



Circolo della P.A.N.

Anno 3 Numero 04 Notiziario per i soci dell'Associazione Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale,
- Direzione Redazione: via Udine, 56 Rivolto (UD)

Aerobase Rivolto 01-12-2001

Un consuntivo che onora le "Frecce"...

Il 41° anno di attività delle "Frecce Tricolori" è giunto al termine. Per me è stata la mia prima stagione da Comandante, e vi posso assicurare che nonostante la mia esperienza è stato faticoso.

Ho seguito le orme dei miei predecessori ed ho fatto del mio meglio per onorare le tradizioni che hanno fatto grande questo Gruppo.

Anche la stagione è stata all'altezza, con ben tre nuovi Paesi dell'Est, nei quali siamo stati per la prima volta. In realtà in Polonia eravamo già stati qualche anno fa in un travagliato volo di trasferimento; a quei tempi l'accoglienza non era stata delle migliori e l'allora Comandante Miniscalco aveva dovuto faticare non poco per farci ritornare a casa. Questa volta invece la città di Radom e le autorità polacche ci hanno accolto con grande entusiasmo. Evidentemente è cambiato molto, e grazie al nostro impegno ora abbiamo raggiunto un

alto grado di considerazione fra la popolazione e le autorità di quel Paese, riscuotendo un successo davvero inaspettato.

Affetto e partecipazione li abbiamo riscontrati anche in occasione della manifestazione a Costanza, in Romania. Abbiamo riscontrato una particolare affinità con un popolo molto simile a noi sia nei modi di fare che nel parlare. Certo le condizioni nelle quali si trovano rendono la vita un pò più dura rispetto ai nostri standard ma sono sicuro che il nostro volo ha contribuito non poco ad avvicinarli alla nostra Nazione.

Molto particolare è stata anche la missione in Turchia ad IZMIR, la vecchia SMIRNE. Anche qui l'accoglienza ed il calore del pubblico non è mancato ed il ritorno per la nostra Forza Armata è stato elevata.

Anche l'Italia è stata ricca di eventi interessanti. In alcuni posti ci siamo esibiti per la prima volta, come ad esempio nella città, capitale della Marina Militare: Livorno.

Benché questa stagione sia stata turbata alla fine dai tristi eventi legati al terrorismo internazionale, i miei uomini non hanno perso l'abitudine a mantenersi sempre efficienti. L'addestramento prosegue con gli stessi ritmi degli anni precedenti per garantire sempre alti standard e risultati eccellenti.

Non mi resta, quindi, che mandarvi il nostro più affettuoso saluto e l'arrivederci di tutti noi alla prossima stagione.

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



Varsavia - 8 - 9 Settembre 2001
International Air Show



Romania - 25 - 26 Agosto 2001
Costanza International Air Show

I Diavoli Rossi negli States...

(Continuazione dal numero precedente)

Ricorderò altri tre episodi sintomatici del fatto che eravamo soli a confrontarci con delle situazioni nuove imprevedibili ma, in fondo, simpatiche.

Siamo invitati al Woldorf Astoria, il mitico hotel di New York, al party del Capo di Stato Maggiore delle Forze Armate dell'U.S.A.. Sbarchiamo da un elicottero sulle rive dell'Hudson e con due taxi arriviamo all' Hotel. All'entrata c'è il solito portiere di colore in uniforme di gala con vistosi galloni sulle maniche. Squarcina mi dice “vai a chiedere dove ha luogo il party”; “proprio a me con il mio inglese?” dico. Comunque mi avvicino e chiedo: scusi, dov'è il party? “ e quello “What?” Io insisto “dov'è il party?” Il portiere-generale comprende subito la situazione e, dopo che a fatica gli ho spiegato chi eravamo, mi fa leggere un lungo foglio dove erano elencati una ventina di riunioni e ricevimenti in programma per quel giorno: il nostro party era al 27° piano.

Qualche giorno dopo siamo invitati a pranzo, sempre a New York, da un certo Mr Leoni nel suo ristorante. Come sempre nessuno ci aveva ragguagliato in merito. Squarcina non ci vuole andare ma la maggioranza lo convince che non si potevano fare brutte figure con i nostri emigranti. Partiamo da McGuire, la nostra ultima base di rischiarimento, guidando la Chevrolet Impala fornitaci dagli americani. Il locale era situato in una stretta traversa di Broadway e, onestamente, devo dire che la facciata e la povera entrata non faceva prevedere niente di buono. “Io non entro” dice Squarcina, “andate avanti voi e

controllate”. Eravamo in uniforme,: luci soffuse, il bar, poltrone e divani di velluto. Mi presento al barista che mi risponde nella mia lingua e subito dopo in friulano: era originario di Casarsa. Conclusione: il ristorante, conosciutissimo a New York, era di proprietà del sig. Leoni, italiano e persona simpaticissima, amico.....del presidente Eisenhower. Qualcuno può ben pensare che il nostro era un gruppo di ingenui personaggi in uscita per la prima volta dal paesino di campagna! Ma alla fine dell'avventura, ci siamo presi le nostre soddisfazioni anche se, personalmente, mi sono sentito a disagio in seguito all'episodio che, per concludere andrò a raccontare.

Lasciamo gli USA decollando da McGuire con un DC6 carico di personale USAF con famiglie diretto alle loro basi in Europa. Ci sistemiamo nel settore di coda. Atterriamo a Lajes nelle Azzorre per il rifornimento. Lasciamo scendere tutti, uomini, donne e bambini e, quando a nostra volta ci avviciniamo alla scaletta, la bella hostess di colore in uniforme ci prega, con un sorriso, di rioccupare i nostri posti.

Mi chiedo subito che cosa diavolo potevamo aver combinato di nuovo. Rimaniamo scioccati quando, dal finestrino, vediamo le decine di persone, appena scese e in procinto di imbarcarsi sul bus diretti al terminal, fare dietro front, risalire la scaletta dell'aereo e riprendere i loro posti. A quel punto la hostess, con fare gentile, si rivolge a noi e ci prega di lasciare l'aereo. Con gli occhi sul pavimento, scrutati in quel momento non certo con simpatia da qualche generale con moglie inviperita, scendiamo finalmente a terra. Solo in quel momento compresi il significato della sigla VIP e noi, su quel velivolo, eravamo i “very important persons”.

Da Parigi un C.119 ci riporta a casa, a Ghedi.

Ricordo il rientro delle “Frecce Tricolori” dagli Stati Uniti, tribuna, banda, Ministro della Difesa, Capo di Stato Maggiore, Autorità civili e militari.

Cerimonia toccante e significativa.

Noi sbarchiamo dal C.119 ricevuti dal Comandante- faceva buio- che ci saluta e ci ringrazia per i successi conseguiti negli States e tutto finisce.

Ma il nostro cuore è gonfio di gioia e soddisfazione per aver rappresentato degnamente il nostro Paese in una grande Nazione.

Gen. B.A. Vittorio Cumin



USA - Aerbase Glendal - Arizona
preparazione per il primo volo negli
Stati Uniti

Una "fine stagione" rivolta all'Est...

Il 25-26 agosto le "Frece Tricolori" si sono esibite per la prima volta in Romania, ricevendo due riconoscimenti da "Oscar": "miglior team acrobatico" e "migliore équipe tecnico"..

L'occasione, dopo il disgelo, per rinsaldare i sempre più amichevoli rapporti fra Italia e Romania, è arrivato l'invito all'International Romanian Air Show 2001 a Constanta sul Mar Nero.

In oltre quaranta anni di attività la Pattuglia Acrobatica Nazionale non si era mai esibita in questo Paese.

Si è concluso sabato 17 il "tour" dei Paesi Arabi iniziato due settimane fa. Dubai, Muscat ed Aleppo, sono state le tre città che hanno visto i 10 MB 339 delle Frece Tricolori esibirsi.

Dubai, la giovane e fiorente città degli Emirati Arabi, famosa fra l'altro per il suo grattacielo - hotel sul mare a forma di vela, ha ospitato il salone internazionale delle industrie del settore aerospaziale. Un salone per i soli addetti ai lavori, dove non c'erano certo le centinaia di migliaia di persone cui le "Frece Tricolori" sono abituate, ma la qualità del pubblico era altissima. A terra era infatti presente il Ministro della Difesa Sceic Mohamed Al Mactum, appartenente alla casa regnante e tutti gli alti vertici del paese, oltre che ai rappresentanti dell'industria e del commercio di moltissimi paesi del mondo. La P.A.N. ha avuto dunque modo di mostrare le elevate potenzialità del nostro Paese sia dal punto di vista tecnologico, professionale ed umano, ad un pubblico estremamente qualificato ed attento. Nel discorso fatto in occasione del sontuoso ricevimento organizzato a conclusione del salone, il Comandante della P.A.N. Tenente Colonnello Maurizio de RINALDIS, ha sottolineato proprio



Costanta 2001
Riconoscimento quale "migliore Team Acrobatico".

quanto sia stato importante la presenza e l'esibizione della nostra Pattuglia per agevolare l'industria italiana presente al salone, ad evidenziare il livello tecnico e l'efficienza. Le "Frece Tricolori" non solo come acrobati del cielo, ma anche biglietto da visita pregiato del nostro Paese.

MUSCAT, la capitale dell'Oman è stata la seconda tappa del "tour". Lasciati alle spalle i grattacieli multiformi di Dubai, sorvolato il suggestivo deserto rosso e le incredibili montagne che snegano i confini dell'Oman, le Frece Tricolori si sono

trovate di fronte ad una tipica cittadina araba sul mare, costituita da case basse e dal caratteristico colore bianco. La manifestazione organizzata dall'ambasciata italiana è stata apprezzata moltissimo dalla popolazione locale che non aveva mai visto niente del genere prima d'ora. Grande il lavoro delle forze dell'ordine di Muscat trovatasi a gestire code chilometriche di vetture al termine dell'evento. Le auto degli omaniti erano state lasciate anche in mezzo alle strade, pur di vedere la P.A.N. in volo.

Terza ed ultima tappa, ALEPPO la splendida cittadina del nord della Siria, d'evidenti origini romane.



Dubai - Damasco novembre 2001
... missione compiuta!

Anche in questo Paese le “Frece Tricolori” erano attese con gran trepidazione, essendo la prima manifestazione aerea aperta al pubblico. Una manifestazione che ha suscitato le emozioni del pubblico e dello stesso Ministro della Difesa Siriano, che ha deciso di conferire alla P.A.N. una delle più importanti onorificenze concesse dallo Stato: una medaglia di primo livello che il Ministro invierà personalmente al Comandante delle “Frece Tricolori” ed a tutti gli Ufficiali del Gruppo.

I complimenti delle autorità siriane sono stati tantissimi per lo spettacolo mozzafiato, ma con particolare riferimento all'esibizione del solista (Cap. Dimitri MARZAROLI, per loro “Dimitri”) che aveva l'arduo compito di mostrare la manovrabilità e la maneggevolezza dell'Aermacchi MB 339, l'italianissimo Jet della Pattuglia Acrobatica. Dimitri ha saputo, in questi anni, aggiungere alla professionalità che il ruolo richiede, anche un pizzico della sua forte personalità, dando al volo un qualcosa in più che lo ha reso unico. Per lui questa è stata la sua ultima manifestazione ufficiale. Il Capitano

MARZAROLI lascerà il Gruppo dopo sette anni all'inizio del 2002 dopo aver completato l'addestramento del suo successore, il cui nome è ancora un segreto.

Una sola parola era sulla bocca dei 55 uomini fra piloti, Ufficiali e Sottufficiali che hanno partecipato al “tour”: incredibile. Incredibile l'accoglienza con cui sono stati ricevuti. Quando il Gruppo Acrobatico è partito dall'Italia, la tensione era evidente, nessuno sapeva, alla luce dei recenti tristi avvenimenti, come gli Arabi avrebbero reagito alla presenza di 10 caccia militari sul loro territorio. La tensione però è scomparsa subito. Ovunque siano stati la cordialità, l'amicizia e principalmente la disponibilità della popolazione, li ha sempre accompagnati. La sensazione di tutti è stata che queste genti cerchino e vogliano il contatto pacifico con noi, lasciando alle spalle i problemi dovuti alla situazione internazionale.

Ufficiale Responsabile alle P.R.
Ten. Andrea Saia

“... pronti con i freni,... via!”.

Di certo quello era un ordine che avevo già sentito più di una volta, ma quel giorno ero certo non sarebbe stata la stessa cosa: la forte emozione che mi faceva tremare le gambe ed il batticuore delle grandi occasioni me lo confermavano, di lì a poco saremo decollati e quella sarebbe stata la mia prima Manifestazione.

“ 110,..ANDIAMO SÙ!”.

All'improvviso quei fastidiosi pensieri che mi stavano distraendo scomparvero, e tutto era come a Rivolto. La concentrazione e l'attenzione mi avevano fatto dimenticare il pubblico, il peso della MAF e ... il fatto di essere lontani da casa. Il meticoloso e metodico addestramento invernale stava dando i suoi frutti, e figura dopo figura stavamo completando il programma della PAN con la formazione 2001 al suo esordio, il 22 Aprile a Moron, una località spagnola vicino alla bella Sevilla.

Una volta a terra, quasi fosse influenzata magicamente dalla posizione della maniglia carrello, la stessa, ora posso dirlo, piacevole confusione si risvegliò dopo una tregua di poco più di 25 minuti.

Il saluto al termine della mia prima MAF con gli amici, è un'altra delle cose che non dimenticherò tanto facilmente.

Una breve chiacchierata con chi aveva dato fondo alle sue scorte di pazienza e calma durante l'attività addestrativa nei mesi precedenti, con l'unico intento di insegnarmi una nuova tipologia e filosofia di volo, portandomi a raggiungere quello standard che tutto il mondo ci riconosce, i miei infiniti ringraziamenti, che sembrano di circostanza, ma che sono ancora oggi sentiti più che mai, e poi uno scambio di impressioni a caldo con Marco con il quale avevo diviso “gioie e dolori” di un periodo che sembrava non finire mai!

C'eravamo promessi, molto scaramanticamente, una bella fumata di sigaro cubano se tutto fosse andato per il meglio; ebbene, un po' il caldo, un po' il fatto che nessuno dei due è usualmente dedito a questa pratica, ma questa bella idea per poco non ci rovinava la festa....

La stagione si è conclusa da poco, anche se non proprio come la prima volta, e' sempre una emozione forte, particolare ed indescrivibile il volo in manifestazione, la stretta di mano dopo e la sensazione di soddisfazione a giornata conclusa.

Questa è una delle cose alle quali sono contento di sapere non mi abituerò mai.

E' la consapevolezza e responsabilità di far parte di un team unico, amici professionisti che mi hanno regalato una gioia unica.

Cap. Pil. Urbano Floreani.

NUOVI SOCI

Cap. Stefano COMMISSO

M.llo Andrea ANZIL

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

La sede è aperta ai soci tutti i primi mercoledì del mese dalle ore 16.00 alle 18.30.
Per chi volesse comunicare in questo giorno, il Consiglio Direttivo è disponibile per proposte e suggerimenti al tel. / fax 0432-902412

Così nacque per me la P.A.N. ...

(Continuazione dal numero precedente)

Gli anni 1962 e 1963 dovrebbero essere ricordati per il grande volume di lavoro e di importanti nuovi assegnati tra gli "uomini senza volto". Questo gruppo di Specialisti si dimostrò a mio parere pronto a qualsiasi avventura pur di riuscire nell'intento che il Comando si era prefisso. Oltre alla nota attività di volo, di manutenzione ordinaria, lo straordinario (inteso come lavoro aggiunto) fu il completamento del progetto dei fumogeni. La loro difficoltà consisteva non solo nei pochi mezzi a disposizione, ma soprattutto nella ricerca della tecnologia "tutta da inventare". Per esempio: non si potevano utilizzare carichi esterni e l'idea ci portò ai porta proiettili d'arma, vano, questo ben noto per salire sul Sabre; i "cassettoni" furono sostituiti da bombole in ferro saldato a prova di pressione e la quantità d'olio per fumo risultò insufficiente ad alimentare le bianche iniziali scie delle future "Frecce". Quindi si pensò ad altre soluzioni che comunque non dovevano modificare la sicurezza del vettore. Dopo ampie riflessioni, si giunse alla conclusione di sfruttare lo spazio "intercapedine", spazio compreso tra due pareti, e di forma opportunamente studiata per lo scopo sul lato inferiore "motore-cellula di coda". Da questo momento, l'armiere Luciano Andreatini resterà segregato nel codino per molti mesi... Il materiale "bombole" fu realizzato dal gigantesco fabbro signor Grillo, con fucina tra le località di Zompicchia e Codroipo, sotto lo sguardo attento del M.llo Cecchinelli (cacciatore per antonomasia). Il fabbro profuse impegno, amore e pazienza dedicata ai nostri desideri... difficili. Armieri, Montatori, Elettromeccanici, Motoristi e Capo velivolo furono assegnati alla... catena di realizzazione e montaggio e, a questi ultimi fu, assegnato l'ingrato compito di addolcire le tubazioni rame con una lampada a fiamma "primus", piegando secondo schemi di passaggio tra le centine: dal vano armi fino al getto in coda. Ancora una volta la totale mancanza di attrezzature procurò casi di intossicazione da ossido di rame. Il comando elettromeccanico con i mezzi a disposizione risultò (in principio) poco attendibile, molti esperimenti furono necessari e... come sempre accade nelle prove a terra, risultava accettabile, in volo... un pò meno! Ma le

teste "d'uovo" non mollarono e fu un trionfo. Poi non rimase che la pazienza di caricare l'impianto (inizialmente con pompa a mano) di olio scaduto per le scie bianche. Nei trasferimenti diventerà il volume-peso maggiore da imbarcare sul C119. L'inverno "polare" che accolse il secondo importante lavoro: "svernicatura dei velivoli". Originariamente il velivolo della P.A.N. F86 Sabre aveva una livrea "nero-azzurrina" con dardo; ai più dava tristezza e nessuna aggressività in volo. I nuovi colori e simboli non erano vistosi o aggressivi ma avevano il dono di resistere nel tempo... ancora oggi sono "Frecce"! Permettetemi di ricordare il grande contributo dato dal Serg. Marconista Luigi Pinna alla stesura della bozza del distintivo delle "Frecce Tricolori". Pinna abbandonò il servizio attivo per dedicarsi all'espessione dell'arte, e da molto tempo è pittore affermato.

Il lavoro di "denudizzazione" della cellula velivolo fu assegnata "come dopo lavoro" agli specialisti... volontari... quasi tutti! Lo sverniciatore, sostanza impressionante per la devastazione che portava alla vernice, ci fece subito capire a quale alto rischio eravamo esposti. Nella parte superiore del velivolo era più semplice anche se esposti comunque ai gas e spruzzi, le superfici sotto le ali, piani di coda e fusoliere erano un calvario. La rapidità con cui produceva ustioni era impressionante. Ricordo il M.llo Bellomo (ufficio tecnico): impietosito dalla fatica altrui volle dare una mano, ma la sfortuna lo respinse subito con un occhio accecato dal potente prodotto. La rimozione della vernice veniva completata con potenti getti d'acqua, il "dux imperat" non la sospendeva neppure a molti gradi sotto zero, tanto da farci diventare degli "uomini di ghiaccio". È fisso nella mia memoria il M.llo Graziutti con la tuta e berretto completamente avvolto nel ghiaccio (a quel punto la macchina fu fermata).

Momenti epici, storici... ma anche sfiacanti. Una sera, erano circa le ore 22.30, il Comandante Squarcina entrò nell'hangar con il solito suo entusiasmo, non ricevette molta attenzione, si chinò sotto l'ala del Sabre, ma il suo sorriso si spense di botto e tuonò: da domani vi farò aiutare dai Pilotini! Evidentemente eravamo apparsi ai suoi occhi "in forma pietosa"!

Nelle uscite il Comandante Squarcina ci rendeva fieri di essere ed appartenere al Reparto, ripagando probabilmente quanto gli Specialisti con la loro abnegazione avevano reso possibile.

Le manifestazioni in Italia e all'Estero delle stagioni 1962-63 coniugarono quanto di meglio una "Famiglia può esprimere". Il Comandante Squarcina ci conosceva e ci stimava individualmente nei pregi e difetti. Personalmente ho avuto la fortuna di essere il Capo Velivolo del Capo formazione Cap. Franco Pisano, Ufficiale e Pilota unico, che ha saputo creare un connubio di reciproca stima. Credo di interpretare il pensiero di tutti i colleghi dell'epoca assegnando al triennio 61-62-63 l'epica di averne fatto parte come fondatori di una epopea che non finirà mai!



Sabre 565 - anno 1962
Pilota - Cap. Franco Pisano
Capo Velivolo - Serg. Roberto De Simone

Roberto De Simone

La "smoke's story"

Fumare colorato, stendere in cielo la bandiera del proprio Paese, era l'aspirazione e la "croce e delizia" per tutti i "leaders" di una formazione acrobatica italiana e straniera del Secondo Dopoguerra.

Fortunati ed invidiati i "teams" statunitensi e svedesi - i soli "fumanti" colorati a comando - tenendo "top secret" la formula chimica.

E questa "chiusura al prossimo tuo" era dovuta al fatto che "il colore" dava loro in competizione una indiscutibile marcia in più.

Per il "bianco", invece, non c'erano più segreti: si trattava con l'olio bruciato o con la vasellina.

In casa nostra, la "smoke's story" è stata ancora più sofferta, più tormentata.

Eppure avevamo una tradizione nel campo specifico.

Infatti, nel 1932, in occasione della "2a Giornata dell'Ala", svoltasi sull'aeroporto di Roma-Littorio, un "team" di 5 Ac3 - velivoli da ricognizione ad ala alta, di sede a Ciampino - scriveva nel cielo "Italia" e il "nodo Savoia", grazie ad una super-bombola agganciata sotto l'ala, contenente nebbiogeno (materiale e congegno di erogazione copiati e adattati dagli impianti installati sulle navi da guerra).

Nella circostanza il pilota tirava il "cordoncino"... si spaccava il vetrino... e dall'ugello fuoriusciva il nebbiogeno.

Stranamente, principio e bombola, per dare più coreografia alla figura acrobatica, non venivano adottati dai "teams" acrobatici di allora.

Un neo per l'italica fantasia.

Con l'era del jet, i fumogeni, seppure con l'erogazione ad esaurimento, venivano d'obbligo, una necessità nella "top figure" del programma di volo. Più ancora a beneficio della sicurezza nell'esecuzione della manovra che per la coreografia della figura acrobatica.

Così i "Getti Tonanti" (1953 - 1955) e le "Tigri Bianche" (1955 - 1957) impiegavano il fumogeno - un nebbiogeno a base di cloridrina solforosa più acido solforico - nella presentazione della "bomba": dalla "salita" per la sommità, all'apertura, all'incrocio e al ricongiungimento. Il tempo esatto per svuotare il contenitore.

E per il pilota che doveva controllare le separazioni e la posizione degli altri, era tanta manna; per la gente, vivendo momento dopo momento l'esecuzione della figura, ancor più brivido e suspense.

Se poi tirava qualche nodo di vento di più sul fronte del pubblico e il tasso di umidità quel giorno era sù (in tal caso l'erogazione della cloridrina solforosa - trattandosi di una combinazione altamente igroscopica - aumentava la scia in densità), il capoformazione doveva avere l'accortezza di impostare più "al largo" la manovra, in quanto il fumogeno, a contatto con l'"umano", irritava gli occhi, era tossico a respirare, bucava e sfilacciava le calze e i vestiti di nailon.

Per il "leader" una preoccupazione in più.

Ma grazie a Dio per lui (leader), a quei tempi non andavano ancora di moda i "verdi".

Il Cap. Aldo Melotti - capoformazione del "Cavallino Rampante" - un uomo determinato e ostinato - riuscì a realizzare l'impianto a comando.

Non più, quindi, per il tempo dell'esaurimento ma a volontà del pilota, per fumare nelle figure acrobatiche che dovevano più essere esaltate.

Per Melotti e i piloti un bel successo e tanto spettacolo in più. Per gli specialisti un lavoro da cani, sotto la minaccia di quel liquido solforoso, tossico e corrosivo.

Perché gli "addetti ai lavori" dovevano trattare la sostanza con

estrema attenzione. Non venirne a contatto, lavorare con i guanti, portare la mascherina alla bocca; era scontato che respirare i fumogeni durante la lavorazione, provocava una diminuzione della pressione arteriosa.

Il comando, poi, che determinava l'apertura ad intermittenza, era in acciaio inossidabile e, dopo ogni intervento, andava smontato completamente e lubrificato con speciali materiali di ingrassaggio; le taniche e i congegni dovevano essere accuratamente lavati con l'acqua dolce.

Un passo avanti. Ma a quale sacrificio!

I "Diavoli Rossi" (1957 - 1958) ed i "Lancieri Neri" (1958 - 1959) adottavano lo stesso impianto a comando, a base, sempre, di nebbiogeno chimico.

Al Col. G.A.r.i. Vittorio Valletta della 5^a Aerobrigata - per i "Getti Tonanti" (1959 - 1960) - l'invenzione rivoluzionaria: erogare fumogeno dall'olio motore bruciato, anziché dal liquido gassoso.

Era l'uovo di Colombo che valeva un Oscar.

Adesso la difficoltà era la raccolta del "bruciato".

Non bastava mai.

Nel 1960 il "Cavallino Rampante" era di riserva ai "Getti Tonanti".

"L'impianto ereditato dalla 5^a Aerobrigata ci risollevara il morale. Personalmente non me la sentivo di ricominciare con la cloridrina solforosa. Adesso tutto era più facile - mi racconta il M.llo Luciano Andreatini, un "decano" di quell'impianto nato all'inferno -, con l'olio bruciato ti sporcavi, ti imbrattavi la tuta, quel liquido dannato corrodeva i guanti, ti mangiava la tuta.

Le tanichette sotto le ali - contenenti l'olio bruciato - erano collegate con un tubo che passava lungo i "flaps" ed andava all'interno della fusoliera, per raggiungere, quindi, l'ugello di erogazione.

Montare e smontare tanichette - in caso di avaria d'un velivolo prima dell'intervento - era come cambiare le gomme ad una Ferrari di Formula Uno.

Con la P.A.N., a Rivolto, l'impianto fumogeno sui velivoli dati in dotazione veniva installato sempre a Pratica di Mare, e, nello stesso tempo, la Sezione Tecnica della 4^a Aerobrigata provvedeva alla verniciatura.

Una bella gatta da pelare!

Io, invece, ero a Rivolto, assegnato al 313° Gruppo, con il compito della manutenzione dell'impianto.

Nel 1962 arrivò a Reparto il Cap. G.A.r.a.t. Domenico Pappalettera, un Ufficiale tecnico con tutti gli... attributi! E modificò ancora l'impianto. Installava sei bombole al posto delle cassette portamunizioni, opportunamente zavorrate (quando non avevano il contenuto), e, al posto dell'arma inferiore destra, si metteva a punto ancora un serbatoio di 20 litri.

Era un lavoro di "team" - non era rispettata la categoria - ad ognuno un compito preciso per raggiungere il fine comune: l'impianto di erogazione del fumogeno.

Come avveniva l'erogazione?

Pigiando il pulsante sulla "cloche", lo stesso dello sgancio bombe-razzi, si apriva automaticamente una valvolina... dal 12° stadio arrivava la pressione, regolata da un manometro...cioè: ogni qual volta il pilota comandava l'erogazione, scattava questa valvola che faceva entrare l'aria, regolata, appunto, da un manometro, per non correre il rischio di andare in superpressione... E avevi la fuoriuscita dell'olio polverizzato.

Arrivò anche il momento magico per l'erogazione dei "colorati". Magico per i "Capi". Per noi tanto lavoro di più e non poca responsabilità.

L'F.86E era "largo" di fusoliera, perciò Pappalettera pensò bene di installare i contenitori dentro la fusoliera stessa, nella parte posteriore, adattandoli alle centine.

Rimanevano i problemi di zavorra, di baricentro... mancava la

sperimentazione... c'erano in ballo delle grosse responsabilità, che andavano a ricadere, se del caso, sulle spalle di Squarcina e di Pappalettera. Eppure si andò imperterriti avanti.

Perché quel sogno era stato troppo a lungo "sognato" per non vederlo realizzato.

Il "bianco" era dato da olio motore bruciato o olio motore bianco scaduto. Olii esausti, privi, quindi, delle caratteristiche originali. Nei magazzini c'era una buona scorta.

In seguito, l'olio, bruciato veniva sostituito dalla vasellina, che, all'uscita, polverizzata, dava un bianco più bianco.

Il colorato, invece, era dato da una combinazione chimica - allora fornita dalla CIBA - una azienda elvetica, specializzata nel settore, presente per lungo tempo in linea di volo con i suoi tecnici.

Con l'evento del G.91 PAN (1963), la FIAT-Aviazione "studiò" l'impianto di erogazione fumogeni installato sull'F86E per adattarlo sul G.91, apportando le opportune modifiche e rendendolo più sofisticato.

I contenitori del "bianco" e del "colorato" ritornavano sulle tanichette alari, in quanto il G.91 PAN non aveva spazio nella fusoliera".

Oggi, sull'MB 339, l'impianto di erogazione può aver sopportato tutt'al più qualche lieve modifica, se non è stato riportato pari pari l'installato dal predecessore.

Questa è la "smoke's story", goduta dal pilota, che pigiava il piolino sulla "cloche" ed erogava, vissuta dallo specialista che, per la sua realizzazione, ha venduto l'anima al diavolo.

Brava, generosa gente, questi specialisti, che hanno dato tutto al loro Reparto, senza sperare in un ritorno.

Infatti, per la più parte di loro, è toccato il dimenticatoio.

È la vita!

Col. Renato Rocchi

...per un esempio di alta professionalità e di freddo coraggio...

SU PROPOSTA DEL MINISTRO DELLA DIFESA
IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
DECRETA

La Medaglia d'Argento al Valore Aeronautico
Concessa al Ten. Col. Pil. Maurizio de RINALDIS

"Comandante della Pattuglia Acrobatica Nazionale, ai comandi di un velivolo MB339, affrontava una gravissima emergenza di volo con altissima perizia, grande coraggio e determinazione, risolvendo brillantemente la stessa, senza danni a persone o cose, nonostante le difficili condizioni dell'accaduto potessero portare ad un grave incidente di volo.

Appena decollato per una missione addestrativi, mentre ancora si trovava a bassissima quota, il velivolo subiva l'improvviso spegnimento del motore per l'impatto accidentale con un volatile.

La prevista e repentina riaccensione del motore risultava vana e nonostante le sfavorevoli condizioni di quota e velocità rendessero impensabile l'impostazione di un atterraggio d'emergenza sulla pista, escludeva con tempestiva ponderazione la scelta di eiettarsi e agiva con sprezzante noncuranza della propria incolumità, manovrando per evitare qualsiasi danno a persone o cose all'esterno dell'aeroporto. Quindi, valutava rapidamente la possibilità di atterrare su un raccordo di rullaggio del proprio aeroporto, con estrema perizia e sprezzo del pericolo effettuava una difficile e delicata manovra che si concludeva felicemente con l'atterraggio, salvando il velivolo e se stesso.

Il Ten. Col. de Rinaldis con il suo ammirevole comportamento, spinto da uno spontaneo slancio di generosità e di coraggio, privilegiava la sicurezza dei terzi, esponendo la sua vita ad eccezionale pericolo e dando un fulgido esempio di altissimo senso del dovere, di elevatissima professionalità e di singolare perizia".

Cielo di Rivolto, 19 aprile 2001

Addio alle armi...

Ancora uno Specialista che valeva, un "crew-chef" di "prima linea", con un futuro scontato per intraprendenza, passione e volontà, seppure decentrato alla Segreteria dell'Ufficio PR, lasciava con scontata amarezza le stellettole, dopo trentadue anni di una vita spesa bene.

Riuniti nell'hangar del 313°, l'Aiutante E.M.B. Guglielmo Plaitano, nel leggere il testo del commiato, commosso alle lacrime, al momento del distacco evidenziava la sua devozione per un Reparto che gli aveva dato soddisfazioni, fino all'esaltazione, orgoglio, dignità, impegno, senso di

responsabilità nel sentirsi, fino a ieri, parte integrante, interessata nella vita del velivolo e del pilota.

Riporto il suo saluto

Ringrazio il Comandante Manca, il Com.te de Rinaldis, e tutti i presenti che mi onorano della loro presenza, per questo saluto di congedo, dopo 31 anni trascorsi su questo Aeroporto.

È da giorni che pensavo cosa dire in questo momento, mi balenavano diversi pensieri, anche quello di non riuscire a trasmettere realmente quello che volevo. Difatti avevo deciso di non parlare, perché il silenzio dice molte cose più di quello che normalmente diciamo. Ma poi pensandoci bene

come posso non rivolgere un saluto a coloro, con i quali ho condiviso questi anni: ai colleghi del 313° Gruppo, al primo Comando Aeroporto Udine- Rivolto, poi 2° Stormo. Tra l'altro in questi ultimi 4 anni ho ricoperto incarichi non attinenti alla mia categoria, ed i colleghi del 2° Stormo mi hanno aiutato a superare le difficoltà iniziali. Per questo ringrazio pubblicamente per la loro disponibilità e professionalità dimostratemi:

- i colleghi dell'M.S.A.;

- il Nucleo acquisti del 14° Gruppo nella persona del M.Ilo. Bevilacqua

- ed un grazie particolare a tutto l'Amministrativo per le non poche corse che mi hanno fatto fare inizialmente, corse che hanno contribuito ad arricchirmi di esperienza anche nel campo amministrativo. Un grazie particolare al M.Ilo Sebastiano per la sua illimitata disponibilità e al S.M. Gallucci. Un grazie va anche a tutti gli altri, con i quali, pur non avendo avuto rapporti di lavoro, siamo sempre stati legati da una sana e rispettosa amicizia.

Al Comandante de Rinaldis e a tutti gli Ufficiali del 313° Gruppo un grazie è pochissimo per quei momenti di attenzione che voi mi avete regalato, gli stessi che ho vissuto negli anni passati, che hanno contribuito a rafforzare la mia passione per l'Aeronautica Militare e il 313° Gruppo.

Infine un saluto ai Sottufficiali del 313° Gruppo. Colleghi, compagni di lavoro, cui in questo momento lascio il testimone, segno di continuità, con l'augurio di sempre migliori risultati. Rivolgo a voi il mio augurio affinché possiate raggiungere tanti obiettivi e raccogliere tante soddisfazioni, più di quante ne abbia avute io.

Non voglio dilungarmi troppo, diventando patetico e noioso, ma gradirei trasmettervi ciò che ho nel mio cuore: l'orgoglio di essere appartenuto ad un così prestigioso Reparto. Mi sono sentito un vostro ammiratore privilegiato, e continuerò ad esserlo da esterno, meno privilegiato.

Concludo con un grazie di cuore per aver così, in finale, reso dignitosa la mia persona.

Un grazie grande come il tricolore che disegnate nel cielo.

Ho ritrovato l'Aiutante Guglielmo Plaitano, dopo tre mesi dal "distacco", proprio a Rivolto, in occasione della periodica riunione del Circolo della P.A.N., dove "Otel" (da Guglielmo per gli amici) è il factotum, e, vedendolo triste e tirato, gli ho ricordato le mie ripetute apprensioni in quei giorni "di finale", su quel mondo poco civile, ostico, spesso impietoso che avrebbe dovuto quotidianamente affrontare per sopravvivere. Sii forte, Otel! Stringi i denti. Ce la farai! Hai scelto! Sei aiutato dalla "meravigliosa avventura" che hai vissuto con le "Frecce".

R.R.

...C'è un caffè pagato al "MATTINIERO"...

Ci sono degli eventi in cui la vita di un Reparto, prestigioso o meno che sia, viene messa alla prova.

Chi vi scrive non è un Generale in quiescenza, un nuovo Comandante, o un neo assegnato ma uno dei tanti specialisti della P.A.N..

Se mi permetto di scrivere sul notiziario del Circolo due righe in ricordo di Agostino è perché ritengo importante che esso deve essere veicolo di gioia nei momenti difficili ma anche di riflessione e ricordo in periodi più ardui.

Agostino per alcuni è stato semplicemente il Serg. Magg. Spinelli, per molti il collega Spinelli, per pochissimi l'amico Agostino detto Spino.

Si parla tra noi ed anche con lui, di solito davanti all'ennesimo caffè, della sua scelta di lasciare dopo alcuni anni la sua Sicilia e ricominciare in un Reparto nuovo, in una terra del profondo Nord, dovendo anche affrontare il carattere difficile di noi friulani.

Poco alla volta ha iniziato a lavorare con noi, sempre disponibile e spesso taciturno, a volte timido in tema di donne, con l'entusiasmo di chi affronta una nuova avventura.

Ognuno di noi, per motivi conosciuti o per l'ò più a noi ignoti, trova particolare feeling con poche altre persone; Spino lo ha trovato sicuramente in Paolo e Totò. Assieme hanno lavorato, assieme hanno volato con la formazione, assieme hanno giocato e si sono divertiti, tanto che un giorno, non ricordo chi, con ironia pungente, li ha soprannominati "GLI SVEDESI": lui siculo, un

napoletano e Totò, anagraficamente milanese, ma di "razza" siciliana.

Se c'era uno, c'erano gli altri!

Un Aiutante (dovrei dire primo maresciallo...) Il giorno delle esequie ci ha detto: "attenti, fate in modo di non dimenticare nè lui nè gli altri che ci hanno lasciato, perché chi non ha ricordo, e, quindi, passato, non può avere un futuro".

Personalmente non ho promesse da fare se non quella di dare la mia disponibilità perché ciò non avvenga.

Lascio ad altri più esperti e più competenti di me creare le condizioni per il giusto ricordo.

Ognuno di noi, in modo diverso, si porterà dentro il ricordo di Agostino ed io tra i tanti, ho il suo sorriso mentre scende dal 339 lo scorso anno, dopo la prova MAF in Slovenia, e mi dice "me la sono proprio goduta". È sceso a terra tranquillo e taciturno.

Si allontana dalla linea volo per fumarsi l'ennesima sigaretta. Ciao Agostino.



S.M. Agostino Spinelli

M.Ilo Gianpaolo Buccheri