



# Circolo della P.A.N.

Anno 5 Numero 07 Notiziario per i soci dell'Associazione Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale,  
- Direzione Redazione: via Udine, 56 Rivolto (UD)

**Aerobase Rivolto 01-05-2003**

## Relazione del Presidente

Mi è particolarmente gradito rivolgere a voi tutti un sincero e caloroso saluto di benvenuto e, come ogni anno, in occasione dell'Assemblea, la circostanza mi riempie di gioia e soddisfazione perché mi offre l'opportunità di rivedere amici, colleghi e ex dipendenti con i quali ho vissuto in perfetta armonia i momenti più belli della mia vita in seno al nostro amato 313° Gruppo A.A..

E lasciatemi salutare un Socio del cuore, Luigi Venturini - accompagnato dalla figlia - fratello del nostro Mauro Venturini, Caduto per incivolo a Rivolto il 30 agosto del 1961, e, in modo particolare, la gentile Signora Emmina Borga Franzoi, moglie del compianto e sempre presente nei nostri cuori Danilo.

Sono trascorsi quattro anni, dall'aprile del '99, quando, in questi locali dove ci troviamo ora riuniti veniva finalmente approvato lo Statuto del Circolo della Pattuglia Acrobatica, e si procedeva alle prime elezioni previste dallo stesso. Dopo due tornate un altro biennio è passato, sarebbe più appropriato dire "che è volato", ed eccoci nuovamente alle prese con scheda e matita per decidere sulle persone delegate a gestire questo sodalizio a noi tanto caro.

Voglio però prima ringraziare ufficialmente tutti i componenti del Consiglio Direttivo senza fare nomi, perché tutti, dico tutti, sono stati all'altezza dei compiti assegnati loro per la faticosa e sincera collaborazione prestata.

Durante l'ultimo anno del mandato il Consiglio si è riunito come previsto, con cadenza mensile il primo mercoledì di ogni mese, escluso agosto. Si è lavorato in modo proficuo su tutti gli argomenti all'ordine del giorno, arrivando a soluzioni ponderate, condivisibili, a mio modesto avviso, da noi tutti.

Ma, insieme ai ringraziamenti ai Consiglieri, desidero invitare quanti tra i presenti lo desiderassero a proporsi per una partecipazione diretta nel Consiglio. Dico questo perché due Consiglieri hanno espresso il desiderio di lasciare l'incarico. Fosse nelle mie prerogative direi loro, con affetto "non se ne fa nulla!" ma devo essere pragmatico e rendermi conto che i gradi li ho lasciati da un bel po' (22 anni) e, molto a malincuore, devo accettare la loro decisione. Non mi resta, quindi, che ringraziarli ancora una volta per la loro opera preziosa, l'onestà d'intenti e l'attaccamento dimostrato nei confronti del Circolo e di conseguenza di tutti noi. Mi auguro comunque che possano rivedere i loro propositi per averli ancora con noi, quali pedine trainanti dell'organizzazione.

Ed ora una carrellata su quanto fatto in questi ultimi due anni. Nel passato erano state prese in considerazione varie proposte tese a coinvolgere tutti i soci del Circolo, ma purtroppo, per vari motivi - vedi la gita in Polonia al seguito delle "Frecce", i veglioni di Capodanno e Carnevale - non se ne è fatto niente. L'unico evento veramente importante è stato l'idea, promossa dal nostro Consigliere De Simone, di organizzare insieme alla P.A.N. il 1° Raduno del 313° Gruppo A.A.. È stata una felicissima occasione per le vecchie e le nuove generazioni di ritrovarsi e rivivere, in una splendida giornata di primavera, momenti indimenticabili della loro vita di pilota e di specialista della Pattuglia Acrobatica. Sono stati resi gli onori ai Caduti alla presenza del Capo di S.M. Gen. S.A. Ferracuti Sandro, del Com.te la Squadra Aerea - Gen. D.A. Pasquale Garriba e dell'allora Com.te la Div. Aerea C.B.R. - Gen. B.A. Antonio Urbano. Dopo il volo delle Frecce Tricolori ho avuto l'onore di appuntare sull'uniforme del Capo di Stato Maggiore il distintivo del Circolo, nominandolo Socio Onorario, come stabilito dall'Assemblea dei soci, - nomina che vedrà in futuro tutti i Capi di Stato Maggiore far parte del nostro sodalizio. È seguito, come ben ricordate, il "pranzo di corpo" nell'hangar della P.A.N..

Durante uno degli ultimi Consigli si è presa in considerazione l'opportunità di organizzare il Raduno con cadenza biennale, ma bisognerà sentire prima il pensiero del 313° Gruppo. Il Circolo sarà comunque sempre pronto ad offrire la più completa disponibilità e collaborazione al Gruppo per il raggiungimento degli obiettivi previsti.

Nella lettera di convocazione all'odierna assemblea nell'ordine del giorno appare la proposta del Col. Gaddoni. Chiarisco



Rivolto - 5 aprile 2003  
Gruppo partecipanti all'Assemblea del Circolo della P.A.N.

brevemente. Sembrava che dovessimo liberare i locali della sede del Circolo con la possibilità di occupare l'ex Circolo Sottufficiali della Base. Sarebbe diventata una sede di tutto rispetto, con spazi idonei per offrire la possibilità ai soci locali di trascorrere qualche ora in piacevole compagnia al di fuori degli impegni ufficiali, quali le assemblee o i raduni. Ci sarebbe costato qualche cosa di più per l'affitto; ed ecco che il Consigliere Gaddoni proponeva un minimo aumento della quota sociale. C'è stato però un ripensamento da parte del Comando del 2° Stormo e il tutto è rientrato. Rimaniamo però ancora nell'attuale sede.

Come da tradizione è stato organizzato il pranzo di Natale presso il ristorante "da Toni" a Gradiscutta di Varmo. L'adesione all'evento è stata più che soddisfacente con alcuni soci provenienti anche da sedi molto lontane, con ciò dimostrando l'attaccamento al Circolo. Nell'occasione è stato donato ai soci un berrettino con su stampato il "logo" dell'Associazione.

Sono stati stampati, nell'ultimo anno, due numeri del giornalino del Circolo: invito tutti a collaborare anche con poche righe.

Cade quest'anno il centenario del primo volo a motore: se ne è parlato in Consiglio anche alla luce del programmato viaggio promosso dall'Ass. Nazionale A.A. negli U.S.A..

La lodevole ed interessante iniziativa avrebbe toccato anche Wright-Patterson nello Ohio sede di un famosissimo Museo dell'Aria da me visitato nel lontano 1959 quando con i "Diavoli Rossi" ci esibimmo per due lunghi mesi negli U.S.A.. Ma la delicata situazione conseguente la guerra in corso, nonché il peso economico del viaggio, non certo indifferente, ha fatto sì che si soprassedesse.

Ultimamente abbiamo dato il via ad una simpatica iniziativa, dietro suggerimento di un nostro Consigliere, di far pervenire a tutti i soci gli auguri di buon compleanno. Iniziativa molto apprezzata dagli interessati perché ho incominciato a ricevere subito i loro ringraziamenti, il primo dei quali è stato, con mio sommo piacere, quello del mio vecchio istruttore: l'allora Maresciallo Chianese goriziano di adozione, grazie al quale più di 50 anni fa ho apprezzato le elevatissime qualità del Fiat G.59 presso la Scuole di Volo di Lecce. Il nostro socio T. Col. Lenzi, già P.R. delle "Frece" per un breve periodo, mi ha chiesto se non fosse opportuno stampare la serie completa dei poster realizzati in occasione dei Raduni quinquennali della P.A.N.. Ne abbiamo parlato in Consiglio e valuteremo il problema, fermo restando che tali riproduzioni non dovrebbero uscire

dall'ambito dei soci del Circolo.

Alla fine dell'assemblea, dopo le elezioni del nuovo Consiglio Direttivo, avremmo dovuto assistere al primo volo ufficiale delle "Frece", seguito dall'incontro con i soci del Gran Ducato dei vini del Friuli. Per le ovvie ragioni i due eventi sono stati cancellati. Ci ritroveremo, quindi, grazie alla cortese ospitalità offertaci dal Com.te del 2° Stormo Col. Pil. G. Ricca, presso i locali del Circolo Ufficiali della Base per un simpatico spuntino a base di prodotti locali.

Ma prima di concludere desidero ritornare su di un argomento prima marginalmente sfiorato e informare l'Assemblea sulle manifestazioni organizzate in Regione per ricordare il primo volo del più "pesante dell'aria" compiuto dai fratelli Wright sulla spiaggia di Kitty Hawk nel nord Carolina il 13 dic. 1903. A tal fine un anno fa, per quanto a mia conoscenza, è stato costituito un Comitato Promotore, in seno al quale si è posto in evidenza la figura del Com.te Fulvio Chianese, figlio del mio istruttore cui avevo accennato in precedenza, Comitato comprendente l'Università degli Studi di Udine, l'Istituto Tecnico Industriale "Arturo Malignani" di Udine e l'Associazione 4° Stormo di Gorizia. La stampa locale ne ha già parlato e continuerà ad informare i lettori quando da mercoledì 9 a sabato 12 aprile presso il Malignani e il Palazzo Antonimi, sede dell'Università di Udine, prenderà il via tutta una serie di incontri, dibattiti e conferenze con lo scopo - riporto il pensiero del Comitato - di "stimolare in ambito regionale un dibattito a livello politico ed economico da cui possono scaturire quesiti, riflessioni e proposte per contribuire ad una sempre maggiore diffusione di informazione sul mondo industriale, del trasporto aereo e dell'Aeronautica Militare".

Venerdì 11 aprile alle 15:20 all'Università interverrà un rappresentante della P.A.N. con il prof. Chittaro su "Realtà virtuale e simulazione di volo" il caso di studio delle "Frece Tricolori".

Mercoledì 9 invece alle 16:30 il Com.te Anticoli, De Simone e il sottoscritto saranno brevemente intervistati dal dott. D'Agostino sulle Pattuglie Acrobatiche del dopoguerra.

Alle 17:30 interverrà il nostro Col. Renato Rocchi su "Il volo acrobatico da Campofornido a Rivolto".

**Gen. B.A. Vittorio Cumin**

### 33° Anniversario caduti "C 119" ...

Il 25 aprile iniziava per le "Frece Tricolori" la "stagione '70" con il trasferimento a Grazzanise. La P.A.N. doveva intervenire al mattino con un passaggio sull'Accademia Aeronautica per il giuramento degli Allievi del Corso "Ibis3°", nel pomeriggio era impegnata sull'aeroporto di Capua per la manifestazione aerea organizzata dall'Aero Club.

Quel mattino c'era nell'aria l'allegria del primo giorno di missione.

I due "C 119" erano già arrivati, il carico già a bordo.

Il primo "C 119" decollava alle 09.20 ora locale.

Il secondo "C 119", in decollo, - al momento dello stacco - piantava il motore di sinistra, pochi secondi, l'eternità per i piloti per tenerlo in linea e toccava con l'estremità alare di sinistra un filare di pioppi, si schiantava al suolo e si incendiava, invadendo anche la strada statale Pontebbana.

Sette membri dell'equipaggio del "C 119" e dieci specialisti della P.A.N. perdevano la vita.

I Caduti:

313° Gruppo A.A.

**Cap. Salvatore De Crescenzo**

**M.llo Gianbattista Toso**

**M.llo Erminio Tarondo**

**M.llo Luigi Cattarossi**

**M.llo Rosario Fichera**

**S.M. Giuseppe Valentino**

**S.M. Bruno Bot**

**Serg. Eraldo Bertolini**

**Serg. Pietro Grassi**

**Serg. Gerardo Cavaliere**

46^ Aerobrigata

**Ten. Pil. Enzo Miotello**

**S.Ten. Pil. Angelo Ferretto**

**M.llo Salvatore Giammone**

**S.M. Ottaviano Giammatei**

**Serg. Luigi Giuliani**

**Serg. Roberto Bonanomi**

**Serg. Antonio La Cavalla**

**A Loro il nostro più caro ricordo.**

## Risultati votazioni "Circolo della P.A.N."

Il Consiglio Direttivo eletto dall'Assemblea convocata il 5 aprile 2003.

|                    |                      |
|--------------------|----------------------|
| Presidente         | Vittorio Cumin       |
| 1° vice Presidente | Maurizio de Rinaldis |
| 2° vice Presidente | Silvano Cargnelutti  |
| Segretario         | Mauro Zonta          |
| Consigliere        | Domenico Simeoli     |
| Consigliere        | Francesco Russo      |
| Consigliere        | Roberto DeSimone     |
| Consigliere        | Umberto Tanchis      |
| Consigliere        | Renato Rocchi        |

|             |                   |
|-------------|-------------------|
| Consigliere | Assenzio Gaddoni  |
| Consigliere | Gianfranco Baldan |

### Probiviri

|           |                  |
|-----------|------------------|
| Probiviri | Bruno Cedermaz   |
| Probiviri | Giuseppe Masutti |

### Revisori dei Conti

|          |               |
|----------|---------------|
| Revisore | Dario Bulfone |
| Revisore | Domenico Papa |
| Revisore | Sandro Locci  |

## Vittorio Pezzè: un protagonista di lusso.

Lui, il grande Pezzè, aveva il volo nel sangue. Lo viveva, lo soffriva, lo plasmava, lo addolciva, lo addomesticava, raccogliendo per l'anima sua le sensazioni più alte che sa dare soltanto il volo, esaltando per gli altri la sua bellezza.

Cinque anni di gregariato in pattuglia, capo formazione, solista, istruttore, collaudatore, questa la sua pagella di pilota.

Era il designato da una volontà superiore al ruolo di "gran maestro" del volo basico e acrobatico. Dinamico, pratico, pignolo, spigoloso con una carica di generosità addosso senza pari, un produttore di lavoro che aveva nella pianificazione la sua più riconosciuta virtù.

La storia racconta che, alla Scuola Volo Caccia di Merna - Gorizia, Pezzè da solo programmava quotidianamente i voli ai duecento e passa Allievi Ufficiali e Sottufficiali piloti, assegnandoli, a seconda delle capacità dimostrate, ai pochi istruttori a sua disposizione. I più "scarsi" se li prendeva lui in carico.

In una giornata si faceva quattro anche cinque uscite, adottando un metodo stringato ed efficace. Scaglionava, a distanza di un quarto d'ora, sei allievi su altrettanti punti geografici, ad una quota assegnata, con un orario ben preciso.

Partiva con il primo, quindici minuti fatti di virate, loopings, tonneaux, rovesciamenti, puntate, finta caccia e coppia stretta, poi, con puntualità cronometrica, accompagnava all'atterraggio l'allievo... riattaccava e andava a prendersi il secondo... poi il terzo... e così via.

In volo non scriveva mai. Al "debriefing", con una memoria da mostro, spiegava agli allievi gli errori commessi, dando consigli, delucidazioni, istruzioni precise.

Il "pivello" ascoltava e raccoglieva le parole del "maestro" con tutta umiltà, in quanto sapeva che nel volo successivo Pezzè avrebbe tirato i conti.

Le pecche se le ricordava, e bene!

Con lui l'allievo viveva sempre in campana. Otteneva così il massimo risultato con uno sforzo non certo minimo.

In proposito un aneddoto.

Correva l'anno 1942. La guerra incalzava in tutta la sua mostruosa brutalità. Un giorno il Comandante della Specialità Caccia di Campoformido lamentò l'invio di due "brocchi", che Pezzè aveva fatto passare per gente che sapeva stare per aria. La notizia rimbalzò a Gorizia. Pezzè saltò su un CR 32 e si trasferì a Campoformido. Andò a salutare il Comandante, come era suo dovere, e chiese il permesso di portare in volo, sotto gli occhi degli istruttori, i due piloti contestati.

Era caparbio, testardo, soprattutto in queste cose. E vagli a dar torto!

Li metteva in ala, uno a destra e l'altro a sinistra.

E su in volo.



Rivolto - 1985. 5° Raduno Piloti Pattuglie Acrobatiche. Occasione per un tuffo nel passato: l'incontro del "maestro" Vittorio Pezzè con i "discepoli" da sinistra A. Ceriani e V. Cumin.

Qualche manovra d'assaggio, poi passaggi a bassa quota, rovesciamenti, tonneaux, loopings con rientri a pelo d'erba. I due gregari erano sempre là, appiccicati, incastrati nell'ala del "maestro".

Li portò a terra e li accompagnò fino alla piazzola del Gruppo. Senza spegnere il motore, tirò fuori la testa dall'abitacolo per farsi vedere e gridò forte per farsi sentire, rivolto ai "giudici": "avete visto? I "brocchi" siete voi!", girò il "ciuccio" e se ne tornò a Gorizia.

Nel dopoguerra, dopo un periodo al 2° Stormo, ritornò alla sua missione didattica. Anche a Lecce come a Gorizia faceva tutto lui, pianificava sempre lui, volava sempre lui con i "bisognosi". Assolveva l'incarico con la solita grinta, con l'immutata passione, con la consueta politica del bastone e della carota.

In fondo era un burbero benefico.

Pratica di Mare doveva essere l'ultima sua spiaggia. Rivestiva il grado di Generale di Brigata Aerea. Sempre tra gli aeroplani anche se lontano dagli aeroplani, nell'incarico di Comandante della Base aerea più "complessata" dell'Aeronautica Militare, con oltre sei Reparti in sede. Poi, di tanto in tanto, un volo ci saltava fuori. Come dire no al "gran maestro"?

Il 5 maggio muore a Roma il Gen. D.A. (r) Vittorio Pezzè - una leggenda nel pianeta del "volo acrobatico".

## Un "top gun" in carriera...



È fresco di promozione al grado superiore il Col. Pil. Maurizio de Rinaldis - Comandante il prestigioso 313° Gruppo A.A.. Complimenti vivissimi dai Soci del Circolo della P.A.N..

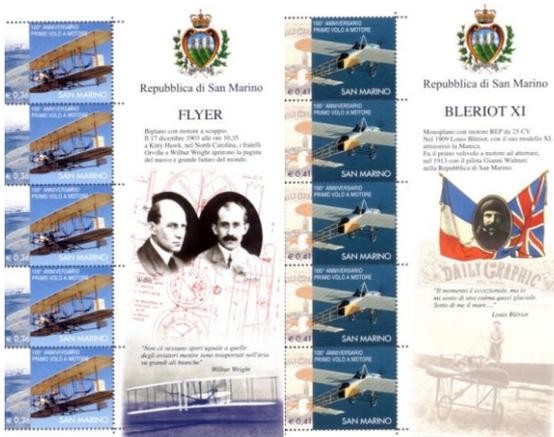
Nato a Roma il 6 novembre 1965. Dopo aver conseguito il Diploma di Maturità Classica presso l'Istituto Pio IX in Roma, entra in Accademia Aeronautica nel 1983 con il Corso Centauro IV. Nel 1987 al termine degli studi accademici viene inviato negli USA nella Base Aerea di Sheppard (Texas) dove consegue il brevetto di pilota militare nel 1988. Assegnato al velivolo Tornado, viene inviato in Inghilterra per il Corso di transizione, quindi viene trasferito al 154° Gruppo Caccia Bombardieri del 6° Stormo di Ghedi (Brescia). Nel 1991 partecipa alle operazioni belliche nel Golfo Persico e nel 1993 viene assegnato alla Pattuglia Acrobatica. Negli anni ricopre nelle "Frecce Tricolori" le posizioni di terzo gregario destro, primo gregario destro e Capoformazione. All'interno del Gruppo svolge gli incarichi di Comandante di Squadriglia, Capo Sezione Operazioni, Supervisore all'Addestramento. Dall'ottobre del 2000 è Comandante della Pattuglia Acrobatica Nazionale. Ha frequentato molteplici Corsi tra i quali il Corso Normale e Superiore di Guerra Aerea, il Corso Superiore di Stato Maggiore Interforze, Corso di prevenzione incidenti. È abilitato a volare sui seguenti velivoli: Siai 260, G91 T, T-37, T-38, Tornado, MB 339. Ha all'attivo 3800 ore di volo. È Medaglia d'Argento al Valore Aeronautico.

## Francobolli Acrobatici...

Rimaneva un vuoto nel prestigioso curriculum delle "Frecce Tricolori": diventare soggetto di un francobollo. Ci ha pensato la Repubblica di San Marino per onorare i cento anni del primo decollo di un velivolo - protagonisti i fratelli Wright - nel dicembre del 1903 - con l'emissione di 3 francobolli, i quali riproducono altrettanti differenti tipi di velivolo: il "Flyer" - il "Bleriot XI" e l'MB 339/A, attualmente in dotazione alle "Frecce Tricolori". Giovedì 15 maggio - a presentare ufficialmente l'iniziativa - è intervenuta all'aeroporto di Rivotto - sede delle "Frecce Tricolori" - una delegazione della Repubblica di San Marino, capeggiata dal Segretario di Stato al Bilancio e Finanze, Piermarino Mularoni, accompagnato da Corrado Carattoni



L'emissione dei tre francobolli riproducenti il "Flyer" - il "Bleriot XI" e l'MB339/A delle "Frecce Tricolori"...



della Segreteria degli Esteri e da Ottaviano Rossi, Direttore Generale dell'Azienda filatelica di San Marino. A fare gli onori di casa, con il Gen. B.A. Vincenzo Parma - Comandante il 5° Reparto S.M., il Col. Giuseppe Ricca - Comandante il 2° Stormo e il Col. Maurizio de Rinaldis - Comandante il 313° Gruppo A.A.. Il gran finale con i graditi ospiti riuniti al "sito centropista" dove - in mostra statica - erano schierati il "Flyer" - il "Bleriot XI" e il "Tiger Moth" - gli "storici" della "Jonathan Collection" di Giancarlo Zanardo - la presentazione del programma 2003 delle "Frecce" nella formazione di "9+1" MB 339/A. Un'esibizione impeccabile, che sa lasciare il segno.

## Ex - alunni Un aviatore del Denza ricorda...

La sveglia suonò invano in quel 1° dicembre del 1970, nell'aeroporto militare di Alghero, destinato a restare indelebilmente impresso nella mia vita di aviatore.

La notte, nell'angusta cameretta degli alloggi Ufficiali, era trascorsa insonne: termosifoni spenti e continuamente gorgoglianti d'acqua gelida m'avevano impedito il benché minimo riposo. Alle cinque del mattino reputai che fosse preferibile alzarsi che patire il freddo rigirandomi fra lenzuola gelide.

Ad allietare la sveglia è l'acqua calda che ...non esce. E quella fredda scorre con impercettibile filo algido. Al bar del Circolo un imbarazzato aviere combatte con la macchina del caffè che non va in pressione. Per colazione solo succo di frutta(di frigo) e qualche pasticcino imbustato.

L'appuntamento era per le 07:00 in linea di volo. Il programma della giornata prevedeva l'effettuazione di almeno tre lanci con il paracadute e se la notte si fosse presentata luminosa, anche un lancio addestrativo notturno.

Con i colleghi paracadutisti avevamo raggiunto Alghero, partendo da Ciampino, a bordo di un rumoroso C-119 della 46<sup>a</sup> Aerobrigata di Pisa, richiamato subito alla base di partenza per un'emergenza reale. Nella concitazione delle operazioni di scarico del materiale era rimasto a bordo, stivata sotto i seggiolini in tela, il contenitore dei "nastri di ritenzione" della calotta paracadute.

Ci accorgiamo di tale imperdonabile dimenticanza al momento di chiudere il paracadute nel sacco contenitore. Non v'è alcun rimedio. Nessuno possiede quei nastri gialli che hanno un predeterminato "carico di rottura" a 40 Kg. e senza i quali il paracadute non può adoperarsi. I lanci, quindi, sono irrealizzabili, ma se non avessimo dimenticato la borsa con gli attrezzi nemmeno avremmo potuto alzarci in volo: era accaduto, infatti, che l'autobotte dopo aver rifornito l'elicottero, aveva leggermente urtato l'estremità di una delle due pale. Danni apparenti nessuno. Ma le ferree regole della sicurezza imponevano accurate revisioni di riequilibratura statica prima di riprendere i voli.

Dulcis in fundo lo specialista dell'elicottero, inviperito per la mancanza d'acqua calda nella propria cameretta e fiducioso che ve ne fosse in quelle al piano terra s'era precipitato, in ciabatte, al piano sottostante rovinando indecorosamente per le scale. Ora era in infermeria con un malleolo spropositatamente gonfio.

Tutto consigliava, quindi, di rifugiarsi al Circolo Ufficiali, sprofondarsi in una comoda poltrona e lasciare che la giornata trascorresse il più velocemente possibile.

Cosa poteva mai ancora accadere per rovinare quella che s'era profilata una interessante missione di volo in Sardegna?

Alle 12:30 un forte vento spazza le nubi dal cielo campo e rende possibile l'effettuazione delle missioni di volo aeree programmate per la giornata.

La mia innata inquietezza non mi consentiva il comodo poltrire nel Circolo Ufficiali; la possibilità di un volo fuori programma mi portò ad una visita in sala operazioni. Lì vedo che alle 13:00 si sarebbe alzato in volo addestrativo un American Texas T6, vecchio e glorioso aereo americano; già



Il "Canarino" e il "copilota" Giuseppe Lenzi....

impiegato, con successo, dall' Aeronautica statunitense nella guerra in Giappone.

Il pilota è un anziano Capitano che avevo già conosciuto durante gli anni d'Accademia a Pozzuoli. Fu una piacevole sorpresa trovarlo lì e non costituì un problema farmi assegnare come passeggero al volo in programma. Il T6 (ne vola ancora qualche esemplare) è un mitico monomotore degli anni '40.

Soprannominato "Canarino" per la vistosa colorazione gialla della fusoliera, era impiegato prevalentemente come addestratore basico da quasi tutte le aeronautiche che lo avevano in dotazione.

Gli esemplari in servizio ad Alghero avevano le diciture degli strumenti in francese perché, pare, fossero stati assegnati originariamente all'Algeria e da quello Stato, chissà attraverso quali misteriosi passaggi, erano poi giunti all'Italia.

Il Pilota ed io indossiamo il paracadute, saliamo a bordo - lui avanti ed io al posto posteriore - effettuiamo i controlli di rito ed ottenuto l'OK dalla torre di controllo entriamo in pista e decoliamo.

La visibilità è ottima, superiore ai 100 Km. il vento calmo, la temperatura esterna meno 10; il flusso carburante OK; la temperatura olio nei limiti. Navighiamo verso ovest, sul mare. Quindi prua per 180° verso Capo Maraggiu. Lì giunti viriamo a sinistra con prua 50° e puntiamo su Ozieri. Di là con prua 340° su Sassari e di lì 220° di prua per rientrare ad Alghero. Il collega ai comandi sa che anch'io ho il brevetto di pilota e dovendo "carteggiare", (cioè consultare le carte aeronautiche per individuare i riferimenti al suolo e compiere la missione ricognitiva assegnatagli) mi dice attraverso l'interfono (le cuffie): "Peppe, ti lascio un po' quest'avione. È tuo".

Rispondo: "Magari! Ma qui manca la parte terminale della cloche; c'è un cartello che ne avvisa la rimozione per riparazione".

Il volo continua senza scosse. L'aereo lascia i 6000 piedi (2000metri) e lentamente scende con prua di 10 gradi sotto l'orizzonte. 5000 piedi; 3000 piedi, la velocità è di 200 nodi (circa 400 Kmh). 2000 piedi; 1000 piedi e 250 nodi. La linea di costa appare troppo vicina.

Penso che l'amico pilota dovrebbe decidersi a richiamare l'aereo, livellare le ali e ridurre la velocità. A 600 piedi (circa 200 metri) sento in cuffia: "siamo troppo bassi. Lascialo! Lo prendo io!"

Mi si gela il sangue nelle vene e l'adrenalina m'inonda come un fiume in piena.

Realizzo solo allora che il mio laringofano (trasmettitore) era OFF (fuori uso) e che la relativa spia rossa era, inspiegabilmente, inattiva.

Dalla quota di 6000 piedi a quella, molto bassa e pericolosa di 600, e per circa 13 minuti l'aereo era rimasto senza pilota.

Poi... Qualcuno, un po' più sù di tutto e di tutti, aveva deciso

che quel 1° dicembre del 1970 non era il "giorno nostro". L'amico Capitano si sarebbe dovuto sposare il 5 gennaio successivo ed io qualche giorno dopo. E a quegli appuntamenti non potevamo, assolutamente, mancare.

All'atterraggio verificammo quelle inefficienze e le segnalammo sul libretto di volo. Poi, silenziosi, raggiungemmo gli alloggi per un riposo ed una doccia ristoratrice.

Non ci accorgemmo che l'acqua era ancora gelida. L'adrenalina ci aveva surriscaldato al meglio.

**Giuseppe. Lenzi**  
Il Denza 51

## Addio, Amico " Banana! "

Ennio Tarantola, il mitico Maresciallo Pilota per il quale era stata predisposta una Cerimonia particolare nell'ambito della Mostra organizzata dal 5° Stormo, con il patrocinio dell'Amministrazione Comunale di Cesenatico, è decollato il 31 luglio, a 86 anni per la sua ultima missione. È deceduto nella prima mattinata presso la clinica di Cesena, dove era ricoverato da diverso tempo. Con Lui scompare un pezzo di storia dell'Aeronautica Militare.

Era un valoroso e si era particolarmente distinto in azioni di Guerra, tanto da meritare ben 4 Medaglie d'Argento al V.M., due di Bronzo e 5 Croci di Guerra, con due promozioni conseguite sul campo.

Il Macchi 202 Folgore con la scritta "dai Banana" passerà alla leggenda unitamente alle Sue imprese, e questo lo si evince dalle monografie che appaiono nei siti internet e nei modellini che gli appassionati collezionano. Più di un giornale ha riportato, anche recentemente, episodi della Sua vita militare. Per tutti il settimanale Epoca che riferì, dandone ampio risalto, del Suo abbattimento al largo dell'isola di Malta e della Sua permanenza in mare per 18 ore, finché fu tratto in salvo dai propri compagni di Stormo.

Nella vita civile era una persona mite, gentile, sempre disponibile con tutti, molto conosciuto dagli anziani di Cesenatico che ne hanno condiviso amichevolmente gli anni

della Sua vita paesana.

Un grande pilota, stimato e venerato dal Col. Pil. Roberto Azzolin, Comandante il 5° Stormo, punto di riferimento per i più giovani, per il Club Aeromodellistico cittadino e per quanti hanno conseguito il brevetto di volo seguendo i Suoi consigli.



Era l'anno 1951, quando, su designazione del Comando della 2^Z.A.T. di Padova, si costituiva la "prima pattuglia acrobatica", operativa nel Nord-Est, con "leader" il Cap. Italo Larese, a sinistra il Ten. Rinaldo Damiani, a destra il M.llo Ennio Tarantola - alias "Banana". Velivolo in linea il Fiat G.46.

Dagli stessi piloti - con tanta goliarda ironia - veniva appioppato al team il soprannome di "pattuglia della giovinezza", perché "in tre portavano in volo "centoventi anni".

## Aviatore delle Freccie ricorda...

Il 27 ottobre 2002 volavo a bordo di una delle "Freccie" in compagnia di "Pony 9", il Cap. Andrea Braga; era il volo di chiusura della stagione delle manifestazioni e ci stavamo allineando all'atterraggio. Improvvisamente un uccello entra in una presa d'aria motore e lo spegne. In men che non si dica, Braga realizza l'accaduto, attua tutte le azioni previste dalla "check list" delle emergenze, valuta freddamente il momento (ed ancora oggi mi chiedo come abbia fatto a mantenere il sangue freddo), poi mi ordina di eietarmi, perché non ce l'avremmo mai fatta a portare l'aereo in pista. Dopo aver verificato il mio lancio e l'aereo, che manteneva un assetto adeguato per l'impatto al suolo, lontano da zone pericolose (abitate), solo in quel momento si è lanciato. Dirò solamente che la mia quota al momento del lancio non superava i 100-120 ft; provate quindi ad immaginare a che altezza si è eietato lui, considerando che il "339", "planava" senza spinta in configurazione "flaps e carrello down"!

Credo assolutamente che la freddezza e la rapidità con cui Braga ed io ( in minima parte come passeggero) abbiamo gestito l'emergenza sia derivata dalla nostra preparazione professionale, frutto di anni di esperienza e di costante applicazione. Il ripetere incessantemente e giornalmente le procedure di emergenza ( i piloti lo fanno ogni mattina, al briefing generale) sarà senz'altro una "noia", però fa sì che esse vengano praticamente interiorizzate, così da essere usate quasi meccanicamente quelle rare volte (per fortuna!) che dovessero servire. Nel nostro caso, eravamo veramente bassi ed il tutto si è svolto in una manciata di secondi; di sicuro uno spegnimento motore a 10.000 ft lo avremmo gestito con un filo in più di calma. Ma quella mattina non c'era proprio tempo per fare niente, se quanto abbiamo fatto (e lo abbiamo fatto bene!), applicando quelle procedure trite e ritrite che anche i piloti esperti della P.A.N. ripetono "sempre".

**Cap. Stefano Comisso**

## Scienza - Ingegneria - Curiosità.

### Martin Baker...

Continuazione

Ma vediamo le modifiche apportate al seggiolino nel 1953 che divenne il **"Mark 2"**:

- Gancio a tenaglia.
- Meccanismo di rilascio a tempo con ritardo meccanico di 5 sec.
- Barostatica per il meccanismo di rilascio a tempo tarata a 3500 metri.
- "Drogue Gun" migliorato con ritardo meccanico di 1 sec.
- Sistema di separazione manuale in caso di malfunzionamento dei ritardi meccanici.

Questo seggiolino migliorò notevolmente le prestazioni, ma non poteva essere usato a livello pista, serviva ancora un centinaio di metri e forse più. Studiando le successive modifiche dettate anche dalle prestazioni ed aerodinamiche dei nuovi velivoli che entravano in linea, nacque il **"Mark 3"** con le seguenti modifiche:

- Catapulta da 80 piedi/sec con 1 cartuccia principale e 4 secondarie.
- Retrazione gambe.
- Paracadutino stabilizzatore doppio resistere e dissipare lo shock di apertura.
- Riduzione del ritardo meccanico del meccanismo di rilascio a tempo a 1 sec ½.

Questo seggiolino è stato il primo che poteva essere lanciato a livelli pista in corsa di decollo. Questo risultato è stato ottenuto dopo la riduzione del ritardo del meccanismo di rilascio a tempo da 5 sec a 1 ½ sec nel 1955. A causa di questa modifica poteva capitare che il tempo non fosse sufficiente a rallentare il seggiolino per permettere al paracadute di aprirsi senza danneggiarsi, per cui venne ideato il "G Switch", il quale in presenza di forti decelerazioni bloccava il meccanismo di ritardo fino a 3 sec. Per diminuire le operazioni di separazione manuale nel caso fosse necessario venne introdotta la "Ghigliottina", il cui compito era di tagliare la fune che collegava lo stabilizzatore al paracadute del pilota. Con l'avvento dei caccia leggeri. La riduzione del peso diventava imperativa, così nacque il **"Mark 4"**. Le differenze più importanti, oltre la riduzione di peso erano:

- Riduzione del ritardo meccanico del "Drogue Gun" da 1 sec a ½ sec.
- Catapulta da 80 piedi/sec con una cartuccia principale e 2 secondarie.
- Rotaie di guida seggiolino integrate alla catapulta.
- Introduzione del "G Switch" nel meccanismo di rilascio a tempo.
- Installazione della "Ghigliottina" nel sistema di separazione manuale.

Il notevole successo operativo rese fattibile l'idea di adeguare questo seggiolino alle specifiche americane, che erano più severe, in previsione di introdursi in un mercato più grande. Felicissima idea, in quanto il successo commerciale fu impressionante. Inoltre per diminuire la tempistica di imbraco del pilota ed in caso di abbandono rapido del velivolo, i connettori per il microfono, ossigeno, tuta anti "g" vennero raggruppati in un blocco a sgancio rapido detto P.E.C. (Personal Equipment Connector). Con queste modifiche il seggiolino divenne il **"Mark 5"** nel 1957:

- Struttura ed imbracatura modificate per sostenere 40 "g" come da specifica statunitense.
- Introduzione del P.E.C.
- Ulteriore diminuzione del tempo di ritardo meccanico congiunto con il "G Switch" da 1 ½ sec a 1 ¼ sec.

Molti velivoli di costruzione statunitense operanti con Nazioni europee sostituirono i loro seggiolini con i "Mark 5", poi anche

l'U.S. Navy fece lo stesso con grande scandalo nel Congresso americano e le industrie aeronautiche protestarono vivacemente. Nel 1960 appariva chiaro che un'ulteriore sviluppo passasse attraverso l'uso dei razzi. Il 1° Aprile del 1961 venne provato il seggiolino dotato di un pacco razzi, prova ripetuta poco dopo al salone aeronautico di Parigi. Il vastissimo pubblico rimase esterrefatto vedendo un seggiolino partire da terra, per poi vedere l'occupante atterrare felicemente con il paracadute. L'occupante non era un fantoccio, bensì un uomo in carne ed ossa: Doddy Hay; questo collaudatore di seggiolini scrisse un libro "in cielo senz'ali" (The man in the hot seat) che racconta le sue esperienze fuori dal comune. Così grazie al pacco razzi nel 1965 i seggiolini divennero zero/zero, i "Mark 4" ed i "Mark 5" divennero rispettivamente **"Mark 6"** e **"Mark 7"**, un'altra modifica è stata l'adozione di un rocchetto ad inerzia con retroazione immediata delle cinghie spallari tramite una cartuccia al momento dell'estrazione della maniglia di eiezione:

- Adozione del pacco razzi.
- Inziatore a distanza del pacco razzi.
- Retroazione bretelle tramite azione di una cartuccia.
- Motorino elettrico per sollevamento/abbassamento tazza.

Raggiunta ormai la possibilità di un lancio con velivolo fermo a terra, la Martin Baker aveva conquistato una fiducia illimitata da parte di tantissime aeronautiche, così il mercato mondiale occidentale dei sistemi di salvataggio era quasi diventato un suo monopolio. Nel frattempo in Inghilterra si stava progettando un nuovo velivolo ad altissime prestazioni a bassa quota: il T.S.R. 2, che poi fu cancellato per motivi economici. Per questo velivolo era già stato costruito un nuovo seggiolino il **"Mark 8"**: era strutturalmente diverso dai precedenti, più ergonomico, costruito specificatamente per il T.S.R. 2. Aveva adottato, al posto di cavetti e aste, un sistema a gas prodotto dalle cartucce di trasmissione dei comandi di eiezione e della sequenza. Questo seggiolino non entrò mai in produzione ma servì come esperienza:

- Miglioramenti strutturali.
- Tramissione comandi di eiezione e sequenza a gas.
- Miglioramento del meccanismo di retractione bretelle.

L'esperienza ottenuta nel progettare e collaudare il "Mark 8" servì per ideare il seggiolino successivo il **"Mark 9"**:

- Semplificazione strutturale.
- Nuovo disegno del poggiatesta.
- Tazza rimovibile rapidamente per facilitare la manutenzione in cabina.
- Pacco paracadute rigido posizionato nel poggia schiena sagomato per sostenere la schiena.

Raccogliendo tutte le esperienze fatte, si progettò quello che è da considerarsi il più diffuso seggiolino ed è stato un punto di riferimento tecnologico tanto che una ditta romana lo ha copiato di sana pianta. Nacque così il **"Mark 10"**:

- Estensione del sistema di trasmissione comandi di eiezione e sequenza a gas.
- Riprogettazione del meccanismo di rilascio barostatico a tempo.
- Lo stabilizzatore e paracadute contenuti nel poggiatesta.
- Semplificazione dell'imbracatura.
- Miglioramento della retroazione bretelle.
- Installazione opzionale della retroazione braccia.

Il lavoro di studio e progettazione non finisce mai, qui di seguito elencherò le altre versioni:

Seggiolino **"Mark 11"**:

Versione alleggerita del "Mark 10" senza pacco razzi per

addestratori a turboelica.

Seggiolino "Mark 12":

Dotato di due tubi pitot per calcolare la velocità migliorando le prestazioni zero/zero soprattutto a basse velocità e condizioni sfavorevoli.

Seggiolino "Mark 13":

Numerazione mai data in quanto il numero 13 nella tradizione anglosassone porta sfiga.

Seggiolino "Mark 14":

Per la prima volta al mondo viene introdotto un calcolatore a microprocessori che comanda tutta la sequenza al posto dei ritardi meccanici. Originariamente sviluppato per l'U.S. Navy, ma ora scelto anche da altri compratori.

Seggiolino "Mark 15":

Versione leggera sviluppata appositamente come retrofit sui velivoli da addestramento turboelica come il Pilatus PC-7 dotato di due catapulte gemelle che fanno anche da struttura portante. È il più leggero al mondo pesando solo 36,4 kg.

Seggiolino "Mark 16":

Nato dall'esperienza ottenuta con il "Mark 14" ed il "Mark 15", mette insieme l'elettronica e la leggerezza: pesa solo 64 kg. È già installato sul Rafale e sul Tphoon 2°.

Seggiolino "Mark 17":

Il numero 17 nella tradizione anglosassone non porta "sfiga" come nella tradizione latina, ne consegue che chi si siederà su questo seggiolino non dovrà fare i dovuti scongiuri. Ora è in fase avanzata studio o di collaudo. È progettato tenendo conto di semplificare al massimo la manutenzione: la manutenzione schedulata sarà ridotta al minimo e sufficientemente flessibile da essere messa in fase con le ispezioni programmate del velivolo in cui sarà installato; saranno necessarie poche attrezzature speciali tenendo presente che l'elettronica sarà il cuore del sistema.

La quota d'iscrizione per il 2003 è di € 20,00  
 Il versamento potrà essere effettuato su  
 C/C postale 10891331  
 Intestato Circolo della P.A.N.  
 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

## Nel ricordare Ivano...



Il 2 febbraio ci ha lasciati il Cap. Ivano Zamparutti. Un Amico, un Soldato, un Commilitone.

Ivano Zamparutti arrivò da Tenente a Rivolto con la qualifica di "controllore del traffico aereo". Era orgoglioso di lavorare in prima linea, entusiasta di essere la "voce amica" nelle comunicazioni "terra-bordo" con i piloti della Pattuglia Acrobatica, soddisfatto per un sogno realizzato - con la passione del volo nel sangue - passione tramandataGli dal padre - pilota sui

## La Martin Baker presenta il MK.16L

Il 17 ottobre a Roma, con una cerimonia svoltasi alla presenza del sottosegretario di Stato alla Difesa, on. Filippo Berselli, dell'Ambasciatore britannico, John Shepherd e del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Gen S.A. Sandro Ferracuti, la Martin Baker ha presentato il nuovo seggiolino eiettabile MK. 16L, realizzato in Italia dall'azienda Sicamb di Latina.

L'MK. 16L, ultimo modello di un prodotto impiegato da 90 aviazioni militari nel mondo, è considerato il seggiolino più avanzato del settore ed è stato prescelto per i programmi di sviluppo di velivoli come l'addestratore M.346 ed il caccia JSF della Lockheed Martin.

Nel corso della serata, è stato formalizzato l'ingresso nel "Tie Club", l'associazione fondata in Inghilterra nel 1949, tra i piloti che devono la loro salvezza al lancio con un seggiolino eiettabile Martin Baker, di 11 ufficiali dell'A.M. che dal giugno 1998 hanno vissuto questa particolare esperienza, sicuramente non invidiabile.

( da Rivista Aeronautica n.1/2003)



Il seggiolino eiettabile MK. 16L in presentazione...

**Ci ha lasciato Achille Ceccutti**  
**Specialista Montatore dal 1970 al 1976**  
**con le "Frecce Tricolori".**  
**Ai familiari il sincero cordoglio dell'Associazione**

"pesanti" - gli "S.79" - abbattuto nel "42" durante una azione di guerra nel mare Egeo.

Al rito funebre celebrato nella chiesa parrocchiale di San Giorgio Maggiore era presente la "vecchia guardia" con il Gen. B.A. Vittorio Cumin - Presidente del Circolo della P.A.N., per esternare alla moglie Ivana, al figlio Fabio con Yvonne e Riccardo le condoglianze più sentite e l'abbraccio dei colleghi e dell'Aeronautica Militare.