Circolo della P.A.N.

Anno 5 Numero 08 Notiziario per i soci dell'Associazione Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale, - Direzione Redazione: via Udine, 56 Rivolto (UD)

Aerobase Rivolto 16-12-2003

L'ultima missione con le "Frecce"...

Autunno 1969, si avvicina inesorabilmente il momento di dire addio alle amate Frecce. Sono passati otto anni dal mio arrivo a Rivolto ma ora ho l'impressione che il tempo sia volato troppo in fretta. Penso però alle centinaia di manifestazioni cui ho preso parte e mi rendo conto, sebbene a malincuore, che è giusto cedere il passo alle nuove scalpitanti leve.

L'ultima missione che mi vedrà a capo della P.A.N. avrà luogo a Glasgow nella per me sconosciuta Scozia.

Soliti preparativi e soliti problemi che, almeno per noi dei G.91, riguardano principalmente le condizioni meteo. Il sistema di navigazione del G.91 è ridotto all'osso: come ausilio alla navigazione possiamo contare su di un superato ADF con manopola per la ricerca della frequenza e di un transponder con un'unica frequenza fissa. Manchiamo inoltre di un DME per la misurazione della distanza dalla radio assistenza: la nostra sarà quindi, quando non in vista del terreno, una navigazione stimata e, talvolta, non precisa quanto oggi è richiesto.

Si parte venerdì 25 settembre con primo scalo a Digione per il rifornimento. Ridecollo e atterraggio a Manston, non lontano dalle bianche scogliere di Dover. Sabato 26 è prevista la partenza per la Scozia, ma siamo bloccati a terra da una estesa perturbazione con pioggia, scarsa visibilità e nubi bassissime. Domenica mattina presto mi reco al meteo, il tempo è coperto 8/8 ma ottengo dall'operatore notizie che mi tranquillizzano. Il piano di volo è già pronto: quando è possibile scelgo la rotta più diretta con riferimento ai pochi radiofari disponibili e non utilizzo le aerovie per mancanza del VOR a bordo.

Decolliamo in formazione, salita e a 10.000 piedi siamo "on top". Metto prua quasi diretta su Glasgow, e passo con il controllo. È qui comincia il bello. Il controllore mi ordina di seguire una virata a destra che, dopo una occhiata veloce alla carta, mi porterebbe sul mare del Nord, verso la costa francese.

"Io devo andare a Glasgow" dico, e lui "30° a destra e 0137 sul transponder", " ma io ho un'unica frequenza sul transponder". A quel punto il controllore comprende la situazione, mi chiede carburante ed autonomia, e mi dice: "segui le mie istruzioni che a Glasgow ti ci porto io!". Sul territorio nazionale allora non eravamo abituati, anche per mancanza di copertura, ad essere guidati da terra. In breve faccio la mia bella virata a destra, risalgo la Manica e il mare del Nord, entro in Scozia dalla parte di Edimburgo e, senza fatica e calcoli empirici, mi ritrovo sull'iniziale della pista di Prestwich, mia destinazione.

... per il Ten. Col. Pil. Vittorio Cumin - ultima missione con le "Frecce Tricolori"...

Non ho ancora spento il motore che un sottufficiale inglese mi dice che sono richiesto al telefono dal Belgio: è il Colonnello che avrei ringraziato a Shape, che mi sollecita a non fare tardi perché in procinto di rientrare in Italia per assumere il Comando di un Aeroporto di volo. Mi aveva già rintracciato il mese prima durante una manifestazione a Bordeaux. La manifestazione è stata un successo, rischiarata da una giornata meravigliosa con un sole tanto brillante da giustificare una mia calda lacrimuccia di commozione.

Lunedì 28 rientro a Rivolto con rifornimento a Reims.

Fine dell'avventura. Tre giorni dopo lascio il Gruppo e raggiungo la mia nuova destinazione in Belgio. Approfitto, in vicinanza delle prossime festività, di indirizzare a tutti i Soci e famiglie i più sentiti e sinceri auguri di Buon Natale e Felice Anno Nuovo.

Gen. B.A. (r)Vittorio CUMIN

Cambio consegne alle "Frecce Tricolori"...

La Pattuglia Acrobatica Nazionale ha subito negli anni Novanta un progressivo, positivo cambiamento. Le nuove regolamentazioni internazionali, i nuovi criteri addestrativi, le nuove regole dell'aria, il mutamento radicale della struttura dell'Aeronautica Militare, hanno influito e modificato sostanzialmente il metodo di gestione e controllo del 313° Gruppo. Bisogna inoltre sottolineare che in base alle direttive attuali, il periodo di permanenza dei Piloti al Gruppo è diminuito sostanzialmente. I criteri di assegnazione del personale sono stati ben definiti e accuratamente disciplinati in modo da garantire la presenza a questo Gruppo di Ufficiali e Sottufficiali, motivati, preparati, non animati da spirito di competizione o di individualismo, ma predisposti a lavorare in una squadra e a fare della loro opera quotidiana la loro più importante sorgente di soddisfazione. Dico questo perché nel mio lungo periodo di permanenza ho avuto modo di constatare più volte l'esclusivo spirito di abnegazione che regna tra gli Specialisti di questo Gruppo. Nel 1993 la P.A.N. ha partecipato ad un importante tour negli Emirati Arabi, in Kuwait (da poco uscito dalla guerra del Golfo), ed in Arabia. Molteplici furono all'epoca le difficoltà incontrate nel trasferire il Reparto attraverso il deserto in luoghi molto caldi, talvolta disagiati, con regole e procedure diverse dalle nostre. Ricordo ancora le notti trascorse al lavoro dagli Ufficiali tecnici e dagli Specialisti al fine di garantire sempre 10 velivoli pronti al volo. Stesso copione si è ripetuto nel "95, e stessa tenacia, ardimento, voglia di completezza e successo è stata mostrata nell'ultima tournè in quei paesi, due anni fa. Non potrò mai dimenticare, e lo porterò sempre come esempio di altissimo senso di responsabilità e dovere, quello che i tecnici del 313° Gruppo hanno fatto in Siria nel 2001. Dopo un lungo ed interminabile viaggio, non privo di inconvenienti e soste non programmate, giunti ormai a notte inoltrata sull'aeroporto di Aleppo, lavorarono tutta la notte sui mezzi per risolvere tutti gli inconvenienti riscontrati e fornire ai Piloti 11 velivoli efficienti e sicuri, garantendo così lo svolgimento della tanto attesa manifestazione delle ore 12.00 dell'indomani. Questo potrebbe essere un mero esempio di quello che questi uomini hanno fatto e sono in grado di fare, perché, a dire il vero, rappresenta il loro normale e quotidiano modo di agire. L'umiltà è quindi quello che ho maggiormente ritrovato ed apprezzato in questi anni. Vi ringrazio per queste lezioni, che, sono certo mi saranno di ausilio sostanziale nel proseguimento della mia carriera Aeronautica e della mia vita. Auspico per voi fortemente il riconoscimento da parte della nostra Forza Armata di uno status particolare non solo nominale ma anche sostanziale come giusta minima ricompensa alla vostra eccezionale opera.

... Il momento dell' "addio" virtuale...

Non posso però essere umile e riservato nell'esprimere tutto il mio compiacimento ed apprezzamento per gli Ufficiali Piloti di questo Gruppo. Affermare che la Pattuglia Acrobatica Nazionale sia la più brava e bella al mondo non è da noi, però lo lasciamo dire agli altri. Alla moltitudine di appassionati che ci seguono da anni, ai connazionali all'estero, alla gente di tutto il mondo, perfino alle stesse Pattuglie Straniere. Sono loro i primi a riconoscere in questi Piloti qualcosa di più, di diverso, di Italiano. Ma affianco alla loro indiscutibile e comprovata perizia, splende la spettacolarità della loro dedizione, del loro coraggio, del loro amor di Patria, della loro sicurezza, con la loro opera quotidiana rappresentano egregiamente i loro colleghi impegnati in altri Gruppi e Ruoli, spesso fuori dai confini nazionali, dando un immagine di altissima professionalità dell'Aeronautica Militare Italiana. Di pari perizia e competenza sono infatti tutti i Piloti Militari e di questo ne sono fermamente convinto, ma sono anche convinto che in noi tutti i Piloti dell'Aeronautica si ritrovano alcune specifiche qualità morali e di carattere insite in quelli della P.A.N.. Anche questa è un'innovazione vincente: il prediligere nella selezione le qualità caratteriali alla bravura ed al talento che sono già di per se presenti in ogni Pilota Militare. Vale la pena constatare e segnalare che questo Reparto da ben 15 anni non ha avuto alcun incidente grave a fattore umano. Questo dato non è un caso ma l'ennesima prova che il sistema adottato è vincente e non va modificato.
In questi anni è cambiato anche l'atteggiamento del nostro pubblico. È aumentato notevolmente il consenso popolare e la manifestazione quotidiana di sincero affetto e passione da parte di tutti coloro che assistono alle nostre esibizioni… non posso in questa sede, ed in questo momento di commiato, non citare la presenza assidua e definirei spesso commovente di tutti gli appassionati del mondo dell'Aviazione, specialmente degli appartenenti ai "Club Frecce Tricolori". Quando entrai a far parte di questo Gruppo, undici anni fa, erano 17, ora sono 106. É un fenomeno importante, degno di menzione. Questi Club rappresentano dei moltiplicatori di forza nel delicato compito di rappresentanza, assegnato a questo Gruppo. Con la loro opera rafforzano la diffusione della cultura Aeronautica e si fanno spesso promotori di iniziative benefiche ed assistenziali di alto livello qualitativo e di sostanziale valore sociale. Oggi proiettata sempre di più

... Il Saluto del Gen. Orazio Stefano PANATO
Com.te Caccia Bombardieri

verso l'ideale di creare un esercito di soli volontari professionisti, la Forza Armata ha bisogno più che mai di fare propaganda nel campo dell'arruolamento e di ricevere un forte consenso popolare. Ringrazio tutti i Club Frecce Tricolori e con loro le Associazioni d'Arma per avermi aiutato in questi anni a perseguire questi obbiettivi.
Alla terra del Friuli, a tutte le istituzioni che ai vari livelli la rappresentano va il mio più sentito e caro ringraziamento per avermi in ogni circostanza sostenuto, aiutato e supportato permettendomi di espletare i miei compiti in un ambiente sereno ed amichevole.

Saluto tutti gli amici della P.A.N. con la consapevolezza che saranno sempre vicini a questo Reparto, così come lo sono stati negli anni passati. Sempre fedeli, pronti e disponibili proprio come dei cari amici di lunga data.
Al Col. Ricca va il mio più sentito e devoto ringraziamento per aver saputo comandare con alta intelligenza, e senno, ma, soprattutto, lo ringrazio per le opere strutturali messe in atto e che permetteranno, in poco tempo, di avere una casa accogliente, prestigiosa e all'altezza della fama e importanza delle "Frecce Tricolori". Al Gen. Panato porgo il mio deferente saluto ringraziandolo per avermi concesso di dirigere questo Gruppo in serenità e con la giusta autonomia, ingredienti indispensabili per raggiungere i risultati voluti.
Permettetemi infine di rivolgere un caro affettuoso arrivederci alla Nelly, la mamma di tutti noi.
Concludo con il dire che sono contento di lasciare un Gruppo ed un sistema che funziona con ingranaggi e meccanismi provati ed efficienti, spero fortemente che essi non vengano modificati ulteriormente o strutturalmente cambiati, non ne potremmo conoscere gli esiti.
Ma il piacere più grande lo provo nella consapevolezza di lasciare tutto questo nelle mani di un Ufficiale di elevato spessore professionale e di altissima elevazione culturale, Pilota eccezionale ed uomo impeccabile. In bocca al lupo Paolo!

Col. Pil. Maurizio de Rinaldis

... Magg. Paolo Tarantino subentrante

È con profonda emozione e riconoscenza che mi accingo oggi a prendere il Comando del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico.
Sono orgoglioso ed entusiasta per quest'incarico che considero come un assoluto privilegio, anche se ritengo di essere ben conscio delle responsabilità e delle difficoltà connesse con la gestione di un Reparto così prestigioso ed, allo stesso tempo, così specifico e particolare.
A tutti i presenti desidero far sapere che opererò con entusiasmo ed estrema determinazione al fine di perseguire gli obiettivi che mi verranno indicati, nel solco fatto da chi, con dedizione e spirito di sacrificio, mi ha così degnamente preceduto.
Mi fa qui piacere ringraziare il Colonnello de Rinaldis.
Caro Maurizio, sono certo che oggi, per te sia un giorno triste; lasci il Reparto per il quale ti sei così duramente impegnato per più di dieci anni ed anche il lavoro per il quale hai riscosso il calore, l'ammirazione ed il rispetto di tantissimi.
Ti ringrazio per il Gruppo che mi fai ereditare, per lo spirito che gli hai infuso e per l'esempio che mi hai dato quando, nei periodi di tensione, hai caricato su di te tutto il peso delle responsabilità, permettendomi di vivere e lavorare in estrema serenità.

... Col. Pil. Maurizio de Rinaldis uscente...

Concludo ringraziando tutti gli intervenuti che hanno voluto esserci vicini in questa giornata così intensa e satura di emozione.
Sono certo che continuerete a dimostrarci il vostro affetto e la vostra disponibilità permettendoci così di mantenere alti i valori ed il prestigio delle "Frecce Tricolori", dell'Aeronautica Militare e dell'Italia tutta.

Magg. Pil. Paolo Tarantino

… per rimanere nella storia, parliamo del Flyer nel suo centenario…

L'evento storico avvenne il 17 dicembre del 1903….. promotori… inventori: "due fratelli costruttori di biciclette"- Wilbur e Orwille WRIGHT…
Quel fatidico giorno sulla spiaggia di Kitty Hawk - nel Nord Caroline - toccò a Orwille quel primo tentativo… il Flyer poggiava i suoi pattini su due rotaie… il pilota conduceva in posizione prona… la messa in moto in controvento… aiutata la corsa a spinta… Orwille decollò… e volò per 12 metri… a due metri da terra…
Così Orwille divenne il primo pilota d'aeroplano della storia.
Dopo una serie di piccoli salti, i fratelli Wright riuscirono a compiere un volo nello stesso pomeriggio di 260 m. ad una quota di qualche metro… sempre aiutati dal vento frontale… dalla spinta a mano…
L'aeroplano entrava nel "pianeta Cielo".
Non manca il rovescio della medaglia…
Al Museo dell'Aviazione di Washington è in mostra il "Flyer" originale restaurato ma non volante.
A tutt'oggi esiste al mondo un solo esemplare: una "replica" del Flyer"- e per giunta volante.
Questa "esclusiva" la dobbiamo a Giancarlo Zanardo… oggi l'animatore del "Jonathan Collection" con sede sull'aviosuperficie di Nervesa della Battaglia sul Piave.
Il "Flyer" che ha costruito Giancarlo Zanardo è sostanzialmente identico a quello originale, salvo alcune modifiche che riguardano il motore ed il sistema di pilotaggio.
La "replica" è l'unica volante, esistente al mondo ed è l'unico "Flyer" con il "signe" I-1903 che sia riuscito a compiere anche virate sia a destra che a sinistra.
Questo è stato possibile grazie ad una lunga serie di prove e di piccole modifiche, che però non hanno stravolto il progetto originale.

… In volo il Flyer con G. Zanardo

Il "Flyer I-1903 "replica" ha:

Apertura alare		12 mt.
Lunghezza		6 mt.
Peso a vuoto		310 kg.
Motore	39 HP	
Velocità	52 km.	
Eliche		2

Comando a cloche e pedaliera all'indietro.
Il velivolo è pilotato in posizione prona e ciò comporta una notevole difficoltà di pilotaggio.
L'aereo è di formula Canard, cioè con i timoni di profondità a prua, ed ha due eliche spingenti.
È straordinario osservare come alcuni aerei moderni abbiano scelto lo stesso sistema, come ad esempio il modernissimo Executive della Piaggio - il P.180 Avanti.
Zanardo è conosciuto anche per le "repliche" di altri aerei famosi: come il BLERIOT XI-2- che fu il primo aereo che fece la traversata della Manica nel 1909… e, con lo stesso, nel 1913 Adolph Pegoud presentò il "loop" (il giro della morte).
Zanardo ha costruito anche il triplano "Fokker DR1", l'aereo del famoso Barone Rosso… ha rimesso in linea il "Tiger Moth" …e l'ultima sua creatura - quel "Mustang" P.51 - ricostruito in scala ridotta all'80% - aereo con certificato speciale di navigabilità - oggi sottoposto alle "prove motore" e ai rullaggi … alle prove prevolo... tra poco il primo decollo…

r.r.

Day Memorial "Francesco Baracca"

Il 22 giugno u.s. sull'aviosuperfice di Nervesa della Battaglia - e intestata al Magg. Francesco Baracca e sede del "Jonathan Collection" - con la regia del "patron" Giancarlo Zanardo - si sono dati appuntamento appassionati e passionari in occasione del "Day Memorial all'Eroe Francesco Baracca" per portare il loro saluto in volo sul Cesello eretto sul Montello alla Medaglia d'Oro Magg. F. Baracca - Caduto il 19 giugno 1918 - nell' 85° Anniversario della Sua morte.
Il decollo alle 12.00 - dopo il "briefing" tenuto da Giancarlo Zanardo - leader il Tiger Moth con in ala 2 PA18 - seguito in "fila indiana" da oltre 30 velivoli con alla cloche i piloti che "non vogliono dimenticare."
Una giornata resa storica per la entusiastica partecipazione del Capo di S.M. Gen.S.A. Sandro Ferracuti - presente in volo con il "Tiger" di Giancarlo Zanardo.
Un giorno da ricordare nel segno della sublime bellezza del volo.

r.r.

Dalla Russia, con stupore...

"*Cosa mi rimarrà di questa missione*?". È la domanda che mi sono posto mentre, approfittando di una giornata piovosa, riordinavo le fotografie della Russia. Souvenir e foto a parte, rimarranno tanti ricordi.
Il ricordo dei preparativi. Nonostante molto fosse stato fatto lo scorso anno per la missione poi annullata, s'è dovuto quasi ricominciare daccapo, questo grazie alle continue richieste che ci venivano poste dall'organizzazione e dall'Ambasciata. Quanta burocrazia, quante carte, quanti elenchi fatti e rifatti fino all'ultimo giorno, senza che la conferma che ci saremmo andati arrivasse.
Sapevamo che i russi non erano più come ai tempi di Don Camillo e Peppone, ma i segnali che ci arrivavano da ogni parte non facevano che aumentare le nostre incertezze e preoccupazioni, tanto che più di qualcuno sperava che la missione venisse annullata.
In fin dei conti, partiamo per questo tour Ungheria-Russia senza sapere se, dopo Budapest, avremmo proseguito o meno. Solo la domenica sera arriva la notizia: si va!
La prima sorpresa già all'arrivo. Il C-130 tocca la pista, solo un "colpetto" di reverse, ma non frena, rallenta poco. "Che succede?" è la domanda che si legge sul volto dei più, anche perché non percepiamo la sensazione che l'aereo imbocchi un raccordo, ma lo sentiamo solo correre. Una volta scesi a terra scopriamo che la pista era lunga ben 5km!
L'aeroporto, almeno un tempo, era la loro base sperimentale, di quelle segrete, non menzionata sulle cartine. Cosa sia oggi in realtà non è dato sapere. Di quello che in passato doveva essere il fiore all'occhiello dell'aeronautica sovietica, oggi rimane ben poco. Costruzioni diroccate, fatiscenti, tutto lasciato in uno stato di generale abbandono. L'unica cosa che lo collegava all'attività che lì un tempo si svolgeva, era un grande cimitero di velivoli, sperimentali e non, che assomigliava ad una discarica e che, comunque, è stato visitato dagli appassionati del Gruppo.
Mi rimarrà il ricordo dell'arrivo in città. Erano le 22 passate quando entrammo a Mosca con il pullman. Stanchi, sudati ed affamati (*sai che novità!*), cerchiamo di scorgere l'agognato hotel, ma i nostri sguardi vengono rapiti da una città inaspettatamente ben illuminata. Finalmente, dopo una curva, ci appare l'albergo: una costruzione squadrata, enorme, con 2876 camere distribuite in un dedalo di piani, corridoi e scale. Quello che ci colpisce non è tanto l'hotel, quanto il fatto che di fronte a lui, a 150 metri, c'è la Piazza Rossa.
Mentre la proverbiale burocrazia sovietica (*non è solo un luogo comune*) fa il suo corso, rendendo interminabile il check-in, esco dalla hall per una sigaretta e, dopo poco, mi sorprendo a bocca aperta mentre ammiro le colorate cupole della Cattedrale di S. Basilio illuminate a giorno. Non riesco a credere di trovarmi in quel posto fino a pochi anni fa inaccessibile, guardando cose che non avrei mai pensato di vedere di persona ed il fatto di essere lì, beh, è affascinante. Fascino che mi accompagnerà anche durante i giorni liberi per la città. È sorprendente quanto sia pulita, moderna, oserei dire globalizzata, apparentemente sicura se non altro per i numerosi poliziotti appostati dappertutto, ma quello che mi ha colpito è la bellezza. Ovunque volgessi lo sguardo, c'era qualcosa di bello da vedere: dai monumenti ai palazzi, dai viali ai giardini, alle donne, che senza pericolo d'essere smentito, sono le più belle che abbia mai visto.
Non scorderò l'air show. In realtà, era un salone internazionale dell'aviazione, ma i velivoli visti, in volo come a terra, hanno incuriosito anche chi, come me, non è un vero e proprio appassionato d'aerei. Tuttavia, quello che maggiormente ha colpito tutti, è stata l'enorme affluenza di pubblico: mediamente 600 mila persone al giorno per quattro giorni consecutivi. Per andare a pranzo, eravamo costretti a percorrere 300 metri a piedi tra la folla: c'impiegavamo più di mezz'ora! La gente, appena ci vedeva, ci assaliva per avere un autografo, una foto assieme, un bacio, per offrirci da bere. Mai visto, in quattordici anni, nulla di simile. Una piacevole sorpresa, soprattutto perché veniva da un popolo che è notoriamente freddo e distaccato: forse questo è un vero luogo comune, forse è solo il piacere di potersi relazionare con il mondo che, finalmente, entra in casa loro liberamente.
Come non ricordare la nostra interprete. Tatiana è una signora russa, che ha passato la mezz'età, la quale da anni lavora per la nostra Ambasciata e per questo si sente anche italiana. Non dimenticherò mai la sua emozione, fino alle lacrime, ogni volta che i nostri aerei s'esibivano. Non so se la nostra opera è servita o servirà a qualcosa nei rapporti tra l'Italia e la Russia, spero di sì, ma se anche così non fosse, ritengo che sia comunque valsa la pena andarci, solo per Tatiana, per vederla letteralmente senza fiato e senza parole dopo ogni volo.
Infine, non dimenticherò il rientro. Un guasto al C-130 poco prima della corsa di decollo, ci ha costretti a riposare i piedi in Russia dopo neanche 10 minuti! Questo ci ha obbligato a trascorrere lì un giorno in più. I russi, che si vede che fino a quel momento si erano sforzati di essere agili e pratici, hanno iniziato a dare il meglio di sé (*per modo di dire*), sfoderando tutta la loro burokrazia ed i loro niet. Non ci volevano far scendere dal velivolo, hanno voluto ricontrollare quello che avevano controllato mezz'ora prima, ci hanno fatto compilare di nuovo dei moduli che avevamo già compilato due volte, ci hanno fatto aspettare 24 ore per riavere i passaporti. A noi, che li avevamo salutati e ringraziati un quarto d'ora prima! Sapevamo che erano sospettosi e diffidenti per natura, ma mai avremmo pensato arrivassero a tanto. In un giorno sono riusciti a rovinare la bella impressione che ci avevano dato per una settimana.
Comunque, nonostante tutto, è stata un'esperienza positiva, che è valsa la pena fare e che auguro, a chi non c'è stato, di vivere in un futuro prossimo.

M.llo Stefano Pandolfo

... in linea di volo con il MIG 29 e l'MB 339/A alle spalle: Piloti e Specialisti in missione a Mosca...

Nel ricordo di Ramstein
Nel 15° anniversario...

Aerobase Rivolto - 28 agosto 2003
Il ricordo di Ramstein - nel 15° Anniversario
All'Aerobase di Rivolto, il Comandante del 313° Gruppo A.A. Col. Pil. Maurizio de Rinaldis, i piloti e gli specialisti delle "Frecce Tricolori", il Col. Giuseppe Ricca - Comandante il 2° Stormo, il Gen. B.A. (r) Vittorio Cumin Presidente del Circolo della P.A.N. , il Col. Pil. Diego Raineri, in rappresentanza della 1^ Regione Aerea, e con la partecipazione della vedova sig.ra Wilma ved.Naldini, hanno assistito al rito religioso officiato dal Cappellano don Adolfo Volpe, per ricordare per non dimenticare i nostri Colleghi e i Civili morti e feriti in quella "immane fatalità".

Queste le impressioni degli interminabili momenti vissuti dal Cap. Maurizio Guzzetti, un pilota che a Ramstein era lassù, nella formazione…

"… sì, sabato abbiamo effettuato la "prova", rispettando gli orari schedulati nel programma. Oltre l'"Alto" abbiamo provato il "Basso", perché il tempo non prometteva bene… invece domenica avevamo cielo sereno e visibilità oltre i 20 chilometri… Chiudevamo noi l'air-show… il decollo alle 15.35 locali… siamo entrati con il looping alle spalle… poi il "cardioide"… era la seconda manovra del programma. Dopo l'apertura, all'incrocio…io ero "secondo sinistro", in ala al povero Giorgio Alessio, e Lui in ala a Mario Naldini…essendo gregario sinistro, naturalmente, guardavo a destra… dopo l'incrocio c'era d'andare a "bastone"…ho visto la seconda sezione che stava passando…e mi predisponevo con il gradino (negativo) per portarmi a "bastone"…quando ho sentito non un botto…ho sentito un rumore che non mi era mai successo di sentire…perché…perché mai un aeroplano mi era passato così vicino… e non ho visto l'aeroplano a passare, in quanto veniva dalla mia sinistra ed io controllavo il parametro a destra…ho sentito questo rumore… e non ho visto più il n. 2 (Alessio)…perché nell'impatto è andato subito a picchiare… il filmato lo confermerà…e una fiammata che mi lasciavo sulla destra…era il n.10 (Nutarelli)…ho visto l'aeroplano del povero Mario Naldini…lo ricordo nitidamente…l'aeroplano dentro è color verde…ho visto il velivolo senza metà ala sinistra e senza la parte posteriore…girava lentamente verso di me, a sinistra,...poi…si è messo di traverso…ricordo di aver visto il casco bianco e le maniche della tuta blu, e mi chiedevo perché non si lanciasse…; in quel momento tutto mi è sembrato così lento, dilatato nel tempo, fino a che non ho visto il filmato… sì, Mario non ha avuto il tempo di lanciarsi…tutto è avvenuto in meno di un secondo…per me, dal momento dell'impatto, erano corsi almeno 10 secondi…

Alessio non l'ho visto…noi si viaggiava con il "trim"a picchiare…è stato colpito sul muso…e l'aeroplano ha continuato a picchiare…

Ricordo soltanto che quando li ho visti sparire sotto di me ho avuto la sensazione…non so…mi capita quando mi cade un bicchiere, di stringermi e di aspettare che rompa al suolo… e ho sentito il botto degli aeroplani per terra…ho visto il riflesso sul tettuccio delle fiammate dei velivoli di Giorgio e di Mario sotto di me…sono caduti sul raccordo, oltre il piazzale del parcheggio-velivoli…ho tirato tanti "G" per levarmi d'attorno…dopodiché la torre ci ha informati dell'incidente…non credevo fosse stato il "10"…pensavo fosse stato un velivolo dell'altra sezione, in contromano…ho fatto un "check"…si sono messi tutti dietro a me, in quanto ero il n.4…parlavo bene l'inglese…il "3" (Accorsi) aveva il 339 pieno di buchi…anche il "5" (Vivona) era malmesso…siamo andati ad atterrare a Senbach…a 15 NM da Ramstein, perché la pista era piena di rottami…

A Ramstein i piloti americani ci han trattato da amici, perché capivano come ci si sentiva essendo piloti anche loro… gli altri, gli Ufficiali addetti alle indagini, ci han fatto le domande di rito… i piloti de la "Patrouille de France" sono venuti a trovarci e piangevano…i piloti del B1 - avevamo legato il sabato, in occasione di una visita fatta "all'ultimo nato" - …quando eravamo in rullaggio per rientrare a Rivolto… li abbiamo trovati schierati davanti al velivolo… ci salutarono militarmente…

Sì, l'inferno l'abbiamo trovato in Italia…

(Da "La Meravigliosa Avventura")

Nel ricordo del Com.te Italo Baldelli

Sabato 25 ottobre ci ha lasciati - all'età di 92 anni - il Col.Pil. (r) Italo Baldelli un superstite dell'Era Fougier gregario destro in tutte le "pattuglie acrobatiche" del 1° Stormo C.T. - a Campoformido - dal 1932 al 1936 - quando in Friuli primeggiava la "Baronia degli Aviatori". Le esequie martedì 28 ottobre al Tempio Ossario di Udine - con la partecipazione del Gen. B.A. (r) Vittorio Cumin, - Presidente del Circolo della P.A.N. - dei Piloti delle "Frecce Tricolori" e di un folto pubblico di amici e di estimatori del mondo aeronautico.
Il Col. Renato Rocchi così Lo ha voluto ricordare:
Caro Italo,
sei "decollato" in silenzio - un sabato di buon mattino e ci hai lasciati nella più profonda tristezza - increduli, storditi, riconoscendo la Tua vitalità, la Tua memoria … e quel Tuo "savoir faire" da galantuomo nel trattare e nel "distinguere" il prossimo Tuo.
Addio vecchio Amico - da me - uno non più giovane - per il quale Tu sei stato il "pozzo di San Patrizio" nell'attingere notizie, precisazioni, date, momenti di vita vissuta con lo scopo da parte mia di scrivere sugli Uomini del 1° Stormo C.T. .
E Tu mi hai sopportato e supportato sempre con quella gentilezza e con quella signorilità che sono state per Te norma di vita.
Mi hai dato anche la Tua amicizia, e ne andavo orgoglioso.
Ricordo - nel segno della fraternità, io a registrare, a indagare, a pretendere la verità, Tu a rispondermi, a cercare di frugare in un passato che non si poteva cancellare.
Ho nel ricordo più caro gli incontri nel Tuo ufficio di viale Venezia con Silvio De Giorni e Guido Carestiato e Gelsomino Salvi… si parlava di aeroplani, di uomini, di questa o di quella missione, ed io, "smanicato" ormai nel particolare - anzi - a volte, mi permettevo di correggere una verità distorta dal tempo -

Com.te Italo Baldelli

partecipavo alla vostra passione, al vostro stato d'animo.
Quel tuffo nel passato aveva del miracoloso, anche per me!
Il Tuo "fair-play" - non la tua anzianità - Ti portava il rispetto di tutti… e per noi "ex" - avevi incondizionato l'affetto sincero… per me, in particolare, rimanevi sempre la "vittima"… fino a ieri quando ci si incontrava al caffè delle 10 e 30 … e ti chiedevo ancora di precisarmi un mio " vuoto di memoria" - e Tu mi illuminavi!
Lassù troverai i colleghi, i commilitoni del 1° Stormo Caccia.
Dio Vi abbia in gloria!
Arrivederci caro, indimenticabile amico Italo!

Con noi su questa terra tormentata lasci Giorgio - un figlio diletto, che - nella continuità - rimane la Tua incarnazione!
Con le condoglianze, un abbraccio affettuoso da tutti noi in "grigio azzurro" a Giorgio ed a Maria Chiara.

r.r.

Le nostre condoglianze al Com.te Stefano Giovannelli per la morte della adorata mamma

e

Alla famiglia Azzano per la perdita immatura della figlia Anna.

Ancora vi ricordiamo:
facciamo insieme il giornalino con i nostri articoli.
Scrivete! e non puntate il dito del lamento

I tre moschettieri ... in linea di volo...

Personalmente preferisco esprimere solidarietà alle persone viventi perché questo è lo spazio-tempo per dire le cose della vita, ma Achille, unitamente al collega Comodin li ho visti piombare a Rivolto nel fatidico anno 1970 con tutto il peso… della loro statura. Giovanissimi, pertanto in cerca di una chiocciola, la linea di volo con tutti i suoi componenti lo fu.

Si mostrarono attenti e capaci. Tante volte ho ascoltato con grande attenzione Achille, con il suo modo di essere timido e in cerca di conferme ai suoi pensieri. Accompagnava qualsiasi ragionamento con il volto splendente e il suo sorriso.

Il tempo passò in fretta ma non invano, quando lasciai il 313° Gruppo nella sede della nuova destinazione ebbi modo di apprezzare l'attaccamento di questo giovane specialista alla mia figura.

Dopo molti anni, in occasione di un raduno a Rivolto lo rincontrai, la cordialità fu la medesima così come lo sguardo e il sorriso, però capii che c'era qualcosa che non andava.

Trascorremmo le poche ore al pranzo sociale con i suoi due simpatici figli, fu un momento felice per lui e per me.

I tre moschettieri:
da sx A. Ceccutti, R. De Simone, C. Comodin

Ora con la riservatezza che sempre ha avuto, si è trasferito molto in alto, lasciando in tutti coloro che lo hanno conosciuto il ricordo della Sua gentile persona.

Ciao Achille il buono.

Roberto De Simone

La quota d'iscrizione per il 2004 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 suggerimenti al tel. / fax 0432-902412

Nuovi soci

M.llo	Fabio	FRANZ
M.llo	Roberto	VALLEGA
1°M.llo	Piero	MIRINO
1°Mllo	Marino	VERGENDO
Sig.	Franco	TOMADA
Sig.	Giorgio	ALOISI
S.Ten.	Paolo	VERGANI

Con i Migliori Auguri
di Buon Natale
e
di un Felice Anno
Nuovo

il Consiglio Direttivo