qui T15, Cavallo Torre mi ascolti?! »

Ora che sei lassù *« dove mai allodola o persino aquila hanno volato »* non dubito che ti ricorderai di chiamare non solo *“Cavallo Torre”*, ma noi tutti che oggi siamo qui con te.

GIANLUIGI MAZZUFFERI

BEN FATTO ... ITALO



Le “Frecce Tricolori” ... a Mambasa (Congo)

Avevo promesso a un carissimo amico, **Italo ROSSINI** di Senigallia, di portare la foto delle **“Frecce Tricolori”** a **Mambasa**. ... Cosa fatta!

E' nelle mani dei nostri due “eroi” nazionali: **Shabani** e **Mosé**, ormai famosi per essere stati immortalati nel DVD, assieme al **Mupe!**

Mi sembra un accostamento indovinato.

Nella loro vita maneggeranno tante frecce, rapide, micidiali.

Certo, queste **tricolori** sono un'altra cosa, vero **Italo!**: *“Mamma, se io non volo, muoio!”* - così diceva

Italo a sua “mamma” durante la guerra 39-45!

Chiedete a lui quanti anni ha. Se ve lo dico io non ci crederete

Grazie ITALO e grazie anche alla tua gentile Signora! e al nostro “amico comune” Gianluigi Mazzufferi!

Scritto da Silvano RUARO [Venerdì, 23 Gennaio 2009](#)

Tratto da: <http://mambasa.blogspot.it>

... dalle mani di Italo ROSSINI a Padre Silvano

Ecco in questa fotografia il momento della consegna, qui in Italia, del manifesto delle “**Frecce Tricolori**” che abbiamo appena visto ora a Mambasa, in Congo.

Qui ci trovavamo nella casa di **Italo ROSSINI**, a Senigallia, nel novembre dello scorso anno - 2008.

Padre Silvano ha ricevuto questo simbolico regalo da portare in **Africa**, da appendere nella sua stanza, per farlo ammirare ai suoi amici.



Sempre con gli occhi rivolti al cielo, come fa anche oggi **Italo ROSSINI**, detto **Ciarnin**. Lui Pilota durante la guerra, più volte decorato, poi in tempo di pace nel ruolo delicato di “**fanalino di coda**” delle cosiddette “**Tigri Bianche**”, la **Pattuglia Acrobatica Nazionale** di quel lontano 1956 .

Di **ITALO**, uomo mite e generoso, personaggio di grande modestia altro ha già detto **Padre Silvano**, nel post precedente.

Quanto alla sua amicizia, e di quella della “**moglie**” **Dina**, con le **missioni di Nduye e di Mambasa** non occorre scrivere, penso sia facile immaginarla

Devo solo aggiungere che il “**ragazzo**”, in perfetta forma, è classe 1920, quindi ad oggi conta 88 anni compiuti.

Scritto da **Gianluigi MAZZUFFERI** [Sabato 24 Gennaio 2009](#)

Tratto da: <http://mambasa.blogspot.it>

In ricordo di RENATO FERRAZZUTTI

**Alle Frecce Tricolori dal 26/11/1961 al 16/07/1974
Pilota gregario sinistro e solista**



Intervento del Presidente del “Circolo della P.A.N.”
al rito funebre svoltosi il 28 Gennaio 2017 a Bueriis (UD)

Il grande cuore di **RENATO FERRAZZUTTI** ha smesso di battere.

Dove sei? Sei partito per il tuo ultimo volo, sei definitivamente decollato e ricongiungerai sulla formazione celestiale dove troverai i tuoi e nostri colleghi che ti hanno preceduto ... sì, perché lassù non potrai più fare il “solista”.

E' con estrema commozione che cercherò con queste poche parole di ricordare **FERRAU'**.

Caro RENATO è difficile ricordare una persona unica come te.

Una persona diretta, schietta, integerrima, per nulla propensa al compromesso, caparbia, determinata, perfezionista.

Al riguardo parafrasando un breve passaggio tratto dalla “**Meravigliosa Avventura**” di Renato **ROCCHI** quando siamo nel 1962 :

I Piloti a disposizione del grande SQUARCINA erano undici:



- tre appartenevano alla "vecchia guardia": PI-SANO, VIANELLO e PANARIO;

- tre avevano esperienza di volo acrobatico collettivo: CUMIN, ANTICOLI e TURRA;

- gli altri: LINGUINI, GOLDONI, COLUCCI, BARBINI e FERRAZZUTTI erano nuovi nella specifica attività.

E su questi ultimi SQUARCINA focalizzava un'attenzione particolare.

Dal gruppo "in cura" emergeva subito Renato FERRAZZUTTI, che dimostrava fin dai primi voli, istinto, predisposizione e quella attitudine innata che gli permetteva di essere impiegato subito in ala sinistra.

Elemento eccellente, da inserire a pieni voti nella formazione di 6 velivoli, anche se appena arrivato al Reparto;

SQUARCINA nondimeno aveva dovuto fargli notare che il suo carattere estremamente riservato, l'atteggiamento emotivamente distaccato ed il tono del linguaggio a volte un po' burbero non gli avrebbero semplificato i rapporti interpersonali ... caratterialmente era già un "solista".



Tendeva a passare inosservato ed amava restare in silenzio, ma era comunque molto sensibile alle necessità altrui.

Elemento determinato e tenace a terra, quanto docile e disciplinato in volo.

In quei mesi di ripresa, guardando al futuro, il FERRAZZUTTI acrobatico per SQUARCINA capitava come il "cacio sui maccheroni" ... un gran manico !

Caro RENATO, forse credevi che la tua scelta di "morire in incognito" ci avrebbe fatto talmente "arrabbiare" che avremmo fatto in modo di dimenticarti e di non provare tanto dolore.

Invece no, lo sgomento prima e il dolore poi ci hanno preso forse con più forza.

E poi io non voglio proprio dimenticare la tua incommensurabile professionalità, infatti riuscivi a suscitare, tu all'apparenza così altero, una grande ammirazione come **Pilota "solista" delle "Frecce Tricolori"** ... giustamente definito "mitico".

Ricordo quando a Gennaio riprendevi i voli di allenamento da "solista", il primo volo era fantastico e pauroso nello stesso tempo:

dopo il decollo facevi un passaggio in volo livellato radente alla pista, dove evidentemente riprendevi la misura di separazione dal terreno, ma il tuo metro era certamente inferiore ai canonici 100 cm. ;

poi ti ripresentavi alla quota che evidentemente avevi fissato al primo passaggio ed iniziavi in successione con una serie di tonneau: lento, veloce, da rovescio, quattro tempi, tre veloci e volo rovescio dove, come sempre, si poteva tratteggiare una retta perfettamente parallela al terreno tutti alla stessa paurosa quota rasoterra;

poi, per fortuna, nei giorni successivi alzavi di alcuni metri la quota delle tue manovre acrobatiche ... **ed eravamo tutti più contenti !**

Voglio altresì esprimerti il mio ringraziamento per quanto mi hai trasmesso nell'arte del volo acrobatico dove sei stato un sicuro riferimento.

Non voglio dimenticare la tua preparazione, la battuta ironicamente ostentata soprattutto nei confronti di chi non aveva la modestia di riconoscere che il sapiente è chi è sempre alla ricerca di ciò che non sa.

Caro RENATO, avendo potuto apprezzare la tua straordinaria energia interiore, mi ero convinto – stupidamente, diresti tu – che tu avessi una particolare immunità rispetto ai mali di questo mondo.



La morte, comunque la si interpreti, è sempre una dura realtà con la quale non tutti trovano la forza e il coraggio di confrontarsi apertamente.

Ciascuno, sulla scorta delle proprie convinzioni, cerca una risposta alle paure evocate dalla morte.

Il credente, ... e tu lo eri, può però contare sulla sua fede, nell'immortalità dell'anima e sulla forte convinzione che la vita di un individuo non avrebbe alcun senso se finisse inesorabilmente con la morte.

Vorrei concludere questo mio breve ma sentito ricordo di **RENATO** dicendo che: *“fino a quando c'è qualcuno che ricorda, l'esistenza è assicurata. Quando il filo della memoria si spezza, ecco che sopraggiunge la vera morte”* e credo che il filo del ricordo di **RENATO** sia lungo e resistente, non certo facile da spezzare.

Ma non dimentico neppure quel bellissimo rapporto, fatto di tensione positiva e di stima sincera, che negli anni eri riuscito a stabilire, a costo di limare le non poche asperità del tuo carattere, con tutti i **Colleghi** delle **“Frece Tricolori”**, i quali – non per nulla – credo siano ora tra le persone che più ti rimpiangono.

Infine caro **RENATO**, oso sperare che la tua passione, la tua dedizione, la tua rettitudine, con le quali hai sempre operato, vengano tenute in debito conto nell'aldilà per ogni possibile riconoscenza e ti valgano per trovare posto tra i giusti e godere del meritato eterno riposo e che il Signore ti conceda la **“pace eterna”**.

ASSENZIO GADDONI

L'ultimo volo di Renato FERRAZZUTTI alle “Frece Tricolori”

Aerobase di Grazzanise – 1974, 26 maggio ore 11:00 locali

Presentazione Pattuglia Acrobatica Nazionale agli Allievi dell'Accademia Aeronautica.

Programma “Alto di 6 + 1 G 91 PAN”: **ZARDO** (leader), **GADDONI** (1° gregario sx), **MONTANARI** (2° gregario dx), **PALANCA** (2° gregario sx), **BOSCOLO** (2° gregario dx), **BONOLLO** (1° fanalino), **FERRAZZUTTI** (solista).

... come ultima figura il **“solista” FERRAZZUTTI** effettuava un “fuori programma”: *un passaggio basso, alla minima, portando l'ala destra, in leggera virata, a non più di due metri dalle teste degli Allievi, non risparmiando quelle “più nobili” del Gen. Antonio MURA e del Col. Franco PISANO rispettivamente Comandante e Vice Comandante l'Accademia Aeronautica unitamente al Col. Giorgio SANTUCCI Comandante il 9° Stormo.*



Al Circolo Ufficiali, sentito il Comandante del 313° Gruppo A.A. **T. Col. Vittorio ZARDO**, il **Gen. MURA** decideva di far trasferire il **Magg. Renato FERRAZZUTTI** ad altro incarico.

La motivazione: **“troppa familiarità con la macchina”** ... *ovviamente non era una nota di demerito !*

Al rientro a Rivolto, **FERRAZZUTTI** trovava il telex di trasferimento al **Poligono di Maniago** dove assumeva l'incarico di **Comandante**.



Aermacchi MB-326

Breve storia di un lungo successo

Agli inizi del 1950 con l'avvento della nuova propulsione a getto l'aviazione dovette cambiare radicalmente il suo modo di pensare e operare.

La **NATO** cercò di standardizzare il velivolo addestrativo avanzato ma purtroppo non ci riuscì.

In Italia l'Ing. **Ermanno BAZZOCCHI** sviluppò un velivolo monomotore, interamente metallico ma abbastanza leggero, soprattutto economico ed estremamente efficiente, nacque così nel 1953 il **326**.

Sono passati quasi sessanta anni da quel **10 Dicembre 1957** quando il primo prototipo, immatricolato in seguito **I-MAKI** per le dimostrazioni all'estero, spiccò il suo primo volo dall'aeroporto di Venegono dell'Aeronautica Macchi.

Ai comandi vi era il Capo Pilota Collaudatore **Guido CARESTIATO**.

Sebbene la sigla **MB.326** compaia fin dai primi anni Cinquanta dalla penna prolifica dell'Ing. **BAZZOCCHI**, come un velivolo a getto con due posti di pilotaggio affiancati ed una coda che termina con impennaggi a "V", solamente nell'Aprile 1956 si giunge alla stipulazione di un contratto tra **Macchi** e **Amministrazione Difesa**. L'accordo derivava dall'esigenza dell'**A.M.** di sostituire i **T-6**, velivoli impiegati nell'addestramento e formazione dei Piloti.

Il contratto prevede la realizzazione di due velivoli prototipi aventi, rispetto alla versione originale, posti di pilotaggio in tandem anziché affiancati e impennaggi di tipo tradizionale.

Con questo contratto l'**azienda varesina** può riprendere, dopo un periodo di incertezze e delusioni, un'importante attività basata sulla politica dei prototipi ritenuta fondamentale per poter raggiungere una vita aziendale più tranquilla in vista di un favorevole risultato.

Lo sviluppo dei prototipi, infatti, non delude le aspettative sia dal punto di vista della qualità del prodotto sia per ciò che riguarda il ritorno economico per l'azienda e, senza esagerazioni, per l'intero comparto aeronautico nazionale.

Il 10 Dicembre 1957 il prototipo effettuò il primo volo con ottimi risultati. Motorizzato con il *Rolls-Royce Viper 8*, si optò quasi subito per il *Viper 9* con 862 Kg di spinta.

Immatricolato **I-MAKI** venne presentato anche ad altri paesi ma sfortunatamente andò perso in **Egitto a Bibes** il 22 aprile 1959.

Il secondo prototipo volò il 22 Settembre 1958 e ricevette la *versione II del Viper* con 1134 Kg di spinta, con questo motore l'*Aeronautica Militare Italiana* decise di ordinare un lotto di 15 esemplari di pre-serie.

Nel Gennaio 1961 l'Aeronautica Militare ordina in serie l'MB.326.

Equipaggiato con motore *Rolls-Royce Viper 11* da 1.134 chilogrammi di spinta, il primo **MB.326** di serie viene fornito ufficialmente all'Aeronautica Militare nel Gennaio 1962 entrando in servizio nel marzo successivo.

Da questo momento in avanti la carriera dell'**MB.326** è un continuo susseguirsi di successi, affermazioni e conquiste.

La sua facilità di pilotaggio e la sua adattabilità di impiego unita alle caratteristiche proprie della macchina, quali la cabina pressurizzata, i sedili eiettabili e l'eccezionale visibilità del posto destinato al Pilota Istruttore, fanno di questo velivolo uno dei più interessanti nel panorama aeronautico degli anni Sessanta.



E' l'aeroplano giusto al momento giusto.

Enorme, infatti, risulta il suo successo commerciale soprattutto su quei mercati non ancora esposti all'influenza dei grandi colossi americani.

Molti paesi africani come **la Tunisia, il Ghana, il Sudafrica, lo Zaire e lo Zambia**, approfittando dei processi di decolonizzazione già in atto, scelgono in varie

versioni l'**MB.326** per le loro forze aeree.

Il velivolo viene impiegato sia come addestratore, versione biposto (che comunque può essere armato) sia come velivolo bellico in missioni di antiguerriglia, nella più recente versione "**K**" monoposto.

Il primo cliente estero è il **Sudafrica** che, staccatosi dal *Commonwealth britannico*, deve sviluppare la sua Aviazione.

La scelta cade nel 1964 sull'**MB.326** contro i francesi **Fouga Magister** e gli inglesi **Jet Provost**.

Nell'anno successivo la *Società sudafricana Atlas* inizia la costruzione, su licenza, dei velivoli in versione "**M**" denominata localmente "**Impala**". Saranno costruiti almeno 125 esemplari dall'*Atlas* oltre ai 26 forniti dalla *Macchi*.

Nel 1965 anche la **Tunisia** ordina 8 velivoli nella versione armata **MB.326B**, seguita dal **Ghana** con 9 macchine nella versione **MB.326F**.

Nel frattempo, in Italia, la compagnia di bandiera *Alitalia* adotta 4 aviogetti **MB.326D** per il proprio centro di addestramento Piloti. Questi velivoli passeranno, successivamente all'Aeronautica Militare.



Nel novembre 1965 l'**Australia** ordina 75 **MB.326H** (diventati poi 95) con avionica più sofisticata e armamento diverso rispetto ai più anziani modelli **MB.326B** e **MB.326F** della **Tunisia** e del **Ghana**.

Solo 12 esemplari di **MB.326H** sono forniti dalla casa madre *Aermacchi*, il resto viene prodotto, su licenza, dalla *Commonwealth Aircraft*, con la *Hawker De Havilland* come sub-contraente.

L'evoluzione tecnologica del velivolo porta alla realizzazio-

ne dell'**MB.326G** che, dotato di un motore *Viper 20 MK 540* avente *1.524 chilogrammi di spinta*, impone l'ingrandimento delle prese d'aria e alcune modifiche al tronco posteriore di fusoliera. Viene inoltre aumentata la resistenza a fatica della struttura in corrispondenza del pianetto centrale dell'ala.



I 2 prototipi dell'**MB.326G** vengono, successivamente, adottati dall'*Aeronautica Militare*, ma non ordinati in serie.

La *Aviación Naval Argentina* è la prima a inaugurare, nel 1968, il mercato estero per questa nuova versione, acquistandone 6 esemplari che assumono la denominazione **MB.326GB**.

La stessa versione è acquisita dallo **Zaire**, 17 esemplari, e dallo **Zambia**, 23 macchine.

Nel maggio 1970 viene firmato un importante contratto con il **Brasile** per la fornitura di 112 velivoli che saranno costruiti direttamente in Sudamerica. Il contratto prevede, inoltre, la collaborazione con la *Macchi* per la costruzione e l'allestimento di una vera e propria linea di produzione dell'**MB.326** in Brasile all'interno della neonata *Embraer*.

Nasce così l'**MB.326GC "Xavante"** per la *Força Aérea Brasileira*. Ne saranno costruiti, su licenza, dall'*Embraer* circa 166 esemplari oltre a quelli commercializzati sul mercato sudamericano, 10 macchine al **Paraguay**, 10 **MB.326GC** (usati) all'**Argentina** e, in ultimo, 6 macchine al **Togo**.

Nel 1973 l'*Aeronautica Militare* decide di potenziare la linea di volo degli **MB.326** della *Scuola di Volo Basico*



Iniziale con un modello provvisto di un equipaggiamento più vasto e alcune caratteristiche dell'**MB.326G**.

Questo nuovo modello, dell'**MB.326E** conserva il meno potente *Viper 11* per motivi di uniformità con gli altri esemplari ma viene dotato di un'ala simile a quella dell'**MB.326GB**, compresi i sei punti di attacco dei carichi, di un congegno di mira e di una cinemitragliatrice, nonché di una nuova avionica comprendente *Tacan* e *UHF* miniaturizzati. Dodici sono i velivoli **MB.326B** acquisiti dall'Aeronautica Militare.

Intanto viene promosso il programma per la realizzazione della nuova versione "**K**" monoposto, dotata di motore *Viper MK.632* da 1.800 chilogrammi di spinta.

Nel 1974 il **Dubai** effettua un ordinativo per 3 esemplari **MB.326K** assieme a un biposto **MB.326LD** e, nello stesso anno, l'*azienda varesina* fornisce cellule complete alla *sudafricana Atlas* per la costruzione dell'**Impala MK.II**.

Nel 1976 anche la **Tunisia**, il **Ghana** e, nel 1978, ancora il **Dubai** e lo **Zaire** ordinano altre macchine monoposto.



Al 1981 il numero degli **MB.326** prodotti superano gli 800 esemplari di cui più di 500 ancora in servizio.

Ciò fa di questo velivolo il più importante successo commerciale conseguito dall'industria aeronautica italiana senza contare l'eccezionale apporto di esperienza sul campo con più di 1.500.000 ore di volo totali.

Lo sviluppo economico commerciale fu molto fortunato, questo aereo infatti fu venduto a moltissimi paesi esteri con le opportune versioni o modifica richieste.

In servizio con la nostra Aeronautica ha volato fino ai

primi anni 80 quando è stato sostituito dai più moderni MB-339, continuando a servire come aereo di collegamento per i vari Stormi fino ai primi anni 90.

Anche se non è riuscito a sfondare a livello commerciale nei paesi NATO, ha avuto un discreto successo all'estero, soprattutto nei "paesi del terzo mondo" dove ha servito in diverse forze aeree arrivando addirittura a partecipare a conflitti bellici.

Tratto da Rivista Aeronautica n.2/1996 di Andrea Rocchi

Aermacchi MB.326

Tipo : **addestratore**

Impianto propulsivo : **1 turbogetto Rolls-Royce Viper 11 da 1134 kg/spinta.**

Dimensioni : **apertura alare 10,50 m; lunghezza 10,60 m; altezza 3,70 m; superficie alare 19 mq.**

Pesi : **a vuoto 2237 kg; max al decollo 3765 kg.**

Prestazioni : **velocità max 806 km/h; tangenza pratica 12500 m; autonomia max 1665 km.**

Equipaggio : **1-2**

Aermacchi MB.326K

Stesse caratteristiche dell'**MB.326** tranne:

Impianto propulsivo : **1 turbogetto Rolls-Royce Viper 632-43 da 1.814 kg/spinta.**

Pesi : **a vuoto 3.123 kg; max al decollo 5.897 kg.**

Prestazioni : **velocità max 890 km/h; autonomia max 2130 km.**

Armamento : **2 cannoni DEFA 553 da 30 mm e fino a 1814 kg di carico distribuito su sei piloni subalari.**

Equipaggio : **1**



Aermacchi MB-339

Fra pochi mesi saranno trascorsi 41 anni dal **primo volo dell'MB-339** che avvenne il **12 agosto 1976**, quando il prototipo, immatricolato I-NOVE, staccò le ruote dalla pista di Venegono pilotato dal Collaudatore **Franco BONAZZI**.

MB-339

Scritto da Steve "Snap-On" (Wednesday 25 March 2009)

Per molti è semplicemente l'aereo delle **Frecce Tricolori**, la **Pattuglia Acrobatica Nazionale**, ma l'**Aermacchi MB-339** è anche uno degli aeroplani italiani più noti ed apprezzati in tutto il mondo.

A bordo del piccolo jet italiano si sono formate, e si formano tuttora, numerose generazioni di Piloti dell'**Aeronautica Militare Italiana** e delle forze aeree di molti paesi.

Pochi però conoscono la storia, l'evoluzione e la tecnica di questo piccolo aviogetto costruito in provincia di Varese.

E' certamente uno degli aeroplani italiani più familiari e conosciuti dal grande pubblico, poiché da molti anni è il velivolo sul quale la **Pattuglia Acrobatica Nazionale**, le famose **Frecce Tricolori**, si esibisce in Italia e all'estero. Naturalmente stiamo parlando dell'**Aermacchi MB-339**.

Pochi però conoscono le origini, la storia, l'evoluzione tecnica e l'impiego operativo di questo piccolo aviogetto, non solo nei **Reparti della nostra Aeronautica Militare**, ma anche di altre **forze aeree**.

Nel mondo dell'Aviazione il nome dell'**Aeronautica Macchi** è strettamente legato alle grandi imprese sportive degli "**idrocorsa**" degli anni venti e trenta e alla produzione di alcuni tra i migliori "**caccia italiani**" del secondo conflitto mondiale.

Il modello **MB-339** è l'ultimo della serie che nella sigla riporta le iniziali dell'Ingegnere **Ermanno BAZZOCCHI**.

Il capostipite della famiglia, il modello **MB-326**, nacque verso la metà degli anni cinquanta.

Fino ad allora la **Macchi**, intuendo il grande potenziale di

mercato nel settore degli "**aerei da addestramento**", aveva dedicato la maggior parte delle sue risorse allo studio e alla produzione di macchine da destinare a questo specifico impiego.

La storia

Dopo gli eventi bellici della seconda Guerra Mondiale, la Società varesina riprese lentamente le attività di riparazione e revisione di velivoli e si dedicò alla costruzione di motocarri e motocicli, mentre l'ufficio tecnico riprese il lavoro di studio e la progettazione di nuovi modelli di aerei.

Il primo velivolo realizzato fu l'**MB-308**, denominato **Macchino**, un biposto a posti affiancati di costruzione completamente lignea che fu adottato dall'**Aeronautica Militare Italiana** e anche da molte **Scuole dei rinati Aeroclub**.

Il velivolo ebbe anche un discreto successo di vendita all'estero, soprattutto in **America Latina** dove venne costruito su licenza in **Argentina**.

Nel 1950 l'azienda iniziò a costruire, su licenza dell'olandese **Fokker**, il modello **S.11 Instructor** che venne denominato **Macchi M-416**, mentre nel 1952 veniva realizzato lo sfortunato monoplano a pistoncini **MB-323** che, progettato e offerto quale alternativa al **North American T-6**, restò solamente allo stadio di prototipo volante.

Nonostante questo insuccesso, il passo successivo fu lo sviluppo di un addestratore con motore a reazione, il cui progetto venne presentato ufficialmente nel marzo 1954.



L'industria varesina proponeva un piccolo jet in configurazione biposto in tandem, da destinare ai primi due periodi di istruzione al volo, quello iniziale e quello basilico.



Nell'aprile 1956 il programma fu approvato dal *Ministero della Difesa* e la **Macchi** ricevette un ordine per la costruzione di due prototipi. Il primo di questi volò il **10 Dicembre 1957**, pilotato dal *Capo Collaudatore dell'Aeronautica Macchi*, il **Comandante Guido CARESTIATO**.

Al termine del ciclo iniziale di valutazioni, nel novembre 1958, i prototipi passarono al *Reparto Sperimentale di Volo di Pratica di Mare*, dove fu avviata la fase dei collaudi operativi.

Questo periodo sperimentale durò fino al 1960, quando l'*Aeronautica Militare* definì una commessa iniziale per 100 velivoli di produzione.

Il primo Corso di Addestramento con gli MB-326 ebbe inizio nel marzo del 1962.

Nel frattempo l'aereo aveva conquistato numerosi primati mondiali di velocità in circuito e di salita omologati dalla *FAI* e la **Macchi** aveva trovato nuovi acquirenti per il suo velivolo.

Il primo ed unico cliente civile dopo l'*Aeronautica Militare*, fu la compagnia di bandiera italiana, l'*Alitalia*. La compagnia nel febbraio 1963 acquistò quattro MB-326 nella versione designata ufficialmente "**D**" per la sua *Scuola di Volo civile a Brindisi*.

Due anni dopo arrivò la prima delle numerose commesse estere: la **Tunisia**, dopo aver valutato un esemplare della versione "**B**", dotato di armamento fisso (due mitragliatrici da 7.62 mm in pod semifissi subalari) e di caduta (400 kg in quattro piloni alari), ordinò otto velivoli.

Un'altra nazione africana, il **Ghana**, acquistò nove MB-326F, macchine simili a quelle della variante precedente, ma dotate di avionica più sofisticata, maggiore capacità di carburante grazie a serbatoi d'estremità di maggiori dimensioni e un sistema di estinzione automatica nel vano motore.

Dagli **MB-326B** fu quindi derivata un'ulteriore versione, la "**E**", sviluppata per le esigenze dell'*Aeronautica Militare Italiana*, che ne richiese 16 esemplari in due differenti lotti di produzione.

Fu nel 1965 che la **Macchi** registrò i primi risultati di rilievo nelle vendite: vennero perfezionati gli accordi commerciali con il **Sud Africa** e con l'**Australia** per l'avvio della produzione su licenza dell'**MB-326**.

Il **Sudafrica** scelse la versione "**M**" – che stava per "migliorata" - modificata e irrobustita rispetto alle versioni precedenti, e dotata di un motore *Rolls Royce Viper* leggermente più performante e con sostanziali modifiche agli impianti di comunicazione e di radionavigazione.

I velivoli furono denominati **Impala Mk.I** e ne vennero costruiti in oltre 300 esemplari dalla *Società Atlas Aircraft Corporation di Johannesburg*.

L'**Australia**, invece, decise per un lotto di 73 MB-326H, con strumentazione di bordo aggiornata e motore di maggiore potenza, 61 dei quali furono costruiti su licenza dalla *Commonwealth Aircraft Corporation (CAC) di Canberra*.

La versione successiva, l'**MB-326G** del 1967, era caratterizzata dall'adozione di un nuovo turbogetto della famiglia *Viper*, il *Model 540 da 1.540 kg di spinta* e da un sensibile aumento della portata dei carichi esterni.

Il primo ordine per questa versione venne dall'**Argentina** con 12 velivoli nella sottoserie "**GB**" dotata di avionica semplificata.

In particolare della versione "**GC**", la **Força Aerea Brasileira** richiese 112 velivoli, che in Brasile vennero designati **AT-26 Xavante**, da costruire su licenza negli stabilimenti *Embraer di San José do Campos*.

Seguirono quindi commesse da altri paesi dell'Africa: lo **Zaire** - l'attuale Congo - ordinò 17 esemplari e l'Aeronautica dello **Zambia** ordinò altri 18 velivoli, tutti esemplari della versione "**GB**".

L'ultima variante realizzata fu la versione **MB-326K**. Portata in volo il 22 agosto 1970 sempre dal **Com.º Guido CARESTIATO**, questa versione fu sviluppata per ottimizzare il potenziale bellico della macchina.



Il velivolo era realizzato in configurazione monoposto e, pur destinato all'addestramento operativo, poteva essere impiegato nell'appoggio tattico.

Le caratteristiche principali della versione "K" riguardano l'installazione di un *turbogetto Rolls Royce Viper 632-43 da 1815 Kg di spinta*, una struttura rinforzata, la maggiore dotazione di carburante che garantisce un'aumento dell'autonomia e l'armamento fisso basato sull'adozione di due cannoni automatici ADEN o DEFA da 30mm.

Questa versione monoposto suscitò un notevole interesse da parte delle aeronautiche di alcuni paesi esteri come il **Dubai**, la **Tunisia**, lo **Zaire** e il **Ghana**, che confermarono in seguito l'ordine di acquisto assieme alla versione biposto denominata **MB-326L**.

Lo stesso **Sudafrica** nel 1975 rinnovò la licenza di costruzione che venne ancora affidata alla *Atlas Aircraft Corporation*.

La versione monoposto sudafricana differiva principalmente per la motorizzazione che prevedeva l'installazione di un *turbogetto Viper della serie 540 al posto della versione 632*.

Il velivolo venne denominato **Impala Mk.2** e fu costruito in oltre 100 unità.

In tutto, la produzione dell'**MB-326** totalizzò oltre 800 esemplari.

Lo sviluppo nell'MB-339

Verso la metà degli anni Settanta in **Macchi** si decise di sviluppare un più moderno successore del **326** e il nuovo progetto venne denominato **MB-339**.



Questo modello, pur conservando l'impostazione di base del precedente, ne rappresentava una significativa evoluzione.

Il primo dei due prototipi dell'**MB-339** fu portato in volo il **12 agosto 1976** dal **Comandante Franco BONAZZI** mentre il secondo volò solo il **20 maggio dell'anno seguente**.

Un terzo esemplare venne assemblato per le prove statiche e di fatica.

Il nuovo aereo della **Macchi** era già stato ordinato dall'*Aeronautica Militare* per l'Addestramento Basico Avanzato e il primo esemplare di produzione del **MB-339A** ebbe il battesimo dell'aria il 20 luglio 1978.

Poco più di un anno dopo, l'8 agosto 1979 i primi due aerei del lotto di 100 esemplari richiesto dall'AMI, giunsero per le prove di valutazione al *Reparto Sperimentale di Volo di Pratica di Mare*.

Le consegne ebbero inizio nel febbraio 1981 al 14° Stormo di Pratica di Mare che iniziò ad utilizzare i velivoli nella funzione di velivoli Radiomisure.

Nell'aprile del 1981 gli **MB-339A** iniziarono l'attività presso la **SVBAA (Scuola Volo Basico Avanzato Aviogetti)** a Lecce-Galatina.

L'anno seguente venne deciso di riequipaggiare il **313° Gruppo A.A.**, la **Pattuglia Acrobatica Nazionale** delle **Frecce Tricolori** con un'apposita versione dell'aereo, denominata **MB-339PAN**, in sostituzione dell'ormai vetusto **Fiat G-91**.



Il primo velivolo della versione **PAN**, non era un aereo nuovo ma uno dei primi esemplari della pre-serie costruttiva e, a parte l'installazione degli impianti fumogeni e dei relativi serbatoi, il velivolo era sostanzialmente identico alla variante di serie e ne conservava tutte le caratteristiche operative.

L'ordinativo dell'*Aeronautica Militare* aveva assicurato il successo di base al nuovo aereo e la risposta del mercato internazionale non si fece attendere molto.

Il primo cliente fu l'**Argentina** che, nel 1980, ordinò dieci esemplari dell'**MB-339A** da destinare all'Aviazione della Marina.



Nel **1982** cinque di questi velivoli vennero impiegati come assaltatori nel conflitto delle **Falkland-Malvinas**. Seguirono il **Perù** con sedici MB-339A consegnati a partire dal settembre 1981 e utilizzati sia come addestratori che per operazioni di supporto tattico, la **Malesia** con 13 esemplari, la **Nigeria** e il **Ghana** rispettivamente con 12 e 4 velivoli e **Dubai**, che in tre ordini successivi, ricevette in totale 6 esemplari.

La variante successiva fu l'**MB-339K** monoposto, che volò per la prima volta il 30 maggio 1980.

Del predecessore conservava la struttura e la configurazione generale, nonché il *motore Rolls Royce Viper 632-43 da 1815 Kg di spinta*.

Le differenze sostanziali erano nella parte anteriore della fusoliera che ospitava all'interno due cannoni DEFA 553 da 30 mm, nell'avionica e nell'equipaggiamento di bordo modificati per i nuovi compiti: *addestramento operativo, appoggio tattico e attacco al suolo*.

L'armamento esterno era previsto in 1.800 kg di carico bellico suddiviso su sei piloni alari e prevedeva numerose combinazioni di razzi, bombe, missili e pod con cannoni da 30mm e mitragliatrici.

La nuova versione del velivolo venne battezzata **Veltro II°** in onore del precedente velivolo di costruzione **Macchi** con lo stesso nome, l'**MC-205**.

Il velivolo venne presentato e interessò numerosi paesi, già clienti della versione biposto, ma nessun ordine, a parte la licenza di costruzione affidata al **Perù**, venne realizzato.

Lo sviluppo del velivolo proseguì con la realizzazione di una nuova versione biposto, sostanzialmente modificata nell'avionica e negli impianti denominata **MB-339C**.



Il primo esemplare uscì di fabbrica nell'ottobre 1988 e venne portato in volo il successivo 8 novembre dal Comandante Riccardo DURIONE.

Il primo ordine per 18 esemplari venne fatto dall'**Aeronautica Militare** della **Nuova Zelanda** nel maggio 1990, con la consegna dei primi esemplari a partire dall'aprile 1991.

Nella **Royal New Zealand Air Force**, questi aerei sostituirono gli addestratori di origine britannica **Bae 67 Strikemaster**.

Altri acquirenti di questa versione sono stati l'**Aeronautica Militare** dell'**Eritrea** con 6 unità e, più recentemente, la **Malesia** con 18 velivoli. Il **Venezuela** ordinò 8 velivoli, ma l'ordine venne poi cancellato.

La variante finale fu la **MB-339CD**, il cui prototipo volò il 24 aprile 1996.



Questa versione era caratterizzata, oltre che dall'adozione di un *motore Rolls Royce Viper 680 da 2080 Kg di spinta*, da una sostanziale revisione dell'avionica e della cabina di pilotaggio che diventava interamente digitale con tre schermi multifunzione e dotato di due Head-up Display (HUD) per entrambi i Piloti.

Questo aggiornamento, oltre ad assicurare maggiore potenzialità nel ruolo di attacco al suolo, ha ulteriormente proiettato in avanti le capacità di addestramento, introducendo il concetto di "*leading in flight*".

Un primo prototipo fu inviato a Pratica di Mare, dove fu avviata la fase dei collaudi operativi.

L'Aeronautica Militare Italiana ordinò un primo lotto di 15 esemplari, consegnati tra il dicembre 1996 e la primavera 1998.

Un ulteriore ordine venne fatto nel 2002 per un secondo lotto di 15 velivoli. In questo caso non si trattava di velivoli completamente nuovi, ma di cellule della versione **A** con basso numero di ore di volo e di cicli operativi.

Dall'**MB-339CD** è stata derivata una versione da esportazione, sostanzialmente analoga, caratterizzata dalla sigla **FD** (Full Digital).

Nell'aprile 1997 l'**Aermacchi** aveva raggiunto il significativo traguardo di 200 velivoli consegnati.



Attualmente la **Società Aermacchi** ha offerto ai clienti che dispongono ancora di velivoli delle versioni iniziali, dei programmi di aggiornamento e di ricondizionamento, in maniera tale da poter permettere al velivolo di poter operare ancora per numerosi anni.

Descrizione Tecnica del velivolo MB339A

Questa sezione contiene una sommaria descrizione delle caratteristiche costruttive e degli impianti e sistemi di bordo del velivolo **Aermacchi MB-339A**.

Il disegno e l'integrazione di questi sistemi riflettono in massima parte la costruzione, la filosofia e l'esperienza ottenuta con la famiglia dei velivoli **MB-326**.

Sul velivolo **MB-339A** sono state migliorate tutte le caratteristiche di mantenibilità e di logistica ottenendo una facilità di accesso per la manutenzione e le operazioni di servizio che permette di effettuare oltre il 95% delle operazioni di sostituzione dei componenti ed apparati a livello del terreno.

Il velivolo è equipaggiato con un motore *Rolls-Royce FIAT Mark 632-43* montato nel compartimento di fusoliera immediatamente posteriore i serbatoi principali del carburante. Il motore è un'evoluzione della famiglia dei turbogetti *Rolls-Royce Viper* che iniziò con il *modello 11* per proseguire con le *serie 500 e 600*.

Il motore *Rolls Royce FIAT Viper 632-43* è un turbogetto a flusso assiale che permette di avere una *spinta statica di 4000 Lbs a livello del mare. A regime militare (102 %) la spinta raggiunge le 4320 Lbs.*

Volo officina

Un velivolo di nuova costruzione viene assemblato presso lo **stabilimento di Aermacchi a Venegono Inferiore**.

La costruzione di un velivolo **MB-339A** avviene attraverso il passaggio in 7 stazioni di montaggio.

Nelle varie fasi successive viene completato l'assemblaggio e il collaudo dei vari sistemi ed impianti che da, una fusoliera completamente vuota e priva di qualsiasi accessorio, portano ad un velivolo completo e pronto per esser trasferito presso la linea di volo per i collaudi e le prove di volo.

In ogni stazione viene eseguito il montaggio e il relativo collaudo di impianti e dei relativi accessori e solo al termine di ogni collaudo con esito positivo, il velivolo procede per la stazione di montaggio successiva.

Questa premessa è un passo importante d'obbligo per far comprendere come anche il primo volo officina e i voli di collaudo successivi debbano essere considerati parte integrante del processo di costruzione del velivolo.



Il **volo officina** viene considerato il volo nel quale si esegue un programma di verifiche delle prestazioni e di funzionamento di tutti gli impianti e sistemi, con particolare riguardo al controllo della stabilità longitudinale e laterale, il controllo dello stallo nelle varie configurazioni, i parametri funzionali e caratteristici del motore durante la salita, le prestazioni in accelerazione e il comportamento durante la riaccensione.

Sempre in questo tipo di volo vengono effettuate manovre ad alto valore di **G positivo e negativo** per stabilizzare la struttura (la triangolazione definitiva del velivolo viene fatta dopo i voli prova), e verificare il comportamento dell'aeroplano durante il **G-stallo**. Vengono inoltre eseguite delle procedure per verificare il funzionamento in emergenza di alcuni specifici impianti, come quello idraulico, l'impianto



di condizionamento e pressurizzazione nonché la prova di estensione del carrello in condizione di emergenza.

Al termine del volo viene redatto un rapporto di volo di collaudo in cui vengono segnalati i difetti e le discrepanze rilevate dall'equipaggio di prova.

Questo rapporto permetterà ai **Tecnici di terra** di effettuare le opportune correzioni e regolazione in maniera tale da eliminare tutti gli inconvenienti riscontrati nel **volo officina**.



I voli successivi sono voli di controllo, nei quali il programma di volo è molto più limitato in quanto si deve verificare che le azioni correttive abbiano effettivamente riportato le prestazioni del velivolo entro i parametri previsti.

Quando, a giudizio del **Pilota Collaudatore**, il velivolo è perfettamente aderente allo standard di volo e di funzionamento, viene eseguito il **“volo di collaudo ditta”**, volo che determina, soprattutto in termini amministrativi, il completamento della costruzione del velivolo e di fatto permette la presentazione dello stesso, al collaudo da parte del cliente.

Il **“volo di collaudo del cliente”** è nella pratica un **nuovo volo officina**, in cui un **Pilota o un Tecnico di volo** gerarchicamente appartenenti all'organizzazione tecnica ed operativa dell'acquirente, testano il velivolo e ne verificano la piena rispondenza ai parametri di volo e al capitolato tecnico di acquisto.

Al termine del volo il velivolo viene formalmente accettato dal cliente e vengono iniziate le procedure per la consegna mediante il trasferimento con un volo ferry o mediante lo smontaggio per il trasporto via container.

Un velivolo nuovo pronto per i voli di collaudo raggiunge il **Campo Volo Ditta** dove il personale Tecnico e lo Staff della linea di volo lo appronta per il suo primo volo.

L'aeroplano non è ancora terminato solo dal punto di vista

estetico: la verniciatura definitiva deve essere ancora completata e sono presenti soltanto gli stencil di sicurezza e Warning.

Viene eseguita da parte dei **Tecnici di terra** un'ispezione particolareggiata che prevede un controllo visivo di tutte le installazioni e componenti accessibili attraverso i portelli e gli accessi previsti, con particolare riguardo a quelle relative al motore, ai seggiolini eiettabili e ai comandi di volo.

Sul bordo d'attacco di entrambe le semiali, vengono fissati con del nastro adesivo ad “alta velocità”, gli angolari di stallo che vengono posizionati mediante una dima di riferimento. Gli angolari di stallo permettono al velivolo di effettuare la manovra di stallo in maniera bilanciata. Durante le prove di stallo in configurazione pulita, si verificherà il comportamento e in base alle velocità caratteristiche e alla dissimmetria della manovra si agirà poi, a terra su uno o entrambe gli angolari, riposizionandoli in maniera da rendere bilanciata la manovra di stallo e/o aggiustare la velocità di riferimento.

Il **Motorista**, o il **Tecnico di volo**, prepara il **volo officina** controllando i lavori di approntamento sul nuovo velivolo da parte dei tecnici e preparando il briefing pre-volo con il **Pilota Collaudatore** designato.

In questa fase vengono rilevati i dati caratteristici del motore e i risultati ottenuti nella prova motore effettuata a punto fisso, i quali andranno poi verificati e comparati con quelli rilevati nella **prova di volo**.



Sempre in questa fase di preparazione vengono verificati i dati caratteristici della pesata per rilevare i dati di MTOW e di bilanciamento per il calcolo delle velocità critiche e di stallo nelle varie configurazioni.

Vengono inseriti e memorizzati nell'RNAV i waypoint per la navigazione in area di prova, come pure le frequenze radio per la navigazione e le comunicazioni.

Il **volo di collaudo** viene effettuato da un **Pilota Collaudatore della ditta** e da un **Motorista di volo** o da un **Tecnico di volo abilitato**.



Le prove prevedono di eseguire un profilo di volo schedato da un cartellino di missione che richiede una serie di rilievi e controlli da effettuare durante la salita, la stabilizzazione a varie quote e durante la manovra di discesa.

Il **Pilota Collaudatore** è il Responsabile del collaudo, della condotta del velivolo e delle relative manovre oltre alla verifica della strumentazione nell'abitacolo anteriore, mentre il **Motorista o il Tecnico di volo**, si occupa di controllare la strumentazione nell'abitacolo posteriore, il rilievo dei parametri caratteristici del motore durante la salita, la verifica funzionale degli impianti attraverso la lettura della strumentazione e la trascrizione dei risultati sul cartellino di volo prova.

Nel corso di ulteriori **voli di prova** in caso di specifici problemi, altre figure tecniche possono partecipare per verificare e trovare la soluzione per la risoluzione del problema.

Il **volo officina** - Quando il velivolo viene consegnato "**pronto al volo**" dal Responsabile Tecnico di linea, viene designato il **Pilota Collaudatore** e il "**Motorista**" che effettueranno la prova.

Copyright © 2009 www.ilvolo.it



Aermacchi M - 345 HET

Vola il successore dell'MB-339

di Valerio De Cecco 31/12/2016

L'**Aermacchi M-345 HET**, il nuovo addestratore progettato da **Leonardo-Finmeccanica**, il **29/12/2016** ha effettuato il suo "primo" volo con il nuovo motore **Williams International FJ44-4M**.



Entro il 2017 saranno completati i test necessari per poi passare alla produzione.

Questo il comunicato:

*Il prototipo del nuovo velivolo biposto da addestramento basico **Aermacchi M-345HET** (High Efficiency Trainer), ha effettuato con successo il suo primo volo Giovedì 29 Dicembre, dall'Aeroporto di Venegono Superiore (Varese).*

*Ai comandi del velivolo i Piloti della Divisione Velivoli di Leonardo, **Quirino BUCCI** e **Giacomo IANNELLI**.*

***Quirino BUCCI**, Project Test Pilot Trainers della Divisione Velivoli di Leonardo, ha espresso grande soddisfazione al termine del volo durato circa 30 minuti.*

*Il **Com.te BUCCI** ha così commentato: "Il velivolo si è comportato perfettamente confermando le*



attese previste dai parametri progettuali ed esprimendo performance eccellenti. Il motore, in particolare, ha dimostrato un'ottima reattività alle variazioni di regime, caratteristica fondamentale per un velivolo da addestramento basico”.



L'M-345 è il nuovo velivolo a reazione per l'addestramento dei Piloti militari progettato da Leonardo. Caratterizzato da bassi costi di acquisizione e gestione, l'M-345 mira a offrire alle forze aeree di tutto il mondo le superiori prestazioni e l'efficacia addestrativa tipiche degli aerei a getto a costi comparabili a quello dei velivoli da addestramento a turboelica di elevata potenza.

La campagna di prove sarà completata entro il 2017.

I prossimi test riguarderanno gli avanzati sistemi di bordo e l'integrazione motore all'intero inviluppo di volo della macchina, in termini di quota, velocità e capacità di manovra.



Il progetto dell'**M-345 HET** nasce sulle ceneri del **S-211** sviluppato dalla **SIAI-Marchetti** per partecipare al con-

corso **JPATS** negli anni '90. Effettuò il primo volo il 10 Aprile 1981, ma non ebbe molto successo, ne furono venduti alcuni esemplari alle forze aeree di **Filippine** e **Singapore**. Una volta dismessi, furono acquistati da alcuni privati, alcuni sono in Italia, altri negli **USA** e **Australia**.

Il progetto **S-211** viene ripreso da **Alenia Aermacchi** con il nome di **M-311**, per poi essere ridesignato a **M-345**, e nella nuova versione **M-345 HET**.

Per fare un breve riepilogo di quanto già sappiamo, l'**Aermacchi M-345 HET** sarà il successore dell'Aermacchi MB-339, attualmente in dotazione all'**Aeronautica Militare** con il ruolo di addestratore basico.

E' in dotazione anche alla **Pattuglia Acrobatica Nazionale "Frecce Tricolori"** nella versione **MB-339 PAN**.

Ecco la timeline degli eventi:

- giugno 2005 – Primo volo dell' Aermacchi M-311;
- marzo 2012 – L'Aermacchi M-311 viene ridesignato come M-345;
- settembre 2013 – Il Ministro della Difesa, Mario Mauro, annuncia che le Frecce Tricolori avrebbero sostituito l'MB-339PAN con l'M-345 entro il 2017;
- giugno 2013 – Il Ministero della Difesa sigla un accordo con Alenia Aermacchi per definire congiuntamente le specifiche operative e per collaborare allo sviluppo di un nuovo velivolo da addestramento basico-avanzato, denominato M-345 HET;
- luglio 2014 – Apparizione pubblica dell'M-345 che vola al Farnborough Airshow 2014;
- luglio 2014 – Il Com.te delle Frecce Tricolori, Jan Slangen, vola su M-345HET;
- novembre 2014 – Il Sottosegretario di Stato alla Difesa, il Generale Domenico Rossi, afferma che la sostituzione dei 339 con i 345 non è prioritaria;
- ottobre 2014 – Siglato accordo tra Alenia Aermacchi e Williams International per la fornitura dei Motori FJ44-4M per il M-345HET;
- giugno 2015 – Leonardo-Finmeccanica ha proposto l'M-345HET alla Francia per sostituire i Dassault-Breguet/Dornier Alpha Jet;

- marzo 2016 – L'Aeronautica Militare conferma l'approvazione di un ordine per l'acquisizione di alcuni M-345HET (secondo alcune fonti, il primo lotto è di 5 velivoli) per sostituire il 339.

Conferma che il 345 vestirà la livrea "Frecce Tricolori";

- 29 dicembre 2016 – **Primo volo dell'Aermacchi M-345HET** con il nuovo motore **FJ44-4**.

Quota tangenza operativa	40,000 ft
Distanza di decollo / atterraggio (SL)	520 m (1,720 ft)
Autonomia max.	760 nm (1410 km)
Autonomia (con 2 serbatoi esterni – 10% ris.)	1,000 nm (1.850 km)

Tratto da: www.fromtheskies.it

Motore

FJ44-4 - E' più grande, è migliore

Williams International definisce un nuovo standard in termini di valore con l'introduzione del Motore **Turbofan FJ44-4**.

La classe 3600-libbre "Dash Four" offre più potenza, un costo di acquisto e di gestione inferiori e la stessa grande affidabilità.

Utilizzando essenzialmente lo stesso nucleo collaudato con una continua infusione di tecnologia migliorata, *questo nuovo Motore Turbofan, equipaggiato con sistema FADEC (Full Authority Digital Engine/Electronics Control) a 2 canali*, offrirà un valore significativamente migliore rispetto agli esistenti motori nella sua classe di obiettivo di spinta.

Caratteristiche del Motore

Classe di Spinta..	3600 libbre/1632,93 kg
Lunghezza.....	52,8 pollici/1,34 m
Diametro.....	25.3 pollici/64,26 cm
Peso (a secco)....	650 libbre/294,84 kg

La scheda tecnica dell'M-345HET

Dimensioni

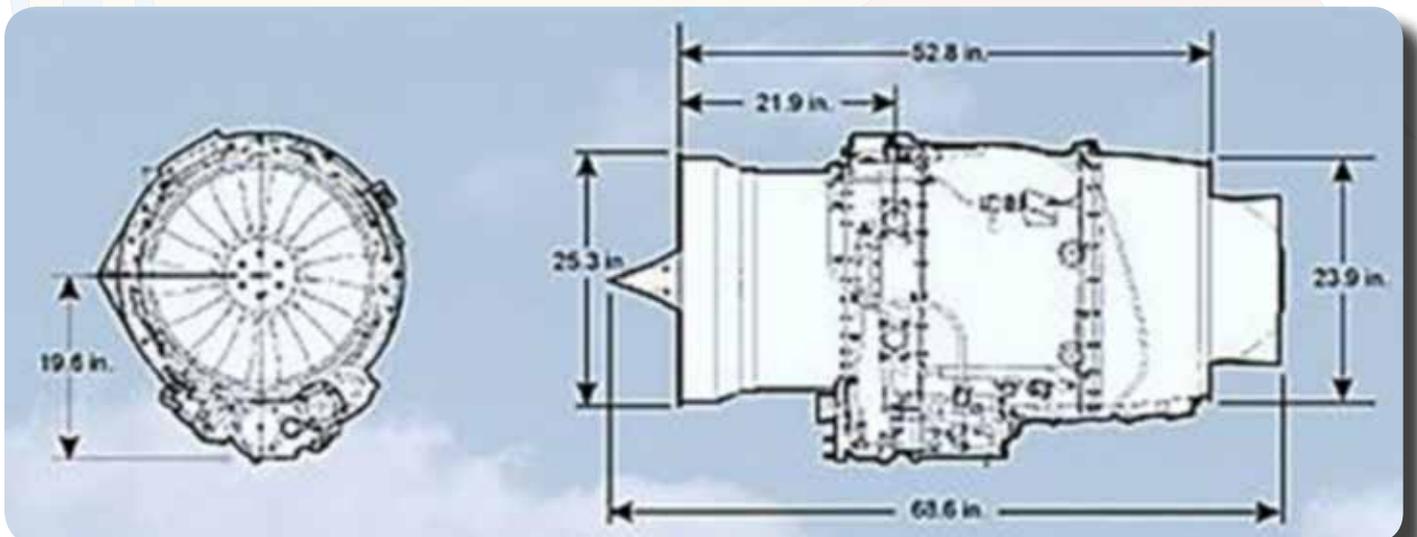
Apertura alare	8,47 m (27.78 ft)
Lunghezza	9.85 m (32.32 ft)
Altezza	3.74 m (12.27 ft)
Superficie alare	12.6 sqm (135.6 sqft)

Pesi

Decollo (Trainer)	3,300 kg (7,275 lb)
Decollo (maximum)	4,500 kg (9,920 lb)
Carburante interno	700 kg (1,545 lb)

Performance (configurazione pulita, ISA)

Velocità max (SL/20 kft)	380/420 KTAS
Velocità limite	400 KEAS / 0.8 MN
Velocità di stallo (configurazione di atterraggio, 20% carburante)	88 KCSA
Rateo di salita (SL)	5,200 ft/min





Cosa è successo a ENZO VILLANI

E' il **10 dicembre 1979**, siamo nell'Aeroporto di Forlì e non è una bella serata per chi vola, sul campo ci sono 300 metri di visibilità, sono le 21:40 e da lì a 5 minuti 5 persone perderanno la vita.

Il "Glideslope" dell'ILS è inoperativo, il "Glideslope" è quel dispositivo che durante l'atterraggio strumentale "indica" al Pilota il corretto rateo di discesa, ed è un particolare non di poco conto con condizioni meteo marginali nelle quali si trovava l'Aeroporto.

In volo proveniente da Londra c'è un velivolo e precisamente il **bimotore Learjet 36A giallo e verde immatricolato I-AIFA**, sulla carlinga aveva scritto una grande "F" attornata da "due spighe di grano", con a bordo l'industriale italiano **Serafino FERRUZZI**; la sigla dell'aereo, **AIFA**, non è nient'altro che l'acronimo degli eredi Ferruzzi: **Arturo, Idina, Franca ed Alessandra**.

Il **Gruppo Ferruzzi** in quegli anni è tra i maggiori del paese, i suoi interessi vanno dal commercio di materie prime agricole, al stoccaggio delle stesse fino ai calcestruzzi.

L'azienda ha vari interessi in paesi come *Stati Uniti* e *Sud America*.

Il **Gruppo Ferruzzi** nella seconda metà degli anni settanta entra nel capitale della **Unicem** di proprietà della famiglia Agnelli.

Serafino FERRUZZI "re italiano del frumento" era un imprenditore riservato, di lui si sapeva poco nonostante l'esteso giro d'affari dell'azienda di famiglia; praticamente sconosciuto alle cronache italiane, **FERRUZZI** è l'uomo più ricco d'Italia: se avesse voluto, anche il giorno prima della sua morte, avrebbe potuto comperare, in contanti, la **Fiat** e le **Assicurazioni Generali**.

Ha 71 anni e ha conquistato il mondo. È un capitano d'industria con affari ovunque nei settori più disparati: soprattutto produce e vende grano e cemento. North Carolina e Londra, tra il Brasile e Porto Marghera. Sue sono l'Eridania e una trentina d'altre società.

Di **Serafino FERRUZZI** fino ad allora si sapeva il mini-

mo indispensabile. con i "mass-media" aveva poca dimestichezza, legato com'era alle cose concrete della vita e troppo preso dall'inscindibile binomio affari e famiglia per occuparsi veramente della propria immagine.

Torniamo alla sera del 10 dicembre 1979 sull'**Aeroporto di Forlì** ... il **Learjet** è in difficoltà, l'Emilia Romagna è avvolta da una morsa di nebbia, il Pilota vorrebbe atterrare a Bologna, Aeroporto dal quale partì alla volta di Londra, ma la **Torre di Controllo** gli comunicò che l'Aeroporto era chiuso per scarsa visibilità, fu allora che il Pilota chiese di atterrare a Rimini (Aeroporto che conosceva benissimo) visto che il **patron FERRUZZI** doveva poi andare in quel di Ravenna, ma la conferma di poter atterrare a Rimini tardava ad arrivare ... ora in sede di articolo da qui in poi possiamo solo far deduzioni su quello che è successo quella notte a Forlì.

Le inchieste appurarono che l'aereo stava effettuando un volo che solo in parte era strumentale, ma l'altra parte era "a vista" del Pilota.

Ma c'era ben poco da vedere, quella sera: sulla città regnava una nebbia fitta (con visibilità di circa 400 metri), e forse il Pilota scambiò una strada per le luci della pista dell'Aeroporto "Luigi Ridolfi" di Forlì.

Il Pilota si porta all'atterraggio, con il "Glideslope" **guasto il volo è strumentale a metà**: viene indicata la direzione dell'asse pista ma non l'angolo di discesa e, purtroppo, l'aereo arrivò bassissimo sulla città, talmente basso da impattare con l'ala sinistra lo stabile di un mulino posto in **Viale dell'Appennino a Ovest di Forlì**, è solo una questione di istanti ed il **bimotore Learjet** impatta con l'ultimo piano di una palazzina posta in **Via Fratelli Rosselli** esattamente a 1.900 metri dall'attuale testata pista 12.

All'interno dell'appartamento si trova una famiglia di 3 persone, padre madre e figlia, purtroppo per il padre **Libero RICCI** (52) e la **figlia Fiorella** (21) non c'è nulla da fare, la **moglie Fedora** ha invece salva la vita lanciandosi fuori dall'appartamento in fiamme.

All'interno del velivolo invece perdono la vita **Serafino FERRUZZI** (71), il **Comandante Pilota Enzo VILLANI** (47) ed il **co-Pilota Roberto CASES** (31) a sei giorni dall'assunzione nel Gruppo Ferruzzi.

Il disastro ha portata internazionale per via dell'esponente di spicco dell'imprenditoria italiana presente a bordo ... ma torniamo a noi.

A qualcuno di voi sarà balzato alla mente in nome del Comandante Pilota ... **ENZO VILLANI**.



GETTI TONANTI 1960

da sx : Bladelli (supervisore), Orlando, Picasso, Ciceroni, Capaccioli, Villani, Baschirotto

VILLANI è un Pilota con 10mila ore di volo alle spalle ed aveva militato nella Pattuglia Acrobatica Nazionale dei **"Getti Tonanti"** insieme a **PICASSO, CAPACCIOLI, CAMERA RODA, CICERONI, ORLANDO e BASCHIROTTO** nel 1959-1960, occupava la posizione di **"fanalino"**.

Il suo **F-84F "Thunderstreak"** era l'esemplare colore **NERO S/N 53-6648**.

Purtroppo **ENZO** se ne andò in sordina travolto da una tragedia che lo mise in secondo piano e nel mirino degli sciacalli a soli 47 anni di età, ma non per questo dimenticato dai Colleghi e dagli appassionati.

A **Serafino FERRUZZI**, invece, nonostante fosse stato un mago dell'imprenditoria e della finanza, toccò in sorte il macabro rapimento della di lui salma, perpetrato da persone senza scrupoli a scopo estorsivo il 31 ottobre 1987. La salma non fu mai ritrovata.

1° M.ilo GIANNI CRISCUOLI

Motorista e Capo Velivolo al 313° Gr. A.A.



Un breve pensiero del Com.º Sergio CAPACCIOLI

"Per quanto riguarda la figura di **Enzo VILLANI** posso dire che era un ragazzo molto in gamba oltre che un **"ottimo"** Pilota.

Si dilettava di pittura e sembra fosse piuttosto bravo, era anche un bravo disegnatore e, se ben ricordo, fu lui l'ideatore del logo dei **"GETTI TONANTI"** dipinto sui nostri velivoli.

Era stato assegnato al **101° Gruppo della 5ª Aerobrigata nel 1954/55** proveniente dal **14° Corso Allievi Sottufficiali Piloti"**.

La Pattuglia dei "GETTI TONANTI"

Nel 1959 i Piloti della 5ª Aerobrigata di Rimini, dopo le **Pattuglie Acrobatiche Nazionali "GUIZZO"** e **"GETTI TONANTI"** dal 1953 al 1956 con il velivolo



Fürstenfeldbruck, 10 luglio 1960

da sx (in piedi): Baschirotto, Capaccioli, Picasso, Generalmajor Trautloft, Marchesi (Com.te 5ª A.B.), Villani

da sx (in ginocchio): Orlando, Galliera (pilota 5ª A.B.), Bladelli, Ritossa (pilota 5ª A.B.), Ciceroni





F-84G Thunderjet (vds 1° Notiziario 2015 a pag.4), vennero di nuovo chiamati a ricoprire il ruolo di **Pattuglia Acrobatica Nazionale ufficiale** sempre con il nominativo **"GETTI TONANTI"**, ma questa volta con il velivolo **F-84F Thunderstreak** (vds 1° Notiziario 2015 pag. 13).

La livrea, forse una delle più accattivanti mai sfoggiate dai "team" che si susseguirono, fu ulteriormente abbellita dai **"cerchi olimpici"** posti sulle derive, per celebrare le **Olimpiadi di Roma del 1960**.

Accolsero, tra l'altro, la **Regina Elisabetta** in occasione di una sua visita in Italia.

Si presentavano con una formazione di 6 velivoli inventando e presentando il famoso **"doppio tonneaux"**, esibendosi in Italia e all'estero.



I "GETTI TONANTI" 1959 - 1960

Cap Franco Picasso, leader F-84F con la coda **GIALLA**

Ten. Sergio Capaccioli, greg. sx F-84F con la coda **BIANCA**

Ten. Antonio Camera Roda greg. dx 1959 F-84F con la coda **VERDE**

Ten. Mauro Ciceroni, greg. dx fine 1959-1960 F-84F con la coda **BLU**

Ten. Gianni Orlando, greg. sx, F-84F con la coda **ROSSA**

Serg. Magg. Gregorio Baschiroto, greg. dx F-84F con la coda **ARANCIONE**

Serg. Magg. Enzo Villani, fanalino e jolly, F-84F con la coda **NERA**

Magg. Alessandro Bladelli Istruttore e Supervisore volo acrobatico

L'importanza di affrontare le difficoltà

"Per aspera sic itur ad astra." Seneca
"Attraverso le asperità si arriva alle stelle."

Raggiungiamo davvero i nostri obiettivi, non quando evitiamo le difficoltà, ma quando impariamo ad affrontarle senza scorciatoie.

Quanti Piloti, Ingegneri e Tecnici che hanno lasciato "mamma Aeronautica" hanno incontrato difficoltà e magari, in qualche momento, hanno rimpianto di aver lasciato l'ambiente aeronautico con le sue tradizioni, consuetudini e, soprattutto, la ricchezza dei rapporti interpersonali tutti legati tra loro da un profondo **"spirito di corpo"** che si apprezza ancor di più quando si lascia l'uniforme.

Il dubbio di aver lasciato un lavoro sicuro, una notevole autorevolezza, un discreto stipendio, in un ambiente dove si viveva con **"passione"**, questo è il segreto dello stare in **Aeronautica Militare** ... stare in una **"famiglia"**.

Al riguardo riporto una toccante lettera inviata, unitamente ad alcuni altri **"amici"**, il 1° Gennaio 2017 da un **Ufficiale Pilota dell'A.M.**, passato anni fa all'Aviazione Commerciale, dove esprime il suo stato d'animo con le sue autentiche e struggenti pene, ma con l'intenso impegno di cambiare **"prospective"** nel suo futuro.



"Cari amici,
eccoci qui con l'anno nuovo che si presenta con una bella giornata di sole.

Speriamo sia di buon auspicio soprattutto perché nell'ultima settimana il mattino ha portato tanta nebbia e tanti problemi nel trasporto aereo e terrestre.

Sono qui, in ritardo, per portarvi i nostri tradizionali Auguri per un sereno, felice, salutare e appagante 2017.

Come dire, ... una cosa scontata, il classico Augurio che avrete ricevuto migliaia di volte quest'anno come gli anni scorsi.

Per questo oggi li voglio fare un po' diversi... perché voglio raccontarvi brevemente quello che sicuramente è stato uno dei peggiori anni della mia vita. E lo voglio fare adesso qui con voi perché mi voglio togliere un pensiero brutto dalla mente, liberarmi da un pesante fardello e lanciarlo/lasciarlo dietro di me come abbiamo fatto con il 2016.



Infatti dopo il fallimento di Alitalia nel 2008 e la perdita del posto di lavoro, 4 anni di "cassa integrazione" e il mendicare un lavoro anche temporaneo per mantenere il "brevetto" con il terrore di non riuscire a rientrare più nel mondo dell'Aviazione Commerciale (infatti le scadenze temporali dei "brevetti" e dei "certificati" sono estremamente stringenti per noi Piloti), ebbene, da meno di 4 anni ho trovato lavoro all'estero.

Ciò mi ha dato serenità per il futuro, una certa stabilità economica, ma anche la difficile condizione di espatriato, con l'allontanamento dagli affetti familiari e territoriali.

E il 2016 è stato caratterizzato da eventi luttuosi in famiglia e da diverse delusioni sia professionali che umane ... un pessimo anno.

Tutto ciò mi ha portato ad una visione tetra della vita, ad un pessimismo personale che non era parte del mio carattere ... e chi mi conosce lo sa bene.

E naturalmente, come si dice, sfortuna porta sfortuna.

Un anno pessimo. Il tentativo di essere positivo, di sorridere alla vita, di cambiare rotta e ... bum, altra mazzata.

Ma adesso basta.

L'anno è passato; ... anno nuovo, voglio e devo cambiare impronta alla mia vita e alla mia famiglia.

Ecco perché voglio prendere un impegno "ufficiale" qui con voi, miei "amici", nel cercare di affrontare la vita con energia, ottimismo e allegria.

La vita è breve, ne abbiamo una sola, è un peccato mortale sprecarla.

Ma anche voi aiutatemi ... no, non vi chiedo soldi, vi chiedo solo di ricordarmelo, una volta ogni tanto, dell'impegno preso così da rimettermi in carreggiata nel caso "qualche graffio nella carrozzeria" mi stia portando fuori strada.

Un caro abbraccio"

Non potevo fare a meno di rispondere all'accorato appello di un "amico" ... questo è il pensiero che gli ho inviato.





Carissimo,
la vita è fatta di prove, tu hai la forza adatta per superare anche questa, ne sono certo !

Immagino quanto questi giorni siano duri per te, ma so anche quanto coraggio, energia e forza d'animo hai sempre avuto ed avrai, perciò **non mollare mai !!!**

Vedrai che con l'aiuto della tua "bella famiglia" ne uscirai presto: sinceri auguri !

La famiglia è sicuramente uno dei doni più stupendi che si possano ricevere !

Nella vita la "famiglia" ha un ruolo fondamentale.

La "famiglia" c'è sempre per qualsiasi cosa tu abbia bisogno: perché anche se sei lontano, anche se sei nervoso, anche se ti arrabbi con loro, anche se molte volte non li consideri, anche se stai male e pensi che non possano fare niente per aiutarti, loro ci saranno sempre. Per questo ti devi sentire molto sicuro, anche perché sai che loro vogliono sempre e solo il tuo bene e la tua felicità.

Il ruolo della "famiglia" è essenziale nella vita di ciascuno di noi: ci aiuta nei momenti di difficoltà, ci accompagna, ci consiglia, ci consola, ci aiuta nelle decisioni, ci corregge, gioisce con noi quando abbiamo successo, spera sempre il meglio per noi...

Insomma, **senza la tua "bella famiglia", senza questo supporto essenziale ed il loro Amore infinito, ti troveresti perso.**

Perciò, **ringrazia Gesù per averti donato questa "bella famiglia", perché in loro puoi vedere te stesso e godere la potenza del loro immenso "amore" !!!**

ASSENZIO

L'ANGOLO della RIFLESSIONE

Ha senso rimpiangere il passato?

Ci è mai capitato di **rimpiangere il passato?**

"Ah, se tempo fa non avessi preso quella decisione, o avessi agito in modo diverso, adesso la vita sarebbe più facile e non sarei qui a rimpiangere il passato !"

Ciò accade in qualsiasi campo.

C'è chi rimpiange di non avere studiato, chi ha studiato ma dice di aver sbagliato settore, chi ha avviato un'attività e si è pentito, chi ha rimandato troppo a lungo una decisione e ne ha pesantemente pagato le conseguenze.

La casistica è varia, il tema centrale sempre lo stesso: alla luce di come si sono svolti i fatti in passato si crede di avere commesso uno sbaglio.

Valutare a posteriori una decisione passata è sempre un paradosso, e quindi non ha senso farlo.

Immaginiamo si debba prendere una decisione importante: sul lavoro vi viene proposto un aumento di responsabilità e compenso a patto che si sia disposti a trasferirsi in un'altra città a tempo indeterminato.

Cominciamo a pensarci. Una parte di noi vuole lanciarsi nella nuova avventura e valuta tutti gli aspetti positivi del cambiamento, un'altra è conservativa e ci sottolinea tutto ciò che perderemmo: il comfort delle abitudini, la casa, gli amici, i gesti che quotidianamente svolgiamo da anni.

Ci ragioniamo un po' su, non sappiamo se seguire [la testa](#) o [il cuore](#), che malauguratamente in questo caso non sono d'accordo tra loro. Ne parliamo con qualcuno di fidato, poi restiamo da soli a pensare con la testa tra le mani e alla fine decidiamo: parto !

Comunichiamo la nostra decisione senza la certezza



assoluta, siamo ancora nel dubbio, ma ormai il dado è tratto e **abbiamo cambiato il corso degli eventi.**

Tutte le volte che assumiamo una decisione cambiamo il futuro delle nostre vite.

Finché la decisione è sospesa, tutti i possibili sviluppi esistono contemporaneamente, sono puro potenziale.

Nel momento in cui prendiamo la nostra decisione tutte le altre opzioni smettono di essere contemplate: è come se noi scegliessimo di vivere in quel particolare universo che c'è solo a seguito di ciò che abbiamo deciso.

Non è più potenziale, ma realtà: **la realtà che noi abbiamo creato.**

Quindi, **fatta la nostra scelta, il tempo scorre e quella decisione cambia il corso degli eventi.**

Tutto ciò che ci accade da quel momento in poi è inevitabilmente influenzato dalla scelta compiuta, e poiché la nostra persona è plasmata dagli eventi e formata dall'ambiente in cui vive, anche il nostro cambiamento e la nostra evoluzione ne sono affetti.

Noi cambiamo in funzione di ciò che abbiamo

scelto e non può essere altrimenti: **saremmo cambiati anche se avessimo deciso di restare.**

Dopo qualche anno con gli amici davanti a qualche birra e ci confidiamo con loro: *ci stiamo pensando sempre più spesso e cominciamo a sospettare di avere commesso un errore.*

Anzi, lo sappiamo: *le cose non sono andate come speravamo e quel giorno non avremmo dovuto decidere di accettare la nuova sfida, lasciare le abitudini e partire.*

Questo è il momento in cui il paradosso si realizza e il tuo giudizio sul passato (*"ho sbagliato"*) smette di avere senso.

Perché? La persona che stabilisce che la decisione di qualche anno fa è stata sbagliata non è la stessa persona che l'ha assunta a suo tempo.

E' una persona da cui quella decisione è stata influenzata, esiste ed è così proprio perché quella decisione è stata presa.

Quindi, se potessimo tornare indietro nel tempo e cambiare la nostra scelta, come ora rimpiangiamo di non poter fare,



non saremmo diventati la persona che siamo in questo momento.

Ma è la persona che siamo adesso che valuta quella decisione passata come sconveniente !

E se avessimo deciso altro, ora saremmo altro, e quindi questa valutazione probabilmente sarebbe diversa.

Siamo come un fiore che rimpiange di non essere rimasto seme: se fosse restato tale, il fiore non esisterebbe, quindi neanche il rimpianto che adesso prova.

Capito il paradosso?

E' molto utile per comprendere che **ogni energia investita nel rimpianto del passato è energia che butti via**. Non solo perché in genere non possiamo più cambiare il corso degli eventi, ma proprio perché stiamo valutando il passato da un punto di vista che non esisterebbe se il passato fosse stato diverso.

La soluzione? ... Non lo fate !

Giudicare il vostro passato è semplicemente senza senso: è esperienza, abbiamo imparato qualcosa, e questo è di valore, ma non è né giusto né sbagliato e non ha valore rimuginarci su, a meno di non avere tempo ed energie da buttare.

Ovviamente una decisione futura sarà influenzata da quell'esperienza, ma allora stiamo parlando del nostro futuro e non del passato.

Le persone dotate di grande forza mentale non si preoccupano mai del passato e non hanno rimpianti.

Hanno capito alla perfezione questo ragionamento e ne hanno fatto tesoro, **focalizzano le energie sugli obiettivi, programmano il futuro e curano le azioni quotidiane** così che possa assomigliare all'immagine che ne hanno in mente. **Non hanno tempo per il passato: il passato è successo!**

L'unico atteggiamento che ha senso riguardo il passato è tornare indietro nel tempo con la mente e comprendere che potremmo solo rifare ciò che abbiamo fatto.

Vivere nel passato, quindi, non solo è paradossale, ma oltre a togliere il gusto di stare nel presente ci impedisce di programmare il futuro e di dare alla vita la direzione che vogliamo.

Tratto da: www.francescofornaro.com

NOTIZIE IN BREVE

Nonni felici

Il **14 Gennaio 2017** il nostro **Socio/Revisore dei Conti M.Ilo Aiut. Guglielmo PLAITANO** e la **"moglie" ANNALISA** sono diventati **"nonni"** di **MAXIMO**.

Felicitazioni vivissime alla "mamma" ARIANNA ed al nuovo "padrone di casa" che con il "papà" Alexis Bodden risiedono a Allentowan – Philadelphia.

Momenti tristi

Il **30 Ottobre 2016** è deceduto **SERGIO MARTIN "papà"** del **Socio Magg. Pil. Fabio MARTIN**.

Il **3 Novembre 2016** è deceduto **PIERANGELO CAFFELLI "papà"** del **Socio nonché neo Comandante delle "Frecce Tricolori" Magg. Pil. Mirco CAFFELLI**.

Il **16 Dicembre 2016** è deceduto **ANDREA SORAVITO "papà"** del **Socio 1° M.Ilo Lgt Alberto SORAVITO**.

Il **29 Dicembre 2016** è deceduto il **Socio M.Ilo Pil. ITALO ROSSINI** già **Pilota delle "Tigri Bianche"**.

Il **19 Gennaio 2017** è deceduto il **T. Col. Pil. RENATO FERRAZZUTTI** già **Pilota delle "Frecce Tricolori"**.

Alla “moglie” Gianna e ai “figli” Fabiola e Fabio MARTIN;

alla “moglie” Renata ed al “figlio” Mirco CAFFELLI;

ai “figli” Alberto, Teresa e Andreina SORAVITO;

alla “moglie” Dina e alle “figlie” Floriana e Rossana ROSSINI;

alla “moglie” Elda ed ai “figli” Mariacristina, Lorenzo e Alessandro FERRAZZUTTI

il Consiglio Direttivo, certo di interpretare la partecipazione di tutti i Soci del “Circolo della P.A.N.”, rinnova la più affettuosa solidarietà e formula sentite condoglianze per le dolorose perdite.



Nuovi SOCI 2017

Un sincero “benvenuto” nel “Circolo della P.A.N.” a:

Cap. CHIAPOLINO RICCARDO

Capo Ufficio Comando

alle Frece Tricolori dal 27/02/2015 “in servizio”

ROCCHI FRANCESCO

“nipote” del defunto **Col. ROCCHI RENATO**

Capo Sezione P.R. e Speaker alle Frece Tricolori dal 1962 al 31/12/1978

Il nostro Socio Dott. VALTER ADAMO

Primario del Reparto di Ostetricia e Ginecologia uno dei Medici più conosciuti e stimati dell’Ospedale di Pordenone, raggiunti i limiti per la pensione, ha lasciato l’incarico.

« **Decisioni in pochi minuti per il bene di madri e bimbi** »

Dopo 17 anni il **Dottor Valter ADAMO** lascia l’incarico di Primario in Ospedale



E’ sempre stato un fautore del “lavoro di squadra” e della “formazione dei Medici” di *Donatella Schettini*.

Non ha contato i bambini che ha fatto nascere nella sua carriera «*Sarebbe impossibile*» spiega, ritiene che sia importante non

soltanto averli fatti venire alla luce, ma anche avere condiviso con le partorienti momenti di difficoltà, scelte e pure segreti. E con molte famiglie è maturata un’amicizia che va al di là del lavoro.

Valter ADAMO lascia oggi, dopo 17 anni, la guida del **Reparto di Ostetricia e Ginecologia dell’Ospedale di Pordenone**.

L’ultimo giorno lo trascorrerà in sala operatoria, lavorando sino all’ultimo.

Guida un Reparto che chiuderà l’anno con un’attività in crescita: nel solo mese di novembre ci sono state 101 nascite, valore superiore alla media, ed è già stato superato il numero di parti del 2015.

«*Sono cambiate tante cose da quando sono*



arrivato nel 1999 – afferma –. Sembra essere trascorso poco tempo, poi pensi a tutti i medici che sono passati in reparto e a ciò che è accaduto e allora ti rendi conto che non è così».

ADAMO è un Primario che ha puntato a fare “squadra”, a creare una équipe. «*Ho sempre insistito tanto sul lavoro di squadra – afferma –. Quando arrivava un Medico nuovo gli dicevo sempre di chiamarmi se c'erano problemi. Ricordo ancora che un giorno ero a Trieste, per una riunione in Regione sul taglio cesareo. Alle 14.30 mi hanno chiamato per il travaglio di una ragazza che in precedenza non era riuscita a portare a termine la gravidanza. Sono tornato di corsa, abbiamo indotto il parto e lei ha cominciato ad avere la febbre alta. Alle 19 ha partorito: c'erano 6 Medici con lei e le Ostetriche. Tutti si sono fermati sino all'una di notte quando le sue condizioni sono migliorate. Siamo andati via solamente quando abbiamo visto che la situazione si era risolta positivamente*».

Lavoro di squadra e formazione sono state le regole per i Medici che lavorano nel **Reparto** di **ADAMO**.

«*Ho sempre voluto che imparassero a fare le isterectomie anche da specializzandi – spiega –. E poi ho favorito un rapporto di collaborazione con gli altri Reparti perché il nostro pensiero principale deve andare al paziente, non c'è un mio, un suo o un loro*».

Quarant'anni di attività, una esistenza scandita dal miracolo della nuova vita, ma anche da interventi di ostetricia e dalla scoperta di patologie gravi da comunicare al paziente. «*È uno degli aspetti più difficili del nostro lavoro dire a un paziente che ha una malattia “pesante” e devi farlo in modo da dare speranza e fiducia. Anche nei casi di malattia neoplastica sono convinto che il 50 per cento della terapia la fa il paziente*».

Un lavoro il suo affrontato con passione perché «*ho avuto la fortuna*

di fare per quarant'anni un'attività che mi piace e che se tornassi indietro rifarei. Se poi ti ritrovi in un gruppo in cui si lavora in sintonia è ancora meglio». E ricorda l'episodio di una inversione totale di utero, con la paziente di fatto salvata in mezz'ora: *parto e intervento per risolvere il problema in trenta minuti grazie a un lavoro di squadra*.

Anche per decidere in pochi minuti se procedere con parto naturale o cesareo la macchina è rodada. «*La nostra équipe è sempre pronta per affrontare ogni tipo di emergenza. Per il parto cesareo in tre minuti verificiamo la patologia, in altri tre prendiamo una decisione e in ulteriori tre facciamo nascere il bambino. Sono i tempi che ti garantiscono che il nuovo nato non abbia problemi*».

Di storie ed episodi **ADAMO** ne ricorda tanti. Tra i più belli quello accaduto a Treviso con una donna di Scorzè. «*Mi capitò un parto in cui erano attesi cinque gemelli – ricorda –. La donna si era sottoposta a un intervento di fecondazione medicalmente assistita e all'epoca venivano impiantati tanti embrioni. Io avevo una certa esperienza di ecografia e sapevo che quando ci sono i parti di questo tipo non si riescono a vedere tutti i bambini. Così quando ho fatto nascere i primi cinque, ho detto alla signora “vediamo se c'è il sesto”. E infatti c'era*».



Nella sua carriera si è trovato anche di fronte a madri che sono state costrette a fare una delle scelte più difficile che è chiamata a compiere una donna:

dare il proprio figlio in adozione.

«Si è trattato di pochi casi – afferma – ed erano più frequenti in passato. Una volta una donna che aveva una storia di tossicodipendenza mi ha fatto chiamare perché doveva parlarmi: mi ha chiesto se poteva essere sicura che il suo bambino venisse accolto da qualcuno. Questo è anche il bello del mio lavoro: non mitizzo il fatto di far nascere i bambini, perché è anche importante diventare poi responsabile di quello che la paziente ti dice, spesso cose di particolare intimità o segretezza».

Da domani sarà in pensione, ma anche l'ultimo giorno di lavoro in Ospedale lo dedicherà alle sue pazienti in Sala Operatoria.

Tratto da: Messaggero Veneto edizione Pordenone - 20 dicembre 2016

24/04/2014 - I Primari di Ginecologia di Vicenza, Pordenone e Dolo hanno partecipato a una missione conoscitiva nell'ambito del progetto **“Una vita per una vita”**.

Dieci giorni nel cuore della **Tanzania**. Un'immersione nel **Sistema Sanitario Africano** per capire come è possibile mettere a disposizione conoscenze e competenze per garantire cure e servizi a chi ha più bisogno.

Valter ADAMO dell'Azienda Ospedaliera di Pordenone, **Solvenio CAROTI** dell'Ulss 13 Mirano – Ospedale di Dolo e **Giuliano Carlo ZANNI** dell'Ulss 6 Vicenza, hanno visitato gli Ospedali di **Mikumi** e **Tosamaganga in Tanzania** accompagnati da **Giovanni del FRATE**, ex **Primario di Ginecologia a San Daniele del Friuli**, membro del Collegio dei Primari e Medico Cuamm con lunga esperienza d'Africa.



Primari di Ostetricia e Ginecologia del Triveneto in Tanzania con Medici con l’Africa Cuamm (Collegio Universitario Aspiranti Medici Missionari nato a Padova nel 1950).

Il tutto nell'ambito del progetto **“Una vita per una vita”**, che vede i Reparti di Ostetricia e Ginecologia del Triveneto a fianco di **Medici con l’Africa Cuamm** per promuovere il diritto alla salute di mamme e bambini africani.



CIRCOLO della P.A.N. al Pranzo del 13 Dicembre 2016

Intervento del Presidente

Un doveroso Benvenuto alle gentili Signore che hanno voluto accompagnarci dimostrando così di condividere il sentimento che ci ha legato e continua a legarci alla **"Pattuglia Acrobatica Nazionale"**.

Un Riconoscimento a tutti Voi che con la vostra partecipazione a questo ormai tradizionale incontro di fine anno concomitante con la **festività della nostra Patrona – la Madonna di Loreto**, state dimostrando ancora una volta una inalterata vitalità di quello **"spirito di corpo"** che ci ha sempre animato in servizio e che perdura e perdurerà per sempre !



Uomini che hanno "sogni", "valori", "ideali" per i quali però dobbiamo continuare a combattere senza mai perdere la speranza ... soprattutto per dare una "speranza" ai giovani e condividere con loro l'idea di un futuro che offra le stesse opportunità, spazi e forme di espressione come le abbiamo avute noi ... in concreto che possano realizzare i loro sogni e dare risposte tangibili ai loro bisogni.

Un pensiero di gratitudine ed un saluto a coloro che desideravano essere presenti, ma che momentanee criticità fisiche glielo hanno impedito al riguardo porto il saluto di Paolo COMINI, Raffaele CORRENTE e Bruno CALLIGARO.

Un Grazie particolare anche al Com.º delle "Frecce Tricolori" Magg. Pil. Mirco CAFFELLI

che, con immediatezza, ha accettato il mio invito a presenziare al **taglio della torta con il brindisi finale** a questo Pranzo con lo scambio degli Auguri Natalizi dei Soci del **"Circolo della P.A.N."**.

Caro MIRCO, la tua presenza ovviamente impreziosisce l'evento ed è un tangibile attestato di attenzione e vicinanza ai Soci e alle Signore presenti.

Un sincero Augurio per il tuo meraviglioso incarico che sono certo svolgerai con perizia professionale.

"Servire il proprio Paese è un atto nobile" e tu che "sei una persona per bene" sono certo che orgogliosamente darai il meglio di te per onorare il proprio operato !

Per suggellare la vicinanza del "Circolo della P.A.N." alla tua persona ti offriamo questa targa realizzata e donata dal nostro Socio Onorario RAFFAELE CUCCAROLLO con la formazione di 9 + 1 MB 339PAN con a fianco la nostra bella ITALIA con incastonata una "pietra azzurra" che indica la meravigliosa "casa" delle nostre "Frecce Tricolori": Rivolto.



