



# Circolo della P.A.N.

Anno 4 Numero 06 Notiziario per i soci dell'Associazione Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale,  
- Direzione Redazione: via Udine, 56 Rivolto (UD)

Aerobase Rivolto 01-12-2002

## Il 2002 - Una stagione tutta particolare...

Un'altra stagione è finita e contemporaneamente è iniziato l'addestramento invernale che ci permetterà di esibirci anche l'anno prossimo in tanti e nuovi posti.

Questa è stata una stagione particolarmente significativa per le "Frece Tricolori". Infatti siamo riusciti ad esibirci in ben 44 eventi, un record da non sottovalutare. Ma la cosa più importante e che abbiamo raggiunto questo risultato in un arco temporale molto più ristretto rispetto agli altri anni, ridimensionando i rischieramenti fuori sede e cercando di utilizzare al meglio i voli di trasferimento. In questo modo, con una più logica distribuzione spaziale e temporale delle manifestazioni, siamo riusciti a fare di più con meno ore di volo ottimizzando le risorse a disposizione, che ultimamente non sono più quelle di un tempo...

Francia, Slovacchia, Portogallo, Inghilterra, Spagna sono state le Nazioni toccate quest'anno dalle nostre ali. Purtroppo la prevista esibizione in Russia è stata cancellata, dalla Russia stessa, pochi giorni prima della data di effettuazione. Peccato! Avremmo potuto aggiungere un'altra bandiera, molto significativa, al muro dell'Hangar Pan, ove sono affisse tutte le bandiere dei Paesi visitati. Ma sono sicuro che prima o poi questo avverrà.

Tante manifestazioni anche in Italia. Dal Tirreno all'Adriatico, dal Lago di Garda a quello Maggiore, per finire poi ad Albenga sul Mar Ligure dove l'accoglienza alle "Frece" è stata particolarmente curata.

Quest'anno è stato anche l'anno dei sorvoli. Ne abbiamo fatti tantissimi, ovunque. Senza dubbio non posso rimarcare



... dal musetto di un glorioso Mc.205  
in mostra statica... si staglia  
Il Monumento ai Caduti di El Alamein.

l'importanza del sorvolo in occasione della firma del Trattato di Roma il 28 Maggio. Questo evento, passato forse un po' inosservato, è sicuramente un evento storico. A Pratica di Mare, località del sorvolo, erano presenti tutti i Capi di Stato o di Governo dei Paesi della Nato ed il Presidente della Russia. Proprio loro erano tutti schierati di fronte a me in attesa del sorvolo della P.A.N. che il leader, Paolo Tarantino, ha condotto con maestria, spettacolarità e



Le "Frece Tricolori" onorano  
con il tricolore i Caduti di El Alamein

sicurezza. Le qualità che lo hanno sempre contraddistinto in ogni esibizione.

Una particolare nota di riguardo va poi al sorvolo effettuato sul monumento ai caduti ad El Alamein, nello scorso Ottobre. Non nascondo l'emozione, ed anche il velo di commozione, che ci ha invaso tutti durante l'effettuazione di quell'evento dedicato a coloro che avevano combattuto per la loro, e nostra Patria. Dopo la battaglia molti di loro sono rimasti lì per tutti questi anni, quasi ad aspettare forse proprio questo: un lunghissimo drappo tricolore disteso sul deserto per chilometri e chilometri, la bandiera che avevano difeso ed onorato fino al sacrificio estremo!

Ora non ci resta che iniziare di nuovo da capo. L'addestramento invernale sarà anche quest'anno duro e faticoso. Simone Pagliani sarà il nuovo pilota che entrerà in formazione, si muove ancora un po' troppo in ala, ma in fondo è solo la prova che è appena all'inizio di questa meravigliosa avventura, che va goduta a passi lenti ed umili... C'è qualche novità per il programma acrobatico del 2002, ma non posso dirvi di più finché non verrà approvato dalle Superiori Autorità, volevo solo stuzzicare un pochino la curiosità e lasciarvi il piacere maggiore alla sorpresa qualora avverrà.

Non posso che concludere ringraziando di cuore tutti coloro che mi permettono di raggiungere gli obiettivi assegnati al Reparto, ma soprattutto che mi permettono di operare sempre in un clima sereno e gioviale, ma al contempo serio, professionale e produttivo. A tutti gli uomini del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico va soltanto il merito più grande e significativo, quello di far sempre ben figurare l'Aeronautica Militare e l'Italia.

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

## L'amico crew-chief...

Stavo sfogliando i miei album di fotografie che documentano la mia attività passata di pilota militare (lo faccio saltuariamente quando sento il bisogno, chiudendo gli occhi, di rivivere momenti meravigliosi e rivedere persone con le quali ho condiviso, nella buona come nella cattiva sorte, il lungo periodo trascorso in seno all'Aeronautica) e, all'improvviso, una fotografia, scattata in quel di Ghedi a cavallo degli anni 57-58, mi ha colpito in modo particolare suscitando in me un sentimento di tristezza ma anche di riconoscenza verso una persona che mi è stata molto vicina per quasi dieci anni nei "Diavoli Rossi" e nelle "Frecce Tricolori". Il personaggio ritratto sull'ala del mio F84/F dei "Diavoli Rossi" era il mio crew-chief.

Figura importante quella del capo-velivolo nell'organizzazione di un Gruppo di volo, la pedina ultima della catena del Reparto di manutenzione che consegna al pilota il velivolo in perfette condizioni di efficienza opponendo la sua firma sul libretto dello stesso; uomo di fiducia a diretto contatto con il pilota prima e dopo il completamento della missione.

Ricordo gli inizi nei Diavoli Rossi, ricordo leggermente offuscato dal tempo trascorso, quando mi fu assegnato il velivolo, il mio velivolo, e il mio crew-chief Roberto Marzano, giovane Sergente originario del profondo sud. L'avevo conosciuto prima solo in superficie ma da allora, avendolo accanto tutti i giorni ho imparato ad apprezzare le sue doti: pacato e riflessivo ma, al tempo stesso, energico e sicuro nelle sue decisioni, è stato il validissimo collaboratore che tutti vorrebbero espletando il delicato compito a lui assegnato con capacità, professionalità e alto senso di responsabilità.

Ricordo il giorno in cui il mio leader Squarcina tentò, prima con le buone e poi dall'alto della sua autorità di prenderlo con se offrendomi in cambio il suo; riuscii a convincerlo che non era il caso di insistere, senza arrivare con ciò ad un atto di insubordinazione. Ci ha lasciati troppo presto il caro Marzano e mi sarebbe piaciuto potergli dire ancora una volta che è stato per me, oltre che un tecnico fidato, un amico nel vero senso

della parola.

Ed era anche spiritoso, come il giorno in cui a Parigi, dopo il Salone di Le Bourget, mentre ero intento a controllare il velivolo prima del decollo per il rientro in Italia, ad una mia arrabbiatura nei suoi confronti, mi rispose candidamente "...spero che non le dispiaccia Comandante se anch'io quest'anno sarò in grado di portare la famiglia al mare!" Ho accusato il colpo e, commosso, gli ho chiesto scusa.

Dovrei ora raccontare i precedenti del simpatico episodio ma non è il caso di farlo ufficialmente su di un pubblico scritto: lo farò a viva voce alla prima prossima occasione.

Gen. B.A. Vittorio Cumin



**Il Presidente unitamente  
al Consiglio Direttivo  
augura a tutti i Soci e loro Familiari  
i più fervidi Auguri di Buon Natale  
e felice Anno Nuovo**

## Ciclo di conferenze.

Promossa dall' "Associazione Culturale 4° Stormo di Gorizia" nella persona del Presidente Com.te Fulvio Chianese - ha avuto luogo il 25 ottobre u.s. presso la Biblioteca Statale Isontina la conferenza su "L'Aviazione ieri, oggi, domani - Ricordi d'acrobazia aerea" con la partecipazione del Circolo P.A.N. di Rivolto.

Relatore il Col. Renato Rocchi con interviste al Gen. B.A. Vittorio Cumin, allo Specialista Roberto De Simone e con l'assistenza per l'animazione video dell' 1° M.llo Guglielmo Plaitano.

la redazione



## Il Gen.le Plinio Locatelli un friulano protagonista nel 1° Stormo C.T.

Martedì 7 maggio - sala Polifunzionale del Comune di Campoformido - felice coincidenza! - per la ricorrenza del 78° Anniversario della Costituzione del 1° Stormo Caccia Terrestre - un folto pubblico di appassionati ha assistito all'incontro-conferenza del Col Renato Rocchi "Memorial Day" - Gen.S.A. Plinio Locatelli - un friulano protagonista nel 1° Stormo Caccia Terrestre di Campoformido - 1923-1943 - promosso dal Comune di Campoformido e organizzato dal locale Nucleo dell'Associazione Arma Aeronautica - in collaborazione con il Circolo della P.A.N..

Hanno fatto gli onori di casa il Sindaco - On. Pietro Fontanini e il Comandante del 2° Stormo - Col. Pil. Gavino Manca.

Ospite illustre il Gen. S.A. Sandro Ferracuti - Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, appositamente arrivato da Roma per assistere alla commemorazione.

Dopo il saluto ai familiari del generale Locatelli - ricordo che il Generale Ferracuti è un friulano di animo e di sentimenti - non nato in Friuli - ma con radici in Friuli - in quanto da parte di madre appartiene alla "dinasty" Locatelli - e il rituale scambio di "crest" - il Col. Rocchi ha tracciato il profilo dell'Uomo, del Pilota, del Comandante Plinio Locatelli.

*Plinio Locatelli nasce a Ragogna (Udine) il 20 giugno 1896. Si arruola nel 1915 con il grado di S.Tenente e viene assegnato all'8° Reggimento Alpini. Combatte con onore sul Carso.*

*Ammesso alla Scuola di Venaria Reale - nel maggio del 1918 si brevetta pilota militare. Su richiesta viene trasferito sul*

*C a r s o c o n  
r i s c h i e r a m e n t o  
s u l l ' a e r o p o r t o d i  
A v i a n o e c o m b a t t e  
s u l f r o n t e  
o r i e n t a l e .  
V e l i v o l o i n  
d o t a z i o n e : l o  
S P A D V I I .*

*La fine delle  
ostilità lascia  
buona parte dei  
piloti senza un  
lavoro, senza più  
una ragione di  
vita - fino al  
fatidico 7 maggio  
1923, quando a  
Campoformido si  
costituisce il 1°  
Stormo C.T..*

*Nel maggio del 1925 il Cap. Locatelli è a Mirafiori per la costituzione del 2° Stormo C.T..*

*Rientra a Campoformido nel 1928, quando prende il comando del 1° Stormo il Ten. Colonnello Rino Corso Fougier - e Campoformido entra nella leggenda: "nasceva" l'acrobazia aerea collettiva.*



Il Gen.le Plinio Locatelli



Il Sindaco On. Pietro Fontanini consegna al Gen. S.A. Sandro Ferracuti il "crest" del Comune di Campoformido.

*Nel 1931 il Com.te Locatelli assume il Comando dell'81ª Squadriglia - la più ammirata, la più rispettata dello Stormo.*

*Nel gennaio 1936 prende il Comando del 1° Stormo C.T. Il Ten. Col. Plinio Locatelli, impegnato nella guerra di Abissinia e di Spagna.*

*Il 22 novembre 1937 il Colonnello Plinio Locatelli lascia il Comando del 1° Stormo C.T. E viene assegnato al Comando Generale Divisione Aerea della 2ª Z.A.T. Di Padova*

*All'entrata in guerra dell'Italia - il Com.te Locatelli riveste l'incarico di Capo di Stato Maggiore della 2ª Z.A.T., Ma nel 1942 - causa malattia - viene posto in congedo.*

*Nel dopoguerra è Presidente della Sezione Arma Aeronautica di Udine.*

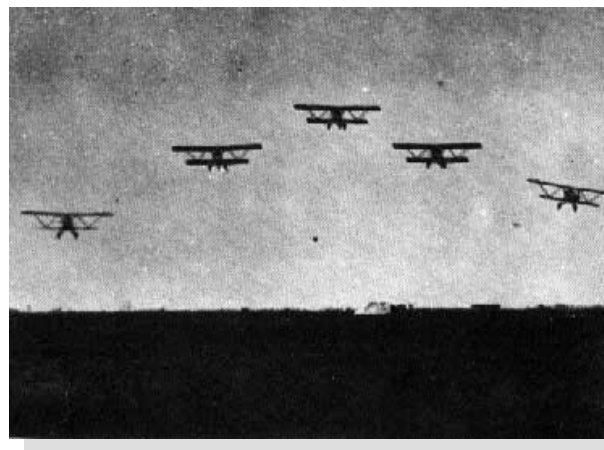
*Nel 1948 - con il grado di Gen. B.A. (r) riveste la carica di Presidente onorario della Sezione Arma Aeronautica di Udine e, in seguito, Presidente dell'Aero Club Friulano.*

*Nel 1958 viene nominato Generale D.A. (R).*

*Muore a San Daniele del Friuli il 31 dicembre del 1973.*

*Questa la vita del Pilota Plinio Locatelli - un mito nella leggenda del 1° Stormo C.T..*

la redazione



Campoformido 1930 - in decollo la Pattuglia Acrobatica del 1° Stormo C.T. a "cuneo" di 5 CR20...

## Un giorno per me indimenticabile

“2° Raduno Piloti Pattuglie Acrobatiche”- gran lavoro del sott.to Brugar in collaborazione con l'eclettico "speaker" - Capitano Renato Rocchi (manifesti, pieghevoli vari etc.).

In serata il "gran galà " delle Frece Tricolori da Boschetti, presente l'allora Capo di Stato Maggiore Gen. S.A. Duilio Fanali.

Il sott.to, presente al banchetto, "spronava " l'amico Renato a chiedere al Capo di Stato Maggiore, che mi "concedesse" un volo sul "G91T"...

E sempre Renato, affiancato dal sott.to, si presentava sull'attenti... e, battendo i tacchi, faccia a faccia al Gen. Fanali, con fare diplomatico chiedeva uno "speciale" permesso, di "far volare sul biposto "Fiat G91T" il presente P.P.P." , che, trepidante, attendeva un "sì"... positivo.

Con il sorriso, il Generale Fanali rispose: "senz'altro..." e suggeriva all'amico Renato di fare "due righe" di richiesta al 5° Reparto S.M..

Non ci stavo nella pelle . Mi sembrava un sogno.

Invece era realtà.

Venivo convocato in quel di Treviso - Aeroporto sede del 2° Stormo- dove il Capitano Pilota G. Schievano mi prendeva sotto la sua posizione, per i vari controlli, "impacchettato" per bene, mi spararono sul "vertical binario"...controllo cuore, pressione, sistole, extra sistole. Tutto "ok".

Un secondo controllo con il dottor Lizza 51° Stormo Istrana: elettrocardiogramma, esami urine etc. (sulle urine mi trovarono tracce di... vino, poca "roba"!!!)

Rivestito che fui, il dott. Lizza telefonò al Com.te delle "Frece" - Ten. Col. Pilota Giancarlo Sburlati, comunicando la mia idoneità al volo sul "G91T".

Passava qualche settimana, finalmente l'amico Capitano Rocchi, mi telefonava fissando la data del volo: "sabato 3 aprile 1971". Chiesi chi mi portava a "spasso" nel cielo veneto, e Renato mi rispose: "il Capitano Pilota Danilo Franzoi". Altra fuoriuscita di pelle per la gioia, sapendo chi era l'amico Danilo e che "manico"...aveva...

Parto di mattina presto, arrivo verso le 10 in quel di Rivolto Aeroporto, sede del 313° Gruppo A.A.,



Brugar ...pronto al decollo...

Renato era sul "pezzo" a d'attendermi, poi arriva il "mio" Pilota Danilo Franzoi.

Fugace pranzo, breve siesta, partenza verso la "linea volo".

Vestizione: tuta "antig", il caschetto?? l'unico adatto alla mia "capoccia" era quello del Cap. Ferrazzutti: ero "il solista delle Frece"; Danilo mi suggeriva di fare un segno di come era appeso il caschetto di



Brugar e Danilo... dopo il volo l'abbraccio...

"Farraù", - altrimenti, se si accorgeva della manomissione, erano... guai...

"Briefing" e prevolo.

L'amico Danilo mi istruiva: allora-in caso di lancio- tira con le due mani la maniglia sopra la testa, -...davanti al seggiolino in mezzo alle gambe c'è un'altra maniglia tira verso l'alto (non ricordo se partiva anche il tettuccio) ... taglia le corde laterali... alzati e ... vai ! ... e se no ( in dialetto trentino mi disse "te vai farte ciavar!!!"

Io, ero pronto al volo, non incameravo altro. Mi sistemo sull'abitacolo del "G91T", il "crew chief" assesta le cinghie, caschetto e maschera ossigeno... aggancio "tubo anti "G" ... tutto "ok" ...

Danilo (interfono) mi disse: "si parte..."

Messa in moto, riscaldamento, pressioni etc. tutto a posto.

Decollo, quota a salire ... tremila "feet"... tempo primaverile... nuvoloni sparsi... qualche piovasco.

Dalla gioia toccavo il cielo con un dito.

Più di qualche "tonneau" ... un "looping"... sentivo l'anti "G" ... gonfiarsi e sgonfiarsi ... ero sempre più entusiasta, non sarei più sceso tanto era meraviglioso il volo.

Tempo di volo? 0.45'. Rientro in quel di Rivolto. In avvicinamento all'Aerobase ci investiva un violento acquazzone, ... la pioggia correva sopra il tettuccio...

sottovento... autorizzazione all'atterraggio ... la pista in uso era alquanto allagata e Danilo mi informava che l'atterraggio era "alquanto ... da naso" ... ma io mi sentivo in ottime mani!

Il "crew chief" mi liberava dall'imbracatura, toglievo il caschetto e la maschera.

Danilo, mi guardò e sorrise; aveva capito la mia contentezza, la mia gioia del volo.

Ufficio Comando- Rocchi era sul "pezzo" - e testualmente mi disse: "mi son dimenticato di farti firmare l'assicurazione, così domani 4 aprile domenica, farai un altro volo sul "G91T" e, naturalmente, con ... Danilo... "Terno secco"!

Ospite all'albergo "Frece Tricolori" per una lunga notte.... attendendo ansioso il "di di festa"...

Ore 8 sveglia. Sento un ticchettio, ho pensato che all'adiacente reparto servizi qualche rubinetto gocciolasse... niente, tutto a posto!



Mi sdraio sul letto, risento il "tic tac", mi viene un dubbio... alzo la persiana, piove e come... piove...! Quella domenica era previsto un volo di studenti udinesi a bordo di un "Farchild C-119". Il tempo peggiorava. Imprecavo, niente, nessun spiraglio, nessuna speranza. Dovevo tornare il sabato successivo?!

Certamente...

Salutai e ritornai in quel di Caerano city nord.

Qualche amico non ci credeva, ma lo convincevo con le prove alla mano... anche sul volo da rifare il sabato successivo.

Lunedì 9 aprile, una telefonata dell'amico Renato mi...gelò,

non parlai, ascoltai il quanto mi scandiva telefonicamente. Non ricordo esattamente se a Rimini Aeroporto o in quale altra Base, un Fiat "G91T" aveva "stallato" in atterraggio, (domenica 4 aprile pomeriggio) causa condizioni atmosferiche avverse perdevano la vita l'istruttore e l'allievo pilota. Piansi. Renato firmò l'assicurazione.

Dopo quel volo mi sentivo parte delle "Frecce Tricolori" perché avevo volato con il "Capo formazione"... più che valido, più che amico.

Danilo, Ti ricorderò per sempre, e piangendo Ti dico, ciao.!

Brugar

## Nel ricordo, con affetto ...

È da più di un anno che il buon Guglielmo mi chiede di scrivere un articolo. Per mancanza di tempo, voglia ed ispirazione, i giorni sono passati senza produrre nulla, finché il "Play" non mi ha dato un ordine perentorio: ma scrivere su cosa o di cosa?

Lo spunto me l'hanno date alcune fotografie che stavo riordinando, nelle quali appariva il nostro ex Ufficiale Tecnico Carlo Baron. - scriverò qualcosa su di lui - mi son detto, - perché no? D'altra parte, lui ha scritto spesso su tanti ed a tanti. Da quando sono in Aeronautica, più volte ho sentito pronunciare le classiche frasi: "nessuno è indispensabile" o "morto un Papa se ne fa un altro"; in fin dei conti è vero, la vita e le attività proseguono comunque, tuttavia e pur vero che ognuno di noi, lasciando il Gruppo, porta con se delle tipicità, delle particolarità, delle qualità, dei vizi che hanno contraddistinto la propria permanenza al Reparto. Ebbene, Baron è una persona di cui si sente la mancanza nella quotidianità del Gruppo.

La grande esperienza maturata in 18 anni di Reparto gli permetteva di navigare sicuro nel mare di difficoltà ed impegni e, grazie anche alla sua scaltrezza, buonsenso ed intelligenza, di condurre sempre la nave in porto.

Manca quel suo modo allegorico di dirti le cose. Non posso scordarmi quel giorno in cui si avvicinò ad un mio collega dai capelli un po' lunghi porgendogli la mano: - condoglianze vivissime - con faccia di circostanza. - condoglianze per cosa? - fu la risposta stupita. - ho saputo che t'è morto il barbiere! - e tutto questo accompagnato da una mimica facciale che era tutta un programma e valeva più di mille parole.

Sia chiaro, non è che non avesse difetti, ma tutto sommato la bilancia pendeva sicuramente dall'altro lato. Se sbagliava, pur non ammettendolo se non con difficoltà, sapeva farsi perdonare.

La battuta sempre pronta con tutti, il savoir-faire, l'equilibrio facevano di lui la persona sulla quale ruotava tutta l'attività del Gruppo. Era Ufficiale Tecnico, ma anche P.R.. Specialista e Pilota, superiore e compagno. Tutto faceva di lui la grande chiozza: sotto un'ala gli Specialisti, sotto l'altra gli Ufficiali, pronto a proteggere entrambi come a beccarli in testa quando qualcuno se lo meritava. Gli piaceva sentirsi il grande papà di



... un momento di relax ...

tutti, ma i figli, si sa, soffrono del complesso di Edipo e si finiva per scontrarsi, ma passata la rabbia, il dialogo riprendeva, sempre più rispettosi l'uno dell'altro.

Ed il calcio? Quante battute, sftò, burle nei confronti del suo Milan perdente, ma comunque l'ultima parola doveva essere sempre la sua.

La sua ultima missione con la PAN in Israele e Giordania era al termine. Dopo pochi giorni avrebbe lasciato il Gruppo. La missione fu un successo sotto ogni punto di vista e l'ultimo giorno, sul pullman che ci riportava in albergo, il personale era particolarmente di buon umore. Alcuni, non senza un allegro sadismo, iniziarono a cantare all'indirizzo di Baron canzoni strappa lacrime del tipo "Resta cun me" e "Torna a Surriento". Ebbene, vedere colui che aveva un pò di quel atteggiamento del "Uomo che non deve chiedere mai" sciogliersi in una sincera commozione, mi ha fatto capire quanto fosse doloroso per lui il sopraggiungere dell'addio alla sua passione, a quella che è stata, in tutti i sensi, la sua vita.

Son quasi certo che quest'articoletto lo imbarazzerà (sembra quasi un elogio funebre o le sue note caratteristiche!), Ma mi auguro gli faccia piacere, perché, in fondo, il suo scopo è di rendere il giusto merito a colui che per quasi un ventennio è stato un cardine delle "Frecce Tricolori" e al quale forse nessuno, per opportunità o pudore, aveva mai espresso la sua gratitudine ed affetto.

Uno Specialista

## Violazione delle leggi della fisica...

Il bombo (comunemente conosciuto come calabrone), vola con potenti e sicure manovre, accompagnato da un ronzio profondo. Eppure, in base ai calcoli degli ingegneri aeronautici, basati sulle rigide leggi dell'aerodinamica, non potrebbe neanche staccarsi dal suolo.

Lo rivela Alessandro Focarile, del laboratorio di Ecologia forestale e alpina di Medaglia, in Svizzera. In un bombo infatti (peso medio 0,63 grammi) è molto vistosa la sproporzione fra la superficie alare e la fusoliera. È come se fosse un Jumbo con una capacità di carico di 80 tonnellate e un'apertura alare di soli 20 metri. Eppure i calabroni volano, eccome.

In primavera si spostano incessantemente alla ricerca del polline. Dopo la raccolta invece si devono preoccupare di alimentare il nido sotto terra.

Dopo l'ape domestica, i bombi sono fra i più comuni imenotteri (insetti con quattro alimenbranoze). Popolano campi e boschi e riescono a vivere anche a quote elevate (fino a quattromila metri nelle montagne dell'Himalaya). Riescono a volare anche a temperature particolarmente basse (4° C) spingendosi fino alle gelide isole dell'Oceano



... il calabrone ...

Artico.

I calabroni non sono aggressivi. Però sono muniti di un temibile pungiglione lungo più di 2 millimetri che non esitano a utilizzare, se importunati.

I bombi vivono in piccole società matriarcali di un centinaio di esemplari, e hanno vita relativamente breve (ma lunga per un insetto) che si conclude nell'arco di un anno.

Questi imenotteri sono muniti di efficienti fotorecettori che permettono loro di vedere nel buio.

Franco Isola

## Un incontro del cuore

Anche ai Cantieri Riuniti dell'Adriatico di Monfalcone, la fine delle ostilità lasciò la gente senza un lavoro.

Per sopravvivere bisognava arrangiarsi.

A Lidio Poian non mancavano di certo impegno e mani d'oro.

E nella sua Romans - una ridente e simpatica cittadina con non più di duemila anime - in provincia di Gorizia - allestì un'officina con tanto di tornio, per estrarre dal metallo il pezzo di precisione "tirato" al decimo del millimetro.

Il tempo gli ha dato ragione. Oggi ha un "laboratorio" con 19 operai specializzati sulle più sofisticate macchine di precisione e, a dimostrare serietà e professionalità, consegna "l'ordine" con il "certificato di garanzia".

La "Lidio Poian e Co. Meccanica di precisione" conta oggi tra i clienti d'élite la Meteor di Ronchi dei Legionari, l'Aeronavali di Venezia, la Grande Motori di Trieste, la Sincrotron di



Il momento della consegna del ritratto di Mario Squarcina (pittore Brugar) a Lidio Poian - alla presenza: V. Cumin, R. Rocchi, G. Plaitano, F. Russo, Postir.

Trieste, l'Aprilia.

Con gli anni Lidio Poian - il titolare dalle mani d'oro - è andato in pensione - al termine di una vita di lavoro - e quel "C" non vuol significare "Company", ma la "continuità": la parte operativa al figlio Claudio - l'ha "tirato su a sua immagine e somiglianza" -, la parte amministrativa alla figlia Luisa.

Mi diceva Luisa: "in pensione sì, ma non può stare lontano dalla sua "creatura" - ogni mattina arriva in bicicletta...prende posto nel suo ufficio e ci controlla sul lavoro... sulle consegne... a volte mugugna... a volte "rompe"... ma guai se quella visita ci venisse a mancare!

Con Lidio a Romans - un incontro del cuore - per ricordare assieme un Amico fraterno per Lidio - per noi un "mago" nel nostro pianeta: Mario Squarcina.

Siamo "a casa" anche del Com.te Vittorio Cumin - che ci aggiorna sul "gemellaggio" Romans-Squarcina - con il "rifugium" a Romans di Mario Squarcina negli anni del dopo armistizio (settembre 1943 - 1945).

Eclettico, sportivo, estroso il S.Ten. Pilota Mario Squarcina - sposato a Gorizia con Gigetta de Braunitzer - dopo l'8 di settembre trovava ospitalità a Romans - in "casa Poian".

Venti mesi indimenticabili tra paure sofferte, apprensioni e tante speranze di sopravvivere con la famiglia, grazie la copertura di un' "isola" felice di amici. In vita rimangono l'amicizia e la riconoscenza per Mario Squarcina.

r.r.

## Scienza - Ingegneria - Curiosità.

Da questo numero inizia la collaborazione con gli esperti del 313° Gruppo addetti alla manutenzione e prova del velivolo MB 339A. In questo numero, ad opera della Sezione Armieri rivivremo la storia del componente per eccellenza che ha equipaggiato aerei dell'era moderna fino ai giorni nostri.

Roberto De Simone

Gli armieri sono la categoria cui è dedicata la manutenzione dei seggiolini. Tutta la manutenzione del seggiolino è a scadenza calendariale, cioè non potendogli dare ore di funzionamento, perché è un sistema "dormiente", la ditta costruttrice ha dettato la tempistica in funzione di un'esperienza vastissima. Il "Mark 10" ha una scadenza d'ispezione biennale, mentre la revisione è ogni 6 anni. Chi lavora sui seggiolini è immerso, anzi sommerso da date di scadenza le quali non possono essere prorogate. Se sfugge una, sono guai, non perché un secondo dopo la mezzanotte della data di scadenza il particolare non funziona, ma tutti i sistemi di salvataggio vengono usati una sola volta e la garanzia che questo avvenga è data anche da queste regole severissime a cui bisogna assolutamente attenersi. Ci sono 3 livelli manutentivi: 1°, 2°, 3°.

Il 1° livello consiste nella rimozione/installazione del seggiolino dal velivolo, inoltre la sostituzione del paracadute, del pacco sopravvivenza e dell'ossigeno d'emergenza.. Inoltre prevede la sostituzione delle cartucce (11) e del pacco razzi, lavoro delicato in quanto si maneggia esplosivo e, come gli armieri sanno: mai avere confidenza con lui, trattarlo con le dovute maniere e mai scherzarci sopra.

Il 2° livello viene eseguito al Centro manutenzione (CM). Consiste nell'ispezione biennale. Il seggiolino viene completamente disassemblato nei suoi componenti, ispezionati, provati al banco, minimo tre volte, tarati e reinstallati sul seggiolino. La prova finale viene eseguita immettendo aria compressa negli impianti,

controllati per l'effettivo funzionamento della sequenza e per eventuali perdite che possono avvenire nelle varie giunzioni. Vengono eseguite eventualmente anche prescrizioni tecniche o modifiche non troppo complesse.

Il 3° livello viene eseguito ai reparti di Manutenzione Velivoli (RMV) ogni sei anni. Consiste in una revisione totale del seggiolino, oltre che ai suoi componenti anche alla struttura e vengono eseguite eventuali modifiche, o prescrizioni tecniche di una certa complessità. Al 313° gruppo viene eseguito il 1° livello, in quanto il 2° ed il 3° vengono eseguiti a regola d'arte dai nostri colleghi del 10° RMV di Lecce. È effettivamente il più semplice, ma non significa che sia privo di responsabilità: non esiste una prova funzionale per accertarsi che tutto sia a posto, i controlli sono visivi e all'installazione delle cartucce non bisogna distrarsi e lavorare sempre in due: mai da soli! Seguire supinamente, mai fidarsi delle cose imparate a memoria. Mai fare questi lavori in fretta, e questo deve essere inteso come buon senso, non come un atteggiamento negativo. Anche se gli Armieri tradizionalmente sono considerati specialisti di scarso spessore culturale/tecnico, senza gli Armieri l'U.S. Air Force sarebbe solo il più grande aeroclub del mondo! A confortarci in questa realtà che ci considera una razza a parte: "armieri, pompieri, autieri, carabinieri" ci pensa S. Barbara che, tra tanti mestieri, ci protegge dall'alto dei cieli (si festeggia il 4 dicembre).

### Martin Baker...

Molto spesso si sente parlare dei "Martin Baker", efficientissimi sistemi di salvataggio, ma ben pochi sanno la loro storia o i problemi incontrati nella loro progettazione. Le origini dei seggiolini eiettabili va ricercata in Germania negli anni '40, dove i progettisti della Heinkel riuscirono a costruire un seggiolino efficiente che salvò la vita a circa 60 equipaggi durante la guerra. Non va dimenticato che altre nazioni come la Svezia, gli Stati Uniti, l'Urss, la Cecoslovacchia hanno dato moltissimo in questo particolare campo. Durante i primi esperimenti in Germania si capì che c'era un limite di "g" che il corpo umano può sopportare, ma non si comprese l'importanza del rateo dell'accelerazione applicata durante l'eiezione. Questo rateo di aumento dei "g" viene riferito con un termine tecnico: "jolt", che significa sobbalzo; se siamo sottoposti ad un basso numero di "g" che sopportiamo facilmente, diventano intollerabili se ottenuti in un troppo breve periodo di tempo. Per esempio se 10 "g" si raggiungono in 1/80 di secondo, il nostro corpo è sottoposto ad un rateo di applicazione, "jolt", di 800 g/sec. Il seggiolino della Heinkel installato sul He 219 aveva una velocità di eiezione di 8,5 m/sec. con un picco di 12 "g" per la durata di 0,13 sec., Ne risultava un "jolt" di circa 1.200 g/sec. che sono da considerare un rischio intollerabile. Il dott. Wieseholer intuì che la tolleranza alle accelerazioni di breve durata erano dipendenti dal loro rateo di salita e che il "jolt" era il fattore principale nel produrre lesioni. Nel 1944 in Inghilterra James Martin in collaborazione con gli scienziati dell'Istituto di Medicina Aeronautica, scoprì i limiti di tolleranza.

- Il picco di accelerazione non deve superare i 21 "g" e non deve essere superiore a 1/10 sec.

- Il rateo di salita dei "g", il "jolt", non deve essere maggiore di 300 g/sec.

- Per reggere questa accelerazione, la spina dorsale deve essere mantenuta eretta.

Con questa risposta alla soluzione del più grande problema fisiologico che aveva portato al blocco degli studi sui seggiolini eiettabili, James Martin si prepara ad entrare nella Storia e perché no nella leggenda.

Il primo seggiolino Martin Baker entrato in produzione è stato il "Mark 1": era completamente manuale, però offriva molto per quel periodo e salvò circa 50 piloti. La decisione di dotare il "Mark 1" sui velivoli della RAF fu presa nel Giugno 1947 e completata 3 anni dopo. Le principali caratteristiche di questo seggiolino erano:

- la catapulte con 2 cartucce, una primaria e una secondaria, che dava una velocità di eiezione di 60 piedi/sec e le accelerazioni subite erano ampiamente al disotto del

CIRCOLO della P.A.N. 2003																				
gennaio					febbraio					marzo										
l	m	g	v	s	d	l	m	g	v	s	d	l	m	g	v	s	d			
	1	2	3	4	5				1	2							1	2		
6	7	8	9	10	11	12	3	4	5	6	7	8	9	3	4	5	6	7	8	9
13	14	15	16	17	18	19	10	11	12	13	14	15	16	10	11	12	13	14	15	16
20	21	22	23	24	25	26	17	18	19	20	21	22	23	17	18	19	20	21	22	23
27	28	29	30	31		24	25	26	27	28		24	25	26	27	28	29	30		
aprile					maggio					giugno										
l	m	g	v	s	d	l	m	g	v	s	d	l	m	g	v	s	d			
	1	2	3	4	5	6				1	2	3	4							1
7	8	9	10	11	12	13	5	6	7	8	9	10	11	2	3	4	5	6	7	8
14	15	16	17	18	19	20	12	13	14	15	16	17	18	9	10	11	12	13	14	15
21	22	23	24	25	26	27	19	20	21	22	23	24	25	16	17	18	19	20	21	22
28	29	30				26	27	28	29	30	31		23	24	25	26	27	28	29	



massimo consentito.

- lo sblocco automatico della catapulta mediante i gas della cartuccia primaria.
- la regolazione manuale dell'altezza della tazza del seggiolino per le diverse stature dell'occupante.
- i poggiapiedi fatti in modo di rimanere automaticamente sempre in linea con il pavimento.
- la maniglia di eiezione dotata di tendina para viso.
- il sistema del "Drogue Gun" per estrarre il paracadutino stabilizzatore (Drogue).
- il proteggi gambe integrato con la tazza per prevenire le disarticolazioni delle gambe a causa del vento durante l'eiezione.

L'eiezione avveniva in queste seguenti fasi:

- estrazione della maniglia di eiezione con tendina paraviso che facilitava il pilota ad assumere la corretta posizione e proteggeva il viso dall'azione del vento ed evitava la perdita del casco e maschera;
- la catapulta eiettava il seggiolino e l'occupante ad una velocità di 60 piedi/sec.;
- il "Drogue Gun" veniva azionato da un cavetto collegato alla cabina lungo 24 piedi;
- il seggiolino si stabilizzava orizzontalmente grazie al paracadutino stabilizzatore di 2 piedi di diametro;
- quando il seggiolino discendeva verticalmente il pilota doveva slacciarsi, buttarsi in avanti e, quando sufficientemente allontanato, tirare la maniglia di apertura del paracadute personale, che aveva un diametro di 24 piedi, ed eseguire una normale discesa con il paracadute.

Tutto questo appare macchinoso con pochi vantaggi rispetto ad un lancio di emergenza classico, ma dobbiamo tener presente che molti piloti non riuscivano ad uscire dalle cabine dei loro velivoli a causa delle forze aerodinamiche o di accelerazione, comunque il seggiolino "Mark 1" salvò 50 persone. Non tutte le eiezioni ebbero successo, anche perché per salvarsi serviva una quota uguale ad un lancio tradizionale. Analizzando i vari casi si portarono delle modifiche sostanziali quale il gancio a tenaglia che permetteva al paracadutino stabilizzatore di estrarre il paracadute principale anche in caso che il pilota fosse privo di conoscenza.

(Segue)



"MARTIN BAKER"  
il seggiolino "Mark 16"

### Nuovi Soci

- |                          |                          |
|--------------------------|--------------------------|
| M.Ilo ALOISI Giorgio     | M.Ilo ANZIL Andrea       |
| M.Ilo BUCCHERI GianPaolo | Cap. CAPPONI Davide      |
| Cap. COMMISSO Stefano    | M.Ilo GASBARRO Francesco |
| S.ra MOLINARI Angela     | M.Ilo PAPA Domenico      |
| M.Ilo SIMEOLI Domenico   | Sig. TOMEUCCI Antonio    |
| Sig. VENTURINI Luigi     |                          |
- 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

CIRCOLO della P.A.N. 2003																																																
luglio							agosto							settembre							ottobre							novembre							dicembre													
l	m	g	v	s	d		l	m	g	v	s	d		l	m	g	v	s	d		l	m	g	v	s	d		l	m	g	v	s	d		l	m	g	v	s	d		l	m	g	v	s	d	
1	2	3	4	5	6		1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14	8	9	10	11	12	13	14	8	9	10	11	12	13	14	8	9	10	11	12	13	14	8	9	10	11	12	13	14	8	9	10	11	12	13	14	8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21	15	16	17	18	19	20	21	15	16	17	18	19	20	21	15	16	17	18	19	20	21	15	16	17	18	19	20	21	15	16	17	18	19	20	21	15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28	22	23	24	25	26	27	28	22	23	24	25	26	27	28	22	23	24	25	26	27	28	22	23	24	25	26	27	28	22	23	24	25	26	27	28	22	23	24	25	26	27	28
29	30	31					29	30	31					29	30						29	30						29	30						29	30						29	30					

I Soci del Circolo P.A.N.  
Partecipano al dolore del loro Presidente  
Gen. B.A.(r) Vittorio Cumin  
Per la scomparsa del fratello Luigi  
Romans, 13-07-2002