



Circolo della P.A.N.

Anno 3 Numero 03 Notiziario per i soci dell'Associazione Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale, - Direzione Redazione: via Udine, 56 Rivolto (UD)

Aerobase Rivolto 07-04-2001

Il Comandante del 313° Gr. Maurizio de Rinaldis

Ci siamo quasi!

Un'altra stagione sta per iniziare.

Dopo un lungo e meticoloso lavoro invernale siamo pronti a partire per tante località vecchie e nuove, vicine e lontane. Ma soprattutto siamo pronti a stupire ancora, con le nostre acrobazie, centinaia di migliaia di appassionati, di amici, di colleghi e di gente comune.

La sezione addestramento quest'anno si è dedicata ad istruire due nuovi piloti, il Cap. Lant Marco ed il Cap. Floreani Urbano provenienti rispettivamente dal 154° Gruppo del 6° Stormo di Ghedi e dal 23° Gruppo del 5° Stormo di Cervia. Essi occuperanno le posizioni di 2° fanalino (n°. 9) e 3° gregario destro (n°. 8).

. Il Cap. Tammaro Massimo ha completato l'iter istruzionale ed è stato abilitato alla posizione di 1° gregario sinistro (n°. 2), egli è alla sua terza stagione di manifestazioni.

Il cap. Rossi Andrea da n° 9 è diventato n°. 7 (3° gregario sinistro).

Ma il grosso cambiamento di quest'anno è l'inserimento del nuovo leader della formazione. Il Cap. Paolo Tarantino è stato molto bravo nel portare a termine il proprio addestramento acquisendo con facilità, ma non senza grande impegno e dedizione, tutte le tecniche che competono ad un Signor Capoformazione.

Rudy Barassi e Giovanni Adamini, colonne portanti della formazione 2001, persistono nelle posizioni di 1° e 2° gregario destro costituendo insieme un'ala destra solida ed armonica.

Il Cap. Mario Ferrante, alla sua 3^ stagione, ci delizierà anche



quest'anno con le manovre tipiche del n° 4 della formazione.

La sezione di dietro sarà anche quest'anno campeggiata dal Cap. Fiaschi, mentre il Cap. Marzaroli rimane il solista della Pattuglia anche in questa stagione.

Supervisore all'addestramento è stato il Magg. Stefano Miotto.

Particolarmente intenso quest'anno è stato il lavoro del servizio tecnico rinforzato; ispezioni dopo ispezioni, nonostante la vetustà del mezzo e le molteplici avversità "manutentive", Zanelli ed i suoi uomini si danno quotidianamente da fare con tutte le loro energie per fornirci le macchine in perfetta efficienza.

Quindi non ci resta da attendere per vederli tutti all'opera in armonia come è nelle migliori tradizioni della P.A.N..

T.Col.Pil. Maurizio de Rinaldis

Un primato raggiunto...

A febbraio del 2001 le "Frecce Tricolori" hanno festeggiato le 50.000 ore di volo con l'MB339A/PAN - in linea dal 1982.

Un risultato che pretende un bilancio:

- air-shows in territorio nazionale 279
- air-shows all'estero 189
- sorvoli 201

inoltre, vanno conteggiati nelle ore volate:

- gli impegni operativi di Reparto
- i voli di addestramento acrobatico
- i voli di trasferimento

per un totale di 60.000 sortite.

Il riconoscimento e il grazie vanno, oltre ai piloti in forza nel periodo al 313°, agli Ufficiali tecnici e agli Specialisti per questo significativo risultato, conseguito con sacrificio, con orgoglio, con umiltà, con dedizione e tanta passione.



Addio, vecchio e glorioso G91...

Caro vecchio amico, entriamo pure nel personale..... Ricordo ancora l'emozione e la trepidazione che ho provato quando nella primavera del '68 (mi sembra l'altro ieri!) giungendo al 2° Stormo ti ho visto; ho subito avuto la sensazione che saremmo andati d'accordo.

Ma perché un matrimonio sia gratificante e duraturo bisogna conoscersi a fondo! Dovevo innanzi tutto sapere com'eri; con pignoleria il personale tecnico (Uff.li e Sott.li) mi ha illustrato i tuoi impianti, la tua strumentazione, il tuo motore e i tuoi limiti d'impiego; mentre i piloti già "Combat ready" sul G.91 iniziavano a darmi il loro giudizio di merito... "docile ai comandi, agile, fidato sul lavoro, aggressivo quando occorre, un buon carattere insomma e quindi.... molti amici!" Tra i più intimi ed inseparabili gli Specialisti con i quali ormai non avevi più segreti.

Dopo aver dimostrato di conoscerti a memoria e di agire sui comandi nella tua cabina anche ad occhi "bendati", finalmente siamo decollati!..... iniziavo così l'addestramento per conseguire la "Combat Readiness" sul G.91.

Mi sono accorto subito della "fortuna" d'averti incontrato, ma non posso altresì dimenticare, ringraziandoli, tutti i piloti che con la massima professionalità mi hanno addestrato al volo operativo, nonché il personale specialista che ha sempre reso possibile la massima efficienza e sicurezza, superando difficoltà di ogni genere e riuscendo a sopperire con la perizia e la preparazione tecnica alle più insolite esigenze.

L'addestramento era un susseguirsi di voli a bassissima quota in pianura e nelle valli delle meravigliose "Dolomiti", in ricognizione e attaccando bersagli mimetizzati sempre al "primo passaggio" e fornendo supporto aereo alle forze terrestri e navali.

Quanto addestramento al volo strumentale ("elisir di lunga vita") nelle nubi o con scarsa visibilità per sopperire alla tua ridotta strumentazione e quanta fatica per "trimmarti",

Come non ricordare i "romantici" voli notturni a bassissima quota con l'atterraggio ad Istrana; i sobbalzi nei decolli ed atterraggi su piste erbose semipreparate (ah si ! sei stato l'unico caccia a reazione a farlo); tutti i poligoni a Maniago ed in Sardegna sopportando le improvvise "richiamate" a 7 "g", al limite della "foul line" per centrare il bersaglio.

Il volo dove esprimevi però le tue qualità da "prima donna" era nell'acrobazia in formazione; con la tua ala a freccia consentivi di

formare delle perfette figure geometriche, anche se costava tanto sudore e "ferro in bocca" domarti, eri così scattante!

Sono stato fortunato! C'erano ex Comandanti ed ex gregari di Pattuglie Acrobatiche e tanti altri "manici" (non faccio nomi solo per timore di dimenticarne) che mi hanno "curato"; quanta acrobazia, quanto sano sudore.

Quanti rischieramenti, quante esercitazioni! Sei sempre stato un "buon ed onesto combattente".

Hai gareggiato per tre anni consecutivi alla "Best Hit" (gara di tiro tra paesi NATO) contro velivoli più sofisticati, hai dato il meglio di te stesso; tu col numero "46" in fusoliera, ti ricordi quante volte ci siamo tirati 7 "g" nella schiena nella fase di allenamento e poi nella gara di "Best Hit" del '72 a Larissa in Grecia? Io ho qualche dolore alle cervicali, mentre per te, forse come un mulo, dopo il chek-up ("triangolazioni e raggi") la diagnosi è sempre stata negativa.

Nel '72 lascio il G.91 in grigio-verde per continuare a Rivolto sul più coreografico G.91 PAN nel "look" "Frecce Tricolori"; eri così lucido nei colori ed orgoglioso di portare sul fondo blu della fusoliera le "tre frecce" e sotto l'ala il "Tricolore".

Continua così la mia "meravigliosa avventura" in Aeronautica e sempre tu, caro G.91, non mi hai mai tradito; ormai si era instaurato tra noi "un rapporto di amorosi sensi".

Quante emozioni, soddisfazioni ed orgoglio abbiamo assaporato assieme, soprattutto quando all'estero migliaia di emigranti italiani alla fine della esibizione ci sfilavano davanti commossi dicendoci soltanto "grazie".

Nel '79 sono tornato al 2° Stormo, che vive ed opera in una sede stupenda, immersa nel verde e attraversata dal Sile formando ormai assieme a te, caro G.91, un perfetto connubio con la meravigliosa Marca Trevigiana.

Abbiamo continuato con entusiasmo e determinazione a lavorare; anche quando ti davano per "obsoleto", con stoicismo non hai mai mollato! Hai continuato imperterrita a svolgere con fierezza la tua missione, portando sempre alta nei cieli l'immagine della Aeronautica Militare e dell'Industria Aeronautica Italiana. Guardando al futuro, al tuo sostituto: l'AMX, anch'esso Italiano, di concezione tecnologia avanzata, lasci una prestigiosa eredità.

Oggi ti vedrò in volo per l'ultima volta... quanta commozione, quanti ricordi... poi subentrerà la malinconia... ma con l'intima soddisfazione che hai dato il massimo formando caratterialmente tanti piloti.

Addio, caro "vecchio" amico G.91!!! Addio!!!

Col. Pil. Assenzio Gaddoni



Il Col. Pil. Assenzio Gaddoni - uno dei piloti che meglio hanno conosciuto il G.91 per averlo pilotato per 4.300 ore di volo, anche come componente della P.A.N. - ricorda il glorioso G.91 con l'affetto e la simpatia di un caro vecchio amico.

I Diavoli Rossi negli States...

Un simpatico recente incontro conviviale in quel di Ghedi mi ha offerto l'occasione di rivedere amici carissimi con i quali avevo condiviso gli anni meravigliosi del mitico 6° Stormo. Serata felicemente riuscita che ha permesso a ciascuno di noi di ricordare i momenti più significativi della nostra vita in quella grande famiglia che è stata, è e resterà il 6°.

E da qui prendo spunto per rivivere la missione dei Diavoli Rossi negli Stati Uniti, la prima pattuglia acrobatica del dopo guerra a varcare l'Atlantico.

Premetto che non voglio parlare delle manifestazioni che ci hanno visto partecipi insieme alle pattuglie dell'USAF, Navy, Cinese di Formosa e Olanda, ma considerare alcuni episodi che hanno rallegrato i nostri due mesi di permanenza in un paese a noi completamente sconosciuto.

Nel dicembre del '59 chiudemmo con la manifestazione per le Scuole di Volo di Lecce, la nostra attività di rappresentanti l'A.M., lasciando ufficialmente il campo ai "Lanceri Neri", e ritornammo ai nostri Gruppi di appartenenza: 154°, 155° e 156°.

Poco prima Natale, in occasione dell'incontro al circolo per lo scambio degli auguri, giunse all'orecchio di noi ex Diavoli che l'anno dopo saremmo dovuti andare negli States in occasione del 1° Congresso Mondiale del Volo. Pensammo ad uno scherzo di cattivo gusto perché, a quel punto, la Pattuglia Ufficiale dell'A.M. era quella dei "Lanceri".

Trascorremmo felicemente le festività in famiglia e, a gennaio, quelle voci sussurrate divennero realtà. Gli USA volevano proprio la pattuglia degli F-84/F mentre i cinesi avrebbero volato con gli F-86. Non sto a ricordare la delusione di Nencha e dei suoi "Lanceri".

Dal Comando dello Stormo fummo autorizzati a riprendere gli allenamenti con i nostri vecchi velivoli.

Data prevista di partenza per l'America a metà marzo ma non con le nostre macchine che, carenti di adeguati sistemi di navigazione, non erano assolutamente adatte alla traversata.

E qui arriva il bello dell'organizzazione o, per meglio dire, dell'assoluta mancanza d'informazioni e supporto logistico.

Il gruppo, composto di 7 piloti (Squarcina, Ceoletta, Albertazzi, Anticoli, Cumin, Guida e, chiamato con urgenza da casa per una improvvisa indisposizione di Albertazzi, agli sgoccioli della missione, Dugnani) uno specialista (il nostro capo Maresciallo Zambelli) e il Capitano Cordua (non si è mai saputo a che titolo) con valigia, casco, tuta anti-G e paracadute! prende (il gruppo) il treno e si reca a Roma per ritirare i fogli di viaggio.

Pernottiamo in un alberghetto nei pressi della stazione Termini e l'indomani di nuovo in treno con destinazione Parigi.

Ci imbarchiamo ad Orly su di un C-54 dell'USAF: viaggio lunghissimo con tappe a Keflavik (Islanda), Gander (Terranova) e Langley (Washington). Da lì, con un C-131 l'ultimo salto verso Luke - Arizona con tappa a Tinker - Oklahoma.

Dopo un paio di giorni di acclimatazione - a Gander nevicava mentre a Luke il termometro è ben oltre i 30° - ci presentiamo al Gruppo per la scelta e la prova in volo dei velivoli assegnati. Prima sorpresa: l'addetto al magazzino vestiario, visto il nostro equipaggiamento, sorride sotto i baffi e ci rifornisce di elmetto nuovo, combinazione leggera e anti-g staccata e paracadute molto più leggero del nostro. E noi che, con fatica, ci eravamo portati tutto da casa!

Come ho premesso, non parlerò di volo ma di qualche episodio

accadutoci durante i periodi di relax dopo una intensa giornata di attività acrobatica.

Ricordo con simpatia, misto a tanta malinconia, il povero Albertazzi assatanato con le slot machines nelle case da gioco di Las Vegas e, poco dopo durante la cena, con la bocca aperta e il pezzo di bistecca a mezz'aria a pochi metri del sedere nudo delle girls che si esibivano sul palcoscenico. Oggi scene del genere non farebbero notizia, ma bisogna pensare che eravamo nel 1959 quando in Italia le nostre ballerine in TV portavano i mutandoni.

Dopo un mese di Arizona e Nevada ci trasferiamo sulla costa atlantica atterrando sulla base di Andrews - Washington. Qui, completamente digiuni sugli aspetti formali che la nostra missione avrebbe dovuto comportare, rischiamo il cartellino rosso - calcisticamente parlando - con un atteggiamento poco consono al nostro stato di militari rappresentanti la Patria e l'Aeronautica all'estero. Ci stavamo allenando in vista delle programmate esibizioni quando una gentile signorina contatta il nostro leader Squarcina informandolo che il Gen. De Martino avrebbe desiderato incontrarci: "Siamo troppo impegnati" risponde il nostro capo. L'indomani, dopo una ulteriore richiesta della sempre gentile signorina, ricordo chiaramente Squarcina chiedere a Ceoletta se avesse mai sentito parlare di un certo Gen. De Martino e, ricevuta risposta negativa ci disse che, un giorno o l'altro, saremmo andati a fargli visita. Alla terza telefonata della un po meno gentile signorina capimmo, finalmente, noi poveri provincialotti, che forse era giunto il momento di andare e con una certa fretta. Contattiamo l'Addetto Aeronautico - credo si chiamasse Violante - e apriti cielo, scopriamo che il De Martino è un Generale Corpo d'Armata ricoprente uno degli incarichi più prestigiosi in seno al Consiglio Atlantico. Il mattino seguente, con l'uniforme impeccabile e accompagnati dall'Addetto Aeronautico e dal Capitano dell'USAF Clark, al nostro seguito sin dal nostro arrivo negli States, ci presentiamo presso la residenza ufficiale del Generale.

Con tanto ottimismo, anche se non ci credevamo molto, eravamo arrivati alla conclusione che il tutto, dopo i convenevoli di rito - eravamo dopo tutto i "Diavoli" - sarebbe terminato a tavola di fronte, finalmente, ad un bel menù di casa nostra. I dubbi sul mal riposto ottimismo ci assalgono immediatamente perché, nel momento di essere introdotti nell'ufficio del Generale, la segretaria prega gentilmente al Cap. Clark di accomodarsi in anticamera.

Chiusa la porta, Squarcina, promosso qualche giorno prima al grado superiore e con i galloni lucenti da me cuciti sull'uniforme, ci allinea e ordina l'attenti.

Il Generale, grintoso e con gli occhi di ghiaccio, ci lascia in quella scomoda posizione e incomincia il suo sermone partendo da molto lontano nel tempo: "Nel 1932, giovane Tenente, ebbi l'onore e il piacere di partecipare ai giochi olimpici inserito nella squadra, se la memoria non mi tradisce, di scherma. Arrivato a Los Angeles, sede dei giochi, il giorno dopo salii su di un treno, attraversai il continente nord-americano fino a Washington e resi visita al mio superiore più alto in grado presso l'Ambasciata... "Capimmo immediatamente l'antifona e, dopo quella magistrale "pesciata" che, senza ombra di dubbio, ci eravamo meritati, ci conceda. Ricordo, come fosse ieri, che il Generale rivolgendosi all'Addetto disse:" e con lei, Violante, faremo i conti in seguito". Brevemente dirò che il giorno dopo, durante la manifestazione sull'aeroporto di Andrews, il Gen. De Martino ci chiamò in tribuna, ci fece i complimenti per il volo e ci invitò a casa sua per un caffè.

(Segue sul prossimo numero)

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

Il 1° di marzo 1961 ci schiuse gli occhi sui nostri colleghi assegnati alla P.A.N.. Poco onorevolmente, anche loro avevano avuto la prima avventura. Partiti da Grosseto con il velivolo C-119 anziché prendere terra a Rivolto, il Comandante decise per l'atterraggio ad Aviano. Rivolto non garantiva assistenza. Alle 23.45, cinque uomini "senza volto" (così amerò ricordare gli Specialisti del 313° Gruppo) a mezzo di un camion trasportavano se stessi e le prime attrezzature per i Sabre. Già, i Sabre dove sono?

Uno dei tre, Serg. Andreatini Luciano, lascerà in tutti gli uomini "senza volto" la sua generosità e capacità dimostrandosi -uomo unico e raro! Con lui, un mio collega di corso, il Motorista Sandro Locci, tecnico preparato e di grande umanità; il terzo, un Signore: Bruno Magris; il quarto "un giullare": Giacomo Morrone; il quinto un filosofo: Gabriele Annunziata. Una certa timidezza mi circuireva al confronto di uomini già componenti della Pattuglia Acrobatica del 4° Stormo nel 1960.

Presto, grazie alla naturale solidarietà tra colleghi di corso, anche se di diversa categoria, incominciammo a scambiarci le prime informazioni, o meglio quello che non sapevamo... già, perché sembrava tutto uno scherzo! Sembravamo la sentinella di guardia al classico fusto vuoto di benzina nel deserto.

A Rivolto la natura era sicuramente più amica... del deserto, però qualche cosa in comune l'avevamo: senso di vuoto e silenzio lunare.

La meteorologia non ci aiutò; i tanto agognati aerei F-86 Sabre non arrivavano. Finalmente la successiva mattina si presentò meno avara.

Le nubi incominciarono a squarciarsi iniziando "come sempre" dalla verticale della pista. Il primo pomeriggio fu più lungo del solito.

Capi-velivolo qualificati eravamo solo in due, quindi organizzammo una seduta informativa tra di noi e così scoprimmo di non avere neppure "un tacco" da mettere sotto la ruota dei velivoli. Nel tentativo di trovare delle pietre ci inoltrammo a semicerchio nei prati circostanti il raccordo con la contropista. Fummo fortunati: dall'erba emerse un doppio tacco in legno unito da una corda oramai logora. L'impegno si fece più audace dopo il primo successo e così mentre rastrellavamo il prato... alle nostre orecchie arrivò il suono -"per noi musica"- che ancora distante emettevano le turbine dei 6 Sabre.

Finalmente il grande concerto era incominciato. Un misto di paura e di felicità incontrollata ci pervase tutti: ogniuno con un comportamento estetico proprio. A caso, ogniuno di noi si sistemò in modo da ricevere un aereo. Niente guanti, niente cuffie antirumore, niente di niente... però un cuore grande così!

All'arresto del mio aereo provvidi allo sblocco del poggiatesta, premetti il pool, mi afferrai e balzai sull'ala argentea, l'impennaggio direzionale mi mostrò con tutta nitidezza il "Cavallino Rampante".

L'Ufficiale cavò la testa dal casco, un uomo moro che accennò un sorriso stretto, che mise in evidenza i suoi bianchi denti, era il Capitano Massimo Scala.

Aveva qualche anno più di me. Mentre si liberava della imbracatura, corsi a fermare l'ultimo velivolo. Ritornato che fui al primo, salutai l'arrivato con le frasi di circostanza: il velivolo è ok?

Da quel momento non lascia più quel velivolo, se non "per puro

caso". Il giorno 3 maggio che mi portò via tutto! Ma andiamo per tempo. Il debriefing ci permise finalmente, di vedere il nostro Comandante, che conferiva con i piloti seduti a terra a cerchio.

I velivoli rimasero lì miseramente coperti dalla loro lama d'acciaio, i tettucci chiusi, la presa d'aria libera, i rifornimenti da fare.

Il Comandante Mario Squarcina, che era già al corrente della mancanza di mezzi per operare, ci assicurò almeno una campagnola e l'autobotte per i rifornimenti. Presto arriveranno altri uomini, ci rassicurò.

Sarà mio impegno, da questo fatidico giorno, di non accennare agli uomini con la cloche perché quella era un'altra storia: è la meravigliosa avventura! Noi, gli uomini "senza volto", cercheremo di raccontarla da basso, dalla parte di quello che non si vede, da ciò che è ritenuto superfluo e casuale o cosa da tutti. L'organizzazione dei cento passi (la linea di volo rischieramento velivoli) e quella dei cinquanta passi (l'hangar di manutenzione velivoli) incominciò tra mille difficoltà.

Di lì a pochi giorni arrivarono altri uomini "senza volto".

Un cocktail difficile da capire. All'arrivo di due "anziani" anziché chiarire la situazione, rischiò di creare due squadre e in mezzo una neutrale: io appartenevo a quest'ultima.

Le giornate si fecero lunghe, l'attività di governo dei velivoli era il lavoro minore, c'era da fare di tutto e tutti erano coinvolti in questa festa che cresce sempre di più, perché lo stare tante ore assieme insegna tecniche di scarico impensabili.

A quel tempo il Friuli era molto avaro di tutto, soffrimmo non solo gli scadenti alloggi.

Il Comandante Squarcina, dopo pochi giorni dal nostro arrivo a Rivolto decise di sospendere l'attività per una settimana, mandandoci ai nostri rispettivi lidi con un C-119. Al nostro ritorno arrivarono nuovi alloggi, due autisti, una campagnola e qualche persona in più. La stagione estiva del 1961 fu portata avanti da non più di 14 uomini "senza volto".

Le manifestazioni iniziarono in sordina, queste trasferte tanto attese, e da noi sopportate con orgoglio, ci fecero capire la differenza tra noi e gli altri. L'aspetto che più ci metteva in difficoltà non era la mancanza di una divisa comune del Reparto, ma la tecnologia che alcune pattuglie presentavano. All'epoca gli Inglesi e i Francesi la facevano da padroni con i fumi colorati (anche se un pò...scolorati). Man mano le uscite (manifestazioni) avanzavano, anche l'orgoglio e il morale aumentarono.

Il Comandante Squarcina oltre che lavorare nel suo difficile specifico, ha in tutti i modi cercato di costruire un "Gruppo di persone" dove la reciproca solidarietà era sempre presente.

Le gratificazioni non erano solo verbali, ci parlava -coinvolgendoci - di "triangoli, assi, trasformazioni, parametri ecc. ecc..." tutte cose da capogiro! che ci stupivano, attendendo da noi un parere!

La Sua ecletticità lo portò ad avvicinare un'altra passione, il calcio, e che calcio! Arrivò a portare il giovedì la squadra di calcio dell'Udinese sul sedime del campo di calcio di Rivolto e così costituimmo una nostra squadra dove ovviamente il "Capitano era Squarcina; il portiere (con pagliaccetto di volo), il Ten. Sabadini; centromediano Pittana, un vero calciatore di classe (sprecato!); un'ala funambula, Bruno Bot; altra ala "indipendente e polverosa", il Ten Vianello, la forza e simpatia in persona, ma al pallone dava del lei... il freddo e calcolatore Ten. Ferri, e poi, a rotazione, tutto quello che passava il convento. Anche in questo sport il Comandante Squarcina dimostrò le sue grandi doti tecnico - atletiche. Il tifo era forte e partecipato (nessuno poteva essere assente o squagliarsela). In questo

stupendo “periodo di calcio” un altro singolare personaggio si affacciò a Rivolto: il Sergente Autista e Pilota Gilberto Volpi, un grande giullare, imprevedibile assonnato e contemporaneamente eroico. Il suo ruolo...il suo modo di essere ha lasciato in tutti coloro che lo hanno conosciuto un momento particolare da ricordare.

Ogni giorno, o quasi, si aggregavano al Reparto, uomini e materiali. Le “uscite” entro un raggio di 100 - 150 chilometri erano seguite da noi con un pullman ed un camion; oltre questa distanza con gli amici della 46^a Aerobrigata di Pisa a mezzo del fantastico e poi “maledetto” C-119. Con questi amici ci accomunerà per sempre il sacrificio dei nostri colleghi.

La stagione 1961, la prima, l'indimenticabile, raggiunse il suo apice a “Italia 61” a Torino. All'estero: Strasburgo, Monaco, Ahlhorn. Quest'ultima ancora oggi mi fa rabbrivire ed elettrizzare. Sono stato testimone del momento culminante della decisione di Squarcina di andare in volo malgrado le proibitive condizioni meteo. La pioggia, la nebbia e le nubi basse non avevano impedito la presenza di tantissimi spettatori tra cui molti bambini e donne.

La fusoliera del nostro C.119 era diventata l'unico ricovero possibile. Tutti dentro, chi giocava a carte o ramino, altri a pinnacolo. Ad un certo punto, il collo del leader Squarcina roteò su tutti i gradi che componevano il blindo vetro della cabina di pilotaggio, si voltò verso l'interno e con voce ferma raggelò l'ambiente: “ragazzi, se mi seguite, andiamo in volo! Questi spettatori sono eroici, noi non saremo da meno”.

Gli uomini “senza volto” lasciarono subito la “sala briefing”, precipitandosi a preparare gli aeroplani. La pioggia era battente e inflessibile, la visibilità della pista, malgrado non fosse molto lunga, si stentava a vederla tutta, e le nubi...nubi che solo in Belgio avevo viste più basse. Dentro di me pensai che fosse solo un'idea... un tentativo, no!

La P.A.N. Italiana va in volo! (nello scrivere questa frase a distanza di 40 anni ho il groppo in gola).Mai silenzio fu tale, al

punto che i gruppi elettrogeni per l'avviamento dei motori mi apparvero rumorosi più del solito. Visi lunghi, un solo uomo accennò il suo immancabile sorriso: Bruno Vianello. Al momento del disinserimento delle spine di sicurezza del seggiolino eiettabile le mostrai al pilota più volte. Fu un gesto naturale, “io ho fatto tutto quello che potevo, ora tocca a te!”

Le forti sensazioni provate in quei pochi minuti di volo potrebbero riempire un libro. Due su tutte le citerò: una comunità di siciliani emigranti ruppe gli argini di protezione e raggiunse minacciosa la linea volo dove ancora non erano fermi i Sabre (il Sabre è stato un aereo mangia uomini). Noi, gli uomini “senza volto”, imprecammo al possibile incidente; per fortuna la polizia tedesca con un carosello di agenti motorizzati riuscì quasi... a impedire il contatto (i nostri immigrati urlavano in coro “Italia...Italia... Italia”! Questo ricordo mi porta ancora oggi le lacrime agli occhi. Grazie emigrati, grazie Italia!)

La seconda sensazione la provai alle parole del Ten. Imparato: “dopo questo volo vado a fare il fantino”. Il Comandante Squarcina era euforico, gli altri piloti si ripresero più avanti con gli scrosci di applausi meritati.

Il rientro in Italia in mezzo alle nuvole, il ballo continuo e permanente non riuscirono a scolpire neppure un grano dell'avventura vissuta: la P.A.N. cresce!

L'autunno del 1961 ci portò un regalo... la realizzazione artigianale dei fumogeni fissi ed elettrocomandati, sotto la direzione del “dux imperat”, gli uomini “senza volto”: Cecchinelli, Graziutti, Azzano, Andreatini, Medici, Pittana, De Simone. E tutti gli altri uomini dei “cinquanta” e “cento passi” iniziarono un'opera che poi si affermerà nel mondo intero!

L'impianto pressurizzato elettrocomandato di fumogeni a colori per aeromobili.

(Segue nel prossimo numero)

Roberto De Simone



Specialisti 1972

Queste nostre "Frecce"...

C'era una volta... Anzi, c'è ancora per sua fortuna! Ma si dice sempre così quando di inizia a raccontare una favola. Perché quella che sto per raccontare è una favola dei nostri tempi, moderna, tecnologia, tutto quello che vuoi ma pur sempre una favola, con tutti i buoni sentimenti, i valori, i contenuti morali, magari superati - non si usa dire obsoleti oggi? - ma per me è proprio una favola. Torniamo al dunque.

Non c'era una volta, perché il Principe Azzurro, dopo una brutta avventura combattuta contro il Signore del Male, c'è ancora, e non è nemmeno defunto di vecchiaia dopo essere vissuto felice e contento con la sua Principessa per cento anni!

Così come c'è ancora... La Fata dai Capelli Turchini? Beh, a questo punto mi viene da ridere, perché proprio non hanno l'aria di fatine quei ragazzi, anche se vestono una tuta azzurra, portano delle stellette sulle spalle, anche se volano come le fate, anzi... meglio delle fate, come maghi!

Dunque, lui si chiama Cristian ed è un ragazzo di sedici anni, mentre loro sono i Ragazzi delle "Frecce Tricolori". Mi sembra superfluo dire che Cristian è un patito di tutte le cose che volano e che il suo sogno è di poter indossare un giorno quella tuta azzurra. Chissà, forse fantasticava proprio sul suo futuro, sulle scie colorate da seminare nei cieli, o forse aveva già trasformato con la sua fantasia il suo cinquantino in un Tornado, quando un mostro di lamiera e di gomma puzzolente di gas e di fumo nero (non profumato come il jpl degli aerei), interrompeva in un attimo i suoi più che legittimi sogni, scaraventandolo in un angolo della strada.

In quell'attimo Cristian era stato anche scaraventato dal suo luminoso mondo di adolescente in una nera dimensione, un limbo buio dove forse non esistono il freddo, o il dolore, o la paura, ma nemmeno la gioia, l'amore, le speranze, i progetti. Coma.

Genitori disperati, come lo possono essere genitori che vedono il proprio ragazzo uscire di casa pieno di vita e lo ritrovano dopo poche ore devastato dai traumi e dalla sofferenza, in un corpo inanimato dentro un letto d'ospedale, nel cuore l'atrocità di una speranza aggrappata solo a un apparecchio che scandisce ancora un flebile ritmo di vita, e il terrore di vedere quelle deboli scie luminescenti appiattirsi per decretare la fine.

Allora è la disperazione che spinge Giampietro, il padre, a sfidare la sorte in un tentativo estremo, forse assurdo.

Ma dove mai saranno queste "Frecce Tricolori"? E quel posto chiamato Rivolto? Come raggiungerlo? Quali i burocrati da implorare? E quante le carte bollate da riempire?

Niente di tutto questo: da Firenze, dove abita, Giampietro raggiunge il nido della P.A.N., e senza preavvisi, senza permessi speciali, senza attese, riesce a incontrare i Ragazzi e a raccontare la sua storia.

La spontaneità della loro risposta è tanto grande quanto sono grandi le figure che disegnano nei cieli, quanto è grande il loro cuore

Ognuno registra la sua voce su nastro magnetico: è un incalzare d'incitazioni, di esortazioni rivolte a Cristian perché si svegli dal suo torpore, un'implorazione a riattaccarsi alla vita, la promessa di un incontro, quando tutto sarà finito, per festeggiare un nuovo amico, per poter parlare di aerei, di voli, di progetti per il futuro.

Giampietro rientra trafelato a Firenze col suo carico di speranza, convincendo il personale medico a inviare al suo ragazzo, attraverso le cuffie, i messaggi raccolti.

E avviene il fatto incredibile, ignorato dalla branca della scienza ufficiale che non accetta i miracoli nemmeno quando avvengono

sotto il naso, accolto con entusiasmo soprattutto dal personale medico coinvolto direttamente nel caso: il ritmo cardiaco di Cristian da 80 pulsazioni al minuto sale di botto a 120 quando gli parlano quelle voci, ed è così che si ripete non una ma tutte le volte che loro riprendono a parlare. I genitori e tutti si aggrappano con nuova speranza e rinnovato entusiasmo a questa terapia... Finché un giorno Cristian ritorna alla vita.

Questa storia è iniziata il 10 luglio, e oggi è il 3 settembre. È la festa per il 35° compleanno delle "Frecce", e a Rivolto ci sono anch'io, e c'è anche Cristian con i genitori e il fratello, e dalla loro voce ho conosciuto questa favola.

Il tempo è stato veramente inclemente oggi, scatenando un temporale tremendo proprio durante l'esibizione della Pattuglia, ma sono stati fantastici, impeccabili, entusiasmati come sempre, anzi di più sotto quell'atmosfera da apocalisse! Poi tutti a parlare con Cristian, a complimentarsi per la sua ripresa, a incoraggiarlo per il lungo periodo di terapie e di riabilitazione che ancora lo attende, ma il peggio ormai è lasciato alle spalle, ben lontano.

Forse non avrei mai conosciuto questa storia direttamente dalle Frecce, per la modestia che fa parte della loro professione, per l'etica che rifugge qualsiasi forma di vanità o di esibizionismo.

Fa parte della quotidianità, direbbero, così come per tutta l'Aeronautica costituiscono quotidiana routine le tante gesta di altruismo, alcune conosciute come i voli di soccorso, i voli umanitari, le missioni di trasporto di organi o malati gravi, altre meno note, e altre che addirittura non conosceremo mai. Ecco, penso che qualsiasi riconoscimento le Frecce Tricolori lo allargherebbero a tutta l'Arma Azzurra, piloti e specialisti insieme, nei vari Reparti sparsi per la penisola: d'altronde è da tutti questi reparti che essi stessi provengono, e laggiù a Gioia del Colle come a Ghedi, a Istrana come a Grosseto, a Grazzanise come a Cameri, ognuno di loro si è formato e stanno formandosi oggi le Frecce Tricolori di domani.

Pio Geminiani



La Pattuglia Acrobatica del 4° Stormo in allenamento sull'Aeroporto di Gorizia

I 90 anni dell' asso delle "aquile"...

Un pò di storia l'ha scritta anche lui. Con i suoi CR.1, CR.20 e CR.32, nei cieli di mezza Europa. Ora si ritrova a essere uno degli ultimi assi del mitico 4° Stormo, quello che ebbe sede sull'aeroporto di Merna con a capo il duca Amedeo d'Aosta. Compie oggi novant'anni il sergente pilota Raffaele Chianese, nato in provincia di Napoli ma dopo 14 lustri di permanenza nella nostra città diventato goriziano a tutti gli effetti. Chianese ricorda malvolentieri il periodo trascorso nell'élite delle aquile dell'Aeronautica Militare Italiana. Non è il tipo che si lascia andare a emozioni forti, a racconti, a rimembranze senili delle sue gesta dell'aria. Non gli piace ritornare con la mente a quei momenti.

Con l'età si è però un pò sciolto, al punto da rendere fattibile la ricerca intrapresa dal figlio Fulvio -ex comandante Alitalia - e incentrata sulla biografia del padre. Una ricerca che, nata quasi per caso da una lettera del maresciallo Gabriele Brancaccio (grande appassionato della storia del 4° Stormo) ha avuto come obiettivo la creazione del sito Web "Aquile e pomodori" (<http://users.iol.it/chianesef>).

Raffaele Chianese oggi è occupato a lavorare il suo orticello, e avrebbe risposto più volentieri a domande su insetti e muffe che insidiano i suoi frutti e le sue verdure di viale Virgilio. L'ambizioso progetto è però partito comunque, avvalendosi di una grande mole di documentazione (libretti di volo, saggi, diari, fotografie). Perché, per raccontare questi intensi novant'anni, davvero non basterebbe un romanzo.

È il 28 settembre del 1931 quando inizia l'avventura di Chianese targata Gorizia. Dopo l'avviamento alla Scuola di Volo del Littorio e i voli con la 2^a Squadriglia allenamento Caccia di Ghedi, il 4° Stormo con sede a Campoformido nel

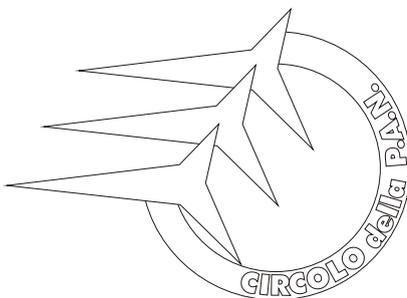
quale era inquadrato, si trasferisce all'Aeroporto di Merna. Sono gli anni che vedono Chianese specializzarsi in quello che sarà il suo marchio di fabbrica: l'acrobazia aerea. Ma sono anche gli anni del maggior splendore e importanza dell'aeroporto goriziano (contrariamente ad oggi), che aveva sostituito Campoformido in testa alle aspirazioni di ogni pilota. Chianese primeggia fra i migliori. Rimangono nella leggenda della 91^a Squadriglia Baracca il suo volo "a coltello" e i suoi passaggi sotto ai ponti sull'Isonzo. Manovre impossibili che diventano facili per un talento naturale come Chianese, capace di ritagliarsi un nome grazie anche all'equilibrio e al senso della disciplina che gli evitano di seguire quell'innumerabile numero di piloti che proprio a Gorizia persero la vita in incidenti di volo.

Chianese diventa protagonista a fianco del Sergente sagradese Alberto Montanari nella Pattuglia Acrobatica che gira l'Europa riscuotendo applausi dovunque. Ritorna a Gorizia dopo la guerra di Spagna (nove velivoli abbattuti, prigionia e salvataggio in extremis dalla fucilazione) e il conflitto in Africa.

Negli anni '50, al termine di una pausa postbellica di cinque anni, l'Aeronautica lo rivuole a Brindisi e Lecce per addestrare le nuove leve di piloti militari su aerei quali il T-6, il G.59 e il Mustang. Diversi di questi piloti, una volta congedati dall'Aeronautica, passeranno all'Alitalia e all'Ati, dove suo figlio Fulvio li conoscerà come istruttori.

Lui, Raffaele Chianese, una gloriosa carriera costellata di medaglie e riconoscimenti e conclusa da istruttore all'Aeroclub cittadino, questo non lo dirà mai. La modestia prima di tutto per il taciturno ortolano che, assieme agli altri piloti del 4° Stormo Goriziano, ha scritto un pezzo di storia.

Mauro Casadio



Circolo della P.A.N.
Via Udine, 56
33030 Rivolto (UD)

Programma manifestazioni 2001



Invecchiare con dignità...

Ora, ripensando al passato, mai avrei scommesso di diventare un Ufficiale tecnico della P.A.N., immerso com'ero tra i contratti, la burocrazia ed aeroplani del calibro degli AWACS (che sono grandi e grossi come un hangar e che vedeva smontare, verniciare e ricomporre in circa cinque mesi di lavoro): insomma, era tutta un'altra storia. Nell'approccio con la nuova attività non si trattava solamente di un altro ambito lavorativo, o di un differente sistema d'arma: occorreva soprattutto un cambio di mentalità ed un nuovo atteggiamento verso il lavoro, per il raggiungimento di un obiettivo ben preciso, ovvero mantenere efficienti un numero di velivoli tale da garantire il regolare svolgimento delle esibizioni e dei sorvoli che le "Frece Tricolori" sono chiamate ad espletare durante tutto l'arco della stagione acrobatica

Per ottenere tutto ciò, occorrerebbe un insieme di "ingredienti", quali un nutrito manipolo di specialisti addestrati e motivati, un flusso costante di pezzi di ricambio, le infrastrutture ed i mezzi di trasporto adeguati agli impegni che ci vengono commissionati. Come per una buona torta, se manca un ingrediente, il dolce "viene meno buono", così pure il nostro servizio tecnico necessita di tutte le componenti anzidette (e non solo) per permettere alle Frece di esibirsi e rappresentare degnamente l'Aeronautica (ed all'estero anche l'Italia!). Non vi nascondo che ottenere quello che ho appena descritto richiede un grosso sforzo organizzativo. Senza addentrarmi troppo nei dettagli, dirò che le varie carenze che di volta in volta si manifestano vengono colmate da una buona dose di "italico" ingegno da parte degli specialisti, ai quali viene chiesto un impegno costante ed assiduo.

Vorrei toccare un altro punto, secondo me fondamentale: è vero che una torta riesce bene se usiamo tutti gli ingredienti, però ciò che la rende veramente speciale è un altro elemento, e cioè

l'amore che ci mettiamo nel prepararla, senza il quale essa non sarebbe la stessa (basta pensare ai dolci delle nostre nonne, quando eravamo bambini). Le "Frece Tricolori" funzionano allo stesso modo, perché non basta lavorare avendo a disposizione tutto l'occorrente per ottenere un buon risultato, ma serve la passione e la dedizione per trasformare un buon prodotto in una vera "specialità".

Cap. Stefano Comisso

NUOVO SOCIO

T.Col. Pil. Stefano Rosa
L'Associazione porge il più cordiale
benvenuto al nuovo socio.

"Il giornalino" facciamo insieme, con i vostri articoli su argomenti relativi alla vita dell'associazione e ad esperienze di vita vissuta d'interesse generale. Indirizzate i vostri contributi dattiloscritti sede.



28/3/01 Pozzuoli Sorvolo [Giuramento Corso Aquila V](#)
 22/4/01 [Moron \(Spagna\) MAF-Festival Aereo Siviglia](#)
 1/5/01 Rivotto MAF -[Apertura stagione P.A.N. 2001](#)
 4/5/01 Caserta Sorvolo -[Giuramento allievi Marescialli](#)
 8/5/01 Bari MAF -[Festeg. Onore a S. Nicola](#)
 13/5/01 [Bordeaux\(Francia\)MAF -Air Show](#)
 20/5/01 Rivotto MAF -[75° Anniv. 2° Stormo e 20.000 ore volate](#)
 30-31/5/01 [Izmir \(Turchia\) MAF -75° Anniv. Aeronautica Turca](#)
 2/6/01 Roma Sorvolo -[Festa della Repubblica](#)
 10/6/01 [Aalborg \(Danimarca\)MAF -Open House Year 2001](#)
 17/6/01 Crotone MAF
 18/6/01 Latronico (PZ)Sorvolo -[Comm. M.A.V.M. Egidio Lombardi](#)
 22/6/01 Lamborghini Sorvolo
 24/6/01 Ghedi MAF ([Giornata Azzurra](#))
 30/7/01 [Anghelom \(Svezia\)MAF -75° Anniv. Swedish Air Force](#)
 7/7/01 Piombino Sorvolo -[78° Anniv. A.M. E 11° Anniv. Sez. A.A.A.](#)

8/7/01 Livorno MAF -[Air Show 2001](#)
 15/7/01 Pescara MAF -[Air Show - Lungomare](#)
 22/7/01 Palermo MAF -[52° Giro Aereo di Sicilia](#)
 28-29/7/01 [Cottesmore \(Regno Unito\)MAF -RIAT 2001](#)
 4/8/01 [Ginevra \(Svizzera\)MAF -Festa di Ginevra -Lungo Lago](#)
 12/8/01 Porto Recanati MAF - [Ali per la Vita](#)
 26/8/01 [Constantza \(Romania\)MAF -Internazionale Air Show](#)
 2/9/01 Massa Cinquale MAF -[Con la testa fra le nuvole](#)
 9/9/01 [Radom \(Polonia\) MAF -Air Show 2001](#)
 15/9/01 Boscomantico MAF -[Air Show 2001](#)
 16/9/01 Monza MAF -[Gran premio F1](#)
 22/9/01 Viterbo MAF -[Giuramento 337° corso V.A.M.](#)
 29/9/01 Trieste Sorvolo -[Raduno Nazionale A.A.A.](#)
 4/11/01 Roma Sorvolo -[Giornata delle Forze Armate](#)
 7-8/11/01 [Dubai \(E.A.U.\)MAF -Air Show 2001](#)
 12-13/11/01 [Damasco \(SIRIA\) MAF -International Air Show](#)