



# Circolo della P.A.N.

Anno 6 Numero 09 Notiziario per i soci dell'Associazione Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale, - Direzione Redazione: via Udine, 56 Rivolto (UD)

**Aerobase Rivolto 4-12-2004**

## ...Il saluto del Comandante

Carissimi Soci,

si è da poco conclusa un'altra entusiasmante stagione di manifestazioni. Quella del 2004, al pari di quelle che l'hanno preceduta, è stata una stagione intensa, ricca di airshows importanti e certamente caratterizzata da alcuni avvenimenti di particolare rilevanza.

Siamo infatti partiti con un bel "Basso" il 1° Maggio ed abbiamo concluso al Cairo la prima settimana di Ottobre dopo aver volato 36 manifestazioni, ad un ritmo incessante, garantendo un ottimo livello di efficienza della flotta e sempre un elevato ritorno di pubblico ed autorità.

Durante un fine settimana di Maggio, abbiamo volato le manifestazioni di Genova e Savona. Quest'ultima, anche se un pò sfortunata per le condizioni del tempo, è stata molto sentita dal Capoformazione, il Cap. Massimo Tammaro, perché ha dato a lui la possibilità di esibirsi davanti alla sua città natale, ai suoi parenti ed ai suoi amici d'infanzia.

Ci ricorderemo di Genova per la bellezza del panorama e per la grandissima quantità di pubblico che ci ha voluto vedere. (circa 400.000 persone)

A giugno abbiamo volato molto all'estero, ci siamo confrontati con i nostri colleghi stranieri ed, ancora una volta, siamo tornati a casa con il "premio" per il miglior display ma, soprattutto, con la convinzione che il nostro programma sia troppo più bello, avvincente e spettacolare di quello di tutti gli altri.

A fine Luglio siamo partiti per Beirut, nessuna Pattuglia al mondo era stata ad esibirsi in Libano prima di noi. Il Sindaco ci confessò, infatti, che erano più di trent'anni che un velivolo a reazione amico non sorvolava la città e lo stupore e l'ammirazione della gente erano lì a testimoniare.

Il successo ottenuto in Libano è stato moltiplicato cento volte dalla presenza, sullo sfondo, della Amerigo Vespucci che, con la bellezza delle sue linee ed il prestigio della sua storia, ha fatto sì che quella non fosse una giornata dedicata solo alle Frece o solo alla Marina ma divenisse una vera e propria celebrazione del

made in Italy, del nostro stile e delle nostre capacità.

A ferragosto siamo tornati a Mosca, è stato bello notare la differenza con la quale ci hanno accolto i russi rispetto all'anno precedente. Ad aspettarci non c'erano le guardie armate per chiederci i passaporti ma 80 giornalisti a caccia di foto ed interviste!

Il mese di Settembre è stato caratterizzato dalla manifestazione di Payerne che, oltre a radunare una folla degna delle migliori occasioni, ci ha dato la possibilità di volare in formazione con altre 4 Pattuglie. Abbiamo infatti effettuato un paio di sorvoli con una formazione mista di 41 velivoli, come avvenne a Salon nel 1978.

Il Cairo è stata l'ultima. Abbiamo scelto di chiudere in bellezza volando in città, sul Nilo ed, anche lì, in diretta televisiva.

Adesso siamo in pieno addestramento, il Cap. Slangen ed il Ten. Paoli, stanno lavorando sodo cercando di capire i "trucchi" del mestiere nel più breve tempo possibile e, ne sono certo, non faranno rimpiangere il Magg. Ferrante ed il Cap. Capponi che, tra breve, lasceranno il Gruppo.

Il Ten. Zuliani è arrivato per dare una mano in Sezione Tecnica in previsione della partenza del T.Col. Zanelli che dopo svariati anni di prezioso servizio, andrà a fare un'esperienza diversa.

Anche tra i Sottufficiali c'è stata qualche partenza ( e quindi qualche lacrima... ) ma soprattutto c'è stata una bella iniezione di personale neoassegnato che avrà il compito di farci raggiungere nuovi ed ancora più esaltanti traguardi. In bocca al lupo!

Approfitto per ricordare a tutti che l'anno prossimo sarà l'anno del 45° anniversario delle Frece nonché quello del 9° Raduno Piloti Pattuglie Acrobatiche. La data scelta è quella del 4 Settembre 2005 ed il lavoro da fare per organizzarlo è ancora tantissimo. Confido nell'aiuto di tutti i soci e sono certo che si riuscirà ad organizzare un evento memorabile.

Le Feste di Natale sono in arrivo, mi auguro di potervi salutare tutti di persona, magari a Rivolto.

Se così non fosse possibile, vi esprimo i miei più affettuosi auguri di un sereno Natale unitamente a quelli di tutto il Gruppo nella speranza di potersi rivedere al più presto.

Magg. Paolo TARANTINO



## All'amico Silvio

In una calda giornata di agosto ricevo dall'amico ing. Giancarlo Monti, ex SIAI MARCHETTI, la notizia temuta ma non inaspettata, che il Generale Silvio De Giorgi aveva spiccato l'ultimo volo dopo una vita lunga 96 anni, una cinquantina dei quali alle prese con macchine volanti le più disparate.

Ottenuto il brevetto di pilota militare negli anni '20, è componente, nel 1930, della prestigiosa Pattuglia Italiana del 1° Stormo di Campoformido comandata dal T. Col. Rino Corso Fougier, l'indiscusso asso sempre vivo nella memoria degli appassionati del volo acrobatico.

Nel 1934 è assegnato alla Scuola Alta Velocità di Desenzano e, dopo un duro addestramento, è autorizzato a fregiarsi della "V" rossa posta al centro dell'aquila d'oro di pilota.

Partecipa alla guerra di Spagna ed al 2° Conflitto Mondiale ai comandi del FIAT C.R. 32 e del Macchi MC 200. Nel luglio del '41 viene abbattuto nel cielo di Malta ed è prigioniero in India fino alla fine delle ostilità.

Alla fine degli anni '50 ha inizio la sua carriera nel campo dell'aeronautica civile in qualità di collaudatore ed Ispettore Commerciale all'Agusta Elicotteri e, in seguito, Consulente Commerciale per l'estero all'Aeronautica Macchi. E a proposito della Macchi, il primo contatto con l'illustre personaggio lo ebbi nei primi anni '80 quando, lasciato il servizio attivo, mi trovavo al comando di un gruppo di SIAI SF 260 presso l'Accademia Aeronautica Libica.

In Italia in ferie, mi telefonò e mi inviò poco dopo un pacco di pubblicazioni riguardanti l'MB 339 pregandomi di vedere se l'Aeronautica Libica poteva essere interessata al velivolo.

Non era il mio mestiere vendere aeroplani ma, visto che non mi sarebbe costata alcuna fatica, ne parlai direttamente al Comandante dell'Accademia, persona gentile, capace ed aperta al dialogo.

Conoscevo in cuor mio già la risposta che fù, più o meno, questa: "Caro Cumin, conosci la potenzialità delle nostre scuole di volo - 3 gruppi di aviogetti jugoslavi GALEB, 2 gruppi di L. 39 Albatros cecoslovacchi, 1 gruppo di bimotori turboelica L.410 cecoslovacchi, 100 e più SF 260 distribuiti su tre basi ed altri 150 da assemblare - e pertanto non sapremmo neanche come eventualmente portare in volo i 339 pur apprezzando la bontà del velivolo."

Effettivamente il paese di poco più di tre milioni di abitanti aveva una potenzialità aeronautica ben superiore alla nostra.

Il De Giorgi capì l'antifona ma da allora incominciammo a conoscerci, la nostra amicizia maturò e divenne sempre più forte.

Socio del Circolo della PAN fin dalle origini è sempre presente alle nostre assemblee; lo incontravo spesso per le vie di Udine insieme alla sua gentile signora, nativa di Cividale, ed al suo grande amico Italo Baldelli, anche lui

recentemente scomparso.

Nel novembre dell'anno passato, già debilitato nel fisico ma con la mente lucidissima, accompagnato dagli amici Monti e Saporiti, volle essere presente al passaggio di consegne del 313° Gruppo A.A. in quel di Rivolto.

Sul palco delle autorità lo costrinsi a sedere su di una poltroncina ma quando, ad un certo punto, il Ten. Col. De Rinaldis nel suo intervento lo ricordò ai presenti con un cenno di saluto, egli, con tutto il suo orgoglio, si alzò in piedi, diede un calcio alla sedia e rimase ritto ed impettito fino alla fine della cerimonia.

Insieme agli amici lo accompagnammo quindi a Cividale per una visita alla tomba della moglie, dipartita l'anno precedente, dove, indicandomi con un accenno di sorriso il vicino loculo vuoto, mi disse: "vedi Vittorio, quello è il mio!" Ed io: "Carissimo Silvio, sei grande anche in una circostanza triste come questa".

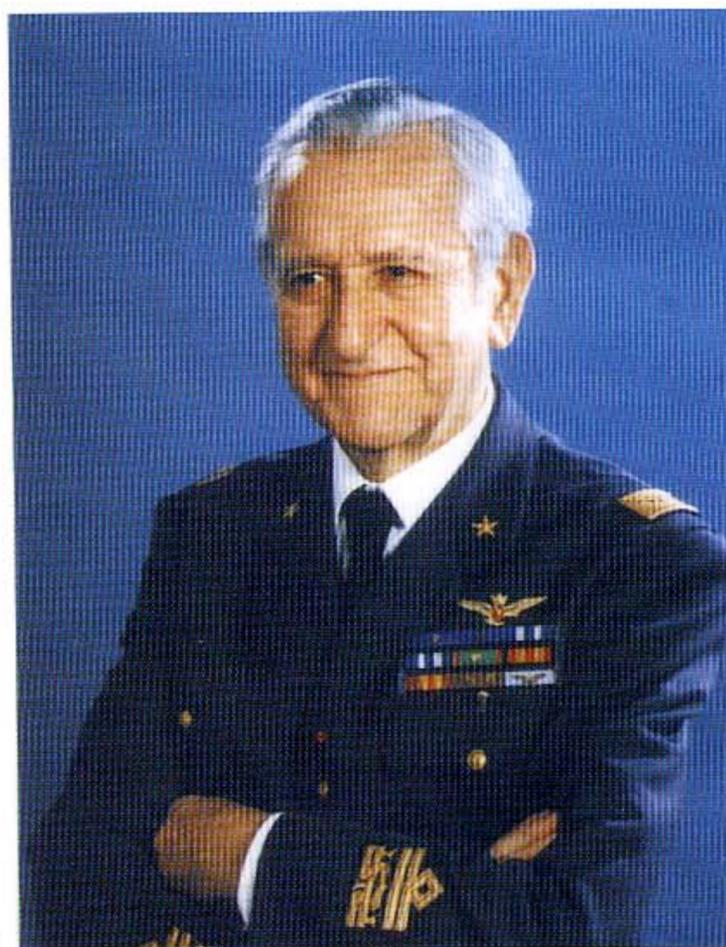
In aprile, durante la settimana di Pasqua, lo andai a trovare nella sua casa di Gallarate con mia moglie e l'amico Monti; passammo due ore piacevolissime tra i suoi trofei e ricordi, testimonianze del suo peregrinare in mezzo mondo propagandando i prodotti della nostra industria aeronautica. Ci lasciammo con un forte abbraccio, una lacrimuccia e la promessa di rivederci di lì a qualche mese a Grado dove lui era solito trascorrere le vacanze estive.

Purtroppo l'incontro non ebbe luogo: gli rivolsi l'ultimo saluto quando fu posto nel "suo" loculo accanto all'amata Isabella.

Caro Silvio,

La tua amicizia la considero uno dei momenti più importanti della mia vita di aviatore.

Vittorio CUMIN



Il Gen. Silvio De Giorgi

Abbiamo ricevuto dal M.llo Mauro Petrizzo in forza alla P.A.N. e, speriamo, futuro socio del nostro circolo la lettera che di seguito pubblichiamo nella speranza che qualcuno possa completare le informazioni che il nostro amico sta cercando da oltre trent'anni. L'indirizzo a cui inviare le informazioni è:  
 Mauro Petrizzo via Pezet, 18 - 33030 Basaldella (UD)  
 e mail: km1stelio@libero.it

... La Pattuglia degli Incas ...

Gentili Signori,

apprezzando il Vostro entusiasmo nel fondare il "Circolo della PAN", vorrei porvi un quesito che, se fosse un racconto, potrei intitolare: "La Pattuglia degli Incas".

Tanti anni fa, nel 1971, posi una domanda ad un mio amico che ne sapeva più di me: "Come erano dipinte le Tigri Bianche?" Lui mi rispose: "Come la pattuglia degli Incas!". Da allora iniziò una ricerca che durò 31 anni.

Nel 1977 giunsi ad Istrana e, sorpresa!

L'unico F-84G rimasto in Italia era in restauro presso il CM del 51°.

Ben presto mi resi conto che di quello che cercavo in quel glorioso Reparto era rimasta solo una foto in bianco e nero e qualche

TIGRI BIANCHE (1955-1956) 51° A/B  
 Schema di colorazione del 1955



REPUBLIC F-84 G

TIGRI BIANCHE (1955-1956) 51° A/B  
 Schema di colorazione del 1956



REPUBLIC F-84 G

aneddoto...

Inizialmente l' F-84G venne restaurato con i suoi colori originali che allora erano chiaramente visibili: 51-18 e fascia sul muso rossa che evidenziava, se non erro, l'appartenenza al 20° Gruppo. Poi furono aggiunti i colori delle "Tigri Bianche" ma in modo errato lasciando perplesso più di qualcuno, così un restauro lungo e laborioso veniva rovinato dalla mancanza di documentazione e dai ricordi sbiaditi nel tempo.

Durante la mia ricerca trovai in alcune riviste specializzate nel settore modellistico, anche straniere, disegni che riportavano colorazioni fantasiose con gli stessi errori che venivano riciclati nel tempo. Così dopo 31 anni giunsi ai risultati che allego a questa lettera.

A questo punto mi rivolgo a Voi chiedendo: c'è nessuno che sappia, che ricordi, che abbia dei disegni, documentazioni, foto o altro e che possa contattarmi per svelare la colorazione della "Pattuglia Acrobatica degli Incas"?

Anche se qualcuno mi dirà: "Non hai altro da fare?", insisto nella mia richiesta chiedendo a tutti anche ogni notizia riguardante le varie colorazioni delle altre Pattuglie e, per finire, gradirei visionare, se esistenti, foto o disegni delle tanichette fumogene/nebbiogene usate dalle prime Pattuglie.

Vi ringrazio tantissimo per la Vostra pazienza, chiedo scusa a Dante per gli errori di ortografia e di grammatica ed a Voi per il disturbo arrecato.

Mauro Petrizzo

## Il personaggio : Raffaele CHIANESE

Non è facile farsi ricevere e trovare disponibili "personaggi" che hanno illuminato il volo nell'Aeronautica Militare Italiana. Per appartenenza ai colori ho scelto e trovato disponibile un pilota che nell'acrobazia ha detto la Sua. Persona schiva "come tutti i grandi" mentalmente e fisicamente perfetto alla Sua venerabile età di 94 anni! La Sua casa vicina a quella di mia suocera mi permetteva di vederlo passeggiare e mai avrei indovinato la Sua bella età. Da qualche anno venuta a mancare mia suocera, vedo il Raffaele Chianese a casa Sua che poi è anche contigua a quella del figlio Fulvio notissimo Presidente dell'Associazione IV Stormo e Comandante per lunghi anni nella compagnia di bandiera nazionale. Malgrado i miei molteplici inviti ad accompagnarlo a Rivolto "in forma privata" ha sempre declinato la possibilità. Ecco allora l'idea di intervista storica resa possibile grazie alla collaborazione del Comandante Fulvio Chianese che certamente riaprirà ricordi e conoscenza storica importante.

R. De Simone

### DIARIO DI UN PILOTA Raffaele CHIANESE

Raffaele CHIANESE nasce il 14 Marzo 1910 in provincia di Napoli in una modesta casa di campagna ove trascorre la sua giovinezza insieme ai genitori e numerosi fratelli. Il più anziano di questi ritorna a casa nel 1918 dopo aver combattuto proprio sul San Michele (a 4 km dall'Aeroporto di Gorizia) dove e' rimasto coinvolto il 29 giugno 1916 dall'attacco con i gas da Cima 4 e che lo lascerà provato per tutta la vita.

Di quegli anni Chianese ricorda ancora con chiarezza un episodio poco noto o forse volutamente non "reclamizzato". Di primo mattino, mentre era nei campi insieme ai genitori, un dirigibile austriaco sorvolò senza trovare ostacoli Napoli, lanciando alcune bombe sulla città che provocarono panico ed ebbero effetto demoralizzante sui cittadini.

Terminate le scuole Medie aiuta il padre in campagna ed all'età di 18 anni, contro la volontà dei genitori e falsificandone la firma, fa domanda per la selezione al Corso Sottufficiali Piloti. Alla visita medica presso l'Istituto di Medicina Legale di Napoli l'ufficiale medico otorinolaringoiatra gli chiede di ripetere le parole che egli pronuncia alle sue spalle. Lui obbedisce ma, quando il medico emette un fischio, non e' in grado di imitarlo (non sa fischiare) e per questo malinteso viene ritenuto non idoneo. Dopo circa sei mesi (nel novembre 1929) si ripresenta senza menzionare che era stato precedentemente scartato e questa volta supera la selezione. Viene avviato alla Scuola di Volo del Littorio ed il 20 marzo 1930 effettua il primo volo su AS1. Il 28 maggio 1930 decolla da solista dopo 7h e 43m di doppio comando.

Consegue il brevetto di Pilota Militare presso la 2 Squadriglia Allenamento Caccia di Ghedi il 12 ottobre 1930,

su CR20 e CR1.

Il 23 ottobre 1930 viene assegnato alla 96<sup>a</sup> Squadriglia del IX Gruppo Aeroplani da Caccia del Primo Stormo di base a Campoformido (UD) dove inizia l'addestramento operativo (Acrobazia, Pattuglia, Finta Caccia ed Addestramento Bellico su CR1 e CR20). A Campoformido ci sono i più famosi piloti della Prima Guerra Mondiale



tra cui Fougier, comandante del 1° Stormo Caccia dal 1928 al 1933, ideatore e sostenitore dell'Acrobazia Collettiva.

L'Acrobazia Aerea era già praticata da singoli velivoli. Fougier incoraggia invece i suoi piloti a perfezionarsi nel volo in formazione e forma la prima Pattuglia Acrobatica di 9 CR20 che ha un notevole successo durante la Crociera in Europa Orientale nel 1930.

L'acrobazia e' di casa in quel di Campoformido ma non esiste un addestramento e molte manovre si imparano guardando gli altri o provando.

Un giorno Chianese chiede ad un collega più anziano come si esegue un tonneau e questo gli risponde: "Semplice! Dai piede ed alettone e quando sei rovescio centra i comandi (?)". Chianese si porta sulla verticale dell'aeroporto e prova, ma centrando i comandi l'aereo continua a ruotare, abbassa il muso e scende in verticale. Vicino a terra Chianese ferma la rotazione e cabra. Ritorna in quota e ripete la manovra più volte con lo stesso risultato.

Quando atterra vede gran parte del personale dell'aeroporto fuori dalle palazzine e dagli hangar che guardano nella sua direzione. Appena spento il motore gli si avvicina il Comandante dello Stormo Fougier che lo "inquadra" e lo mette agli arresti (sala di massimo rigore) per 15 giorni.

Dopo tre giorni di carcere lo chiama l'Aiutante di Campo di Fougier e gli riporta questo messaggio del Comandante: "... Non provare più a bassa quota queste manovre. Hai della stoffa e farai strada. Per questa volta te la cavi con tre giorni di arresti!".

Il 1° giugno 1931, a Campoformido viene costituito momentaneamente il 4° Stormo con il solo fine di far fronte alle grandi Manovre Aeree previste per il mese di agosto dello stesso anno, alle quali parteciperanno oltre 900 velivoli. Il 23 agosto 1931 giunge all'aeroporto di Campoformido il comandante della II Brigata da Caccia Col. Mazzucco che passa in rassegna il Primo ed il Quarto Stormo.

Il 31 agosto ha luogo a Ferrara l'imponente Manifestazione Aerca e l'ingente numero di velivoli partecipanti comporterà non pochi problemi.

Visto il grande successo riportato dalle Manovre, si decide di dare forma stabile allo Stormo per il quale è necessario trovare un aeroporto ove insediarlo. A Campoformido non c'è lo spazio per accoglierlo e pertanto la scelta cade su Gorizia-Merna.

Sull'aeroporto di Gorizia, grazie ad una disposizione di Italo Balbo che prevedeva la costruzione di infrastrutture aeroportuali in prossimità dei grandi centri abitati, già esistono hangar ed edifici idonei ad ospitare uno Stormo.

Il 9 settembre i primi piloti dello Stormo giungono in volo a Gorizia, a bordo sei loro CR20. Sono quelli del X° Gruppo momentaneamente dislocati ad Aviano e cioè la 84<sup>^</sup>, 90<sup>^</sup> e 91<sup>^</sup> Squadriglia. Pochi giorni dopo e cioè il 28 settembre arriva l'altra metà dello Stormo e cioè il IX° Gruppo di Campoformido, formato dalla 73<sup>^</sup>, 96<sup>^</sup> e 97<sup>^</sup> Squadriglia. Con la 96<sup>^</sup> Squadriglia c'è anche Chianese. In totale sono 64 piloti, tra ufficiali e sottufficiali ed a questi si aggiungono diverse centinaia di addetti ai servizi.

I piloti provenienti da Campoformido portano a Gorizia lo spirito e la passione per l'Acrobazia Collettiva. In poco tempo il Quarto Stormo supera in abilità il Primo e le Pattuglie Acrobatiche del 4° Stormo diventano famose non solo in Italia ma anche all'estero. Budapest (1936 e 1937), Zurigo (1937), Belgrado (1938), Berlino (1939).

A Gorizia il traffico in decollo ed atterraggio veniva separato dividendo l'Aeroporto in due zone, una a Nord, riservata alla Ricognizione e Bombardieri ed una a Sud, riservata alla Caccia.

Queste due zone erano a loro volta divise in altre due, una per gli atterraggi (al centro aeroporto) ed una per i decolli (all'esterno) e potevano essere utilizzate per atterraggi e decolli in entrambi i sensi.

L'11 giugno 1932, il colonnello Amedeo di Savoia Duca d'Aosta, figlio del generale Comandante della Terza Armata Emanuele Filiberto che proprio nella zona tra Gorizia e Monfalcone aveva guidato le sue truppe, assume il comando del 21° Stormo e dell'Aeroporto di Gorizia.

A Gorizia si trasferisce e si sviluppa lo spirito dell'Acrobazia in Formazione nato a Campoformido. Si provano nuove manovre acrobatiche con un crescente numero di velivoli che volano a pochi metri uno dall'altro. Le difficoltà non sono poche, soprattutto con macchine dai motori poco brillanti.

L'effetto della "coppia dell'elica" che costringe ad un continuo uso del timone di direzione (pedaliera) al variare della velocità e della potenza, sommato alle difficoltà che incontrano i "gregari" più esterni della formazione, non sono da sottovalutare. I frequenti incidenti lo confermano.

A Gorizia, Chianese e l'amico Calligaris, sono i primi a provare il looping in coppia, inizialmente sopra la pianura friulana, lontano dalla vista degli altri colleghi e poi una volta acquisita maggiore confidenza con la manovra, sopra il cielo dell'aeroporto. Gli altri colleghi da terra li osservavano per poi a loro volta imitarli.

Sugli altri aeroporti, effettuare manovre acrobatiche sopra

l'aeroporto era proibito ma a Gorizia il comandante Salvadori favorisce le iniziative dei piloti che vogliono emulare (e superare) i colleghi del 1° Stormo di Campoformido.

Lo stesso D'Agostinis, quando arriverà a Gorizia e gli verrà assegnato il compito di guidare la Pattuglia Acrobatica, farà tesoro dell'esperienza di Chianese e degli altri "anziani". Molti anni dopo, a guerra finita, ad un Raduno alla "Lanterna d'Oro" di Gorizia, l'allora generale D'Agostinis gli confida: "... Chianese, da te ho imparato tanto ...".

Nel settembre 1391 comincia la consegna dei primi esemplari del CR20 modificati. Si tratta del CR20 Asso che prende il nome dal nuovo motore più potente e pertanto più idoneo all'acrobazia. Chianese vola quasi esclusivamente su questa macchina, fino al maggio del 1935.

Passa per un breve periodo alla 90a Squadriglia, poi alla 84a e dal 3 giugno 1932 è assegnato definitivamente alla 91a (la Squadriglia di F.Baracca che da lui ereditò il nome). Il 3 maggio 1935 effettua il suo primo volo (da Torino a Gorizia) su un CR32 appena consegnato dalla Casa Costruttrice.

Col passare del tempo comincia a distinguersi per le sue doti di pilotaggio che, unite ad equilibrio e senso della disciplina, gli evitano di seguire le sorti di quell'innumerabile numero di piloti che proprio a Gorizia persero la vita per incidenti di volo.

Il sottufficiale specialista Vosca (di Capriva), racconta che la media dei funerali a Gorizia nei periodi di massima attività, era di uno alla settimana. Le salme dei piloti venivano trasportate all'Ospedale Militare di via Ristori, oggi adibito ad alloggi per le famiglie, lì veniva officiata la cerimonia funebre ed infine le bare prendevano la via del paese di provenienza della vittima.

Gli incidenti a Gorizia raggiungono una frequenza al punto che tutto l'Aeroporto e le località limitrofe sono piene di "croci" come oggi lo sono le nostre strade. Gli incidenti poi hanno un picco in primavera, quando dopo un periodo di ridotta attività dovuto alle condizioni avverse, si riprende il normale ritmo di volo e la media di un funerale alla settimana viene superata.

(Segue nel prossimo numero)



Campoformido 1930 - 31 Sergenti piloti  
(Chianese è il primo da destra)

## Il primo "TIGER MEET" non si scorda mai ...

L'estate del '91 è stata per me una sorta di battesimo nel mondo delle manifestazioni internazionali di grande richiamo; l'evento durante il quale ho vissuto questa esperienza è stato l'AIRTATOO '91 presso la base di Fairford.

L'edizione di quell'anno aveva per tema le Tigri Volanti, col fine di riunire, nello stesso aeroporto, molti dei gruppi di volo aventi la tigre come simbolo di reparto.

Fairford è una base sede del 7020th Air Base Squadron, situata a circa 60 km a ovest di Londra, nella quale, annualmente, si organizza una grande MAF dall'alto contenuto tecnologico e spettacolare.

Mancano ormai pochi minuti all'atterraggio, la torre autorizza il Comandante all'avvicinamento e, successivamente, ad impegnare il cielo campo per 5' da 0 a 5000 piedi per una ricognizione, durante la quale, mi accorgo che l'intero sedime aeroportuale è ricoperto da decine di sagome d'aeroplano.

Dopo l'atterraggio veniamo accompagnati alla cheek-in room: "Welcome at RAF Fairford.", così recitava il cartello di benvenuto nella sala briefing per gli equipaggi e personale tecnico che, nei due giorni seguenti, avrebbero dovuto dar vita alla Festa dell'Aria.

La posizione privilegiata di cui godevo dipendeva dall'invito ricevuto dal mio gruppo di appartenenza ad esibirsi durante l'Airshow; ciò mi avrebbe permesso di muovermi liberamente tra gli aerei in linea volo e alcuni hangars adibiti, per l'occasione, a stand o mostra fotografica.

Il giorno seguente dopo un'abbondante colazione (rigorosamente all'inglese!), parto, insieme ai colleghi, per la base. La prima considerazione va di diritto alle condimeteo insolitamente buone, il che mi predispone positivamente ad affrontare il resto della giornata.

Il lavoro "vero" comincia sull'aeroplano dove inizio la prevolo, che si conclude dopo circa 45' con la firma del libretto di volo. L'esibizione (prova) è prevista per le 15.30, gli aerei sono pronti al decollo, per cui si decide di andare a pranzo per poi essere liberi di visitare la "statica" e godersi allo stesso tempo il volo degli altri velivoli che, dalle 10.00, si danno il cambio senza tregua sul cielo campo; così facendo ho potuto fotografare un sacco di aerei, alcuni dei quali, per l'occasione, avevano perso parte del loro grigiore a favore di sfavillanti livree, come suggerito dalle foto allegate.

Il tempo passa inesorabile, è ora di tornare agli aerei.

Dopo un ultimo controllo al velivolo, attendo l'arrivo del pilota, con il quale, dopo pochi minuti, iniziamo il check-control "around the plane".

Una volta in cabina il leader dà l'ok per l'avviamento simultaneo dell'intera formazione, pronta in breve al rullaggio ed al successivo decollo. Le prove si concludono con regolarità e soddisfazione personale per il lavoro svolto; la mente mi porta ad immaginare, non senza emozioni, ciò che accadrà domani, giornata clou di tutto l'Airshow.

Il programma del giorno della MAF ricalca quello delle prove, con in più la partecipazione corale di un pubblico numeroso e all'apparenza molto attento. I nostri velivoli concludono, come sempre, il loro show con una lunga fumata tricolore, tanto lunga da raggiungere e toccare il cuore di coloro che, in quel Tricolore, ritrovano l'orgoglio di essere Italiani.

Con l'atterraggio dell'ultimo aeroplano si conclude la prima parte dell'Airshow. Il deflusso del pubblico è immediato e si protrae fino a tarda serata. Il nostro lavoro si conclude con il rifornimento e la



post-volo: tutti gli aeroplani sono efficienti e pronti al rientro in Italia, ma qui c'è ancora molto da fare...

Il vero Tiger meet si festeggia a terra e precisamente in un grosso hangar opportunamente allestito, per l'occasione, in diversi settori dove poter mangiare, "bere" e addirittura ballare.

Al nostro arrivo in hangar, mi accorgo di quanto internazionale sia questo evento, tanti infatti sono gli equipaggi e paesi che essi rappresentano.

Tra una birra ed un omelette (famoso a Fairford!) il tempo scorre inesorabile ed immancabile arriva il momento in cui ci si saluta scambiandosi alcuni gadgets, il più ambito dei quali è il foulard tigrato.

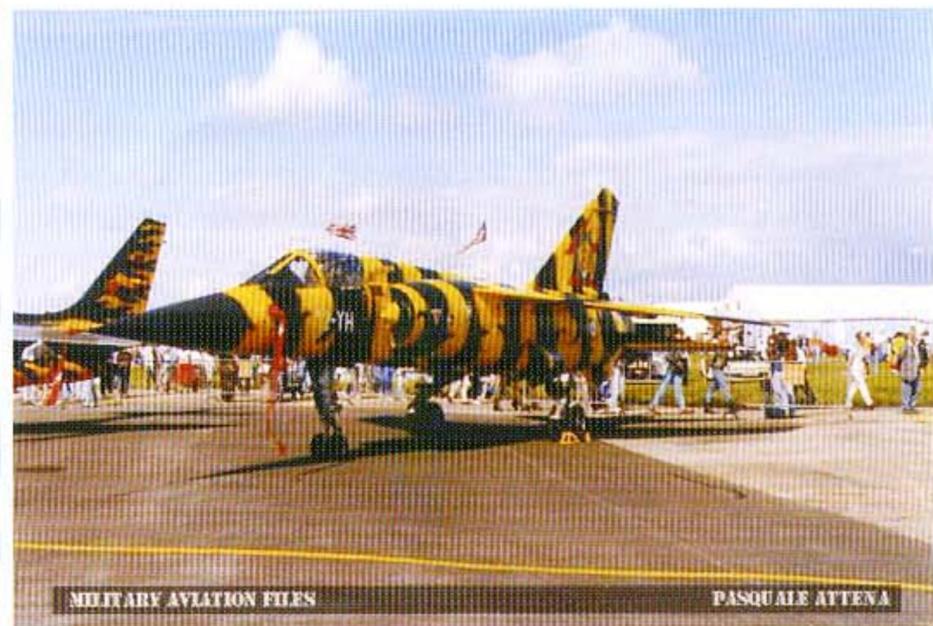
Questa usanza è così radicata che, una volta sul pullman per tornare in hotel, era quasi impossibile distinguere reparto o nazionalità di alcuni aviatori.

Una volta in camera ripenso alla splendida giornata appena trascorsa ed ai mille ricordi che porterò con me al mio rientro a casa.

Lunedì mattina è il giorno dei rientri, i decolli si susseguono e, uno dopo l'altro, tutti gli aerei raggiungono le rispettive basi di appartenenza. Noi rientriamo nel pomeriggio dopo uno scalo tecnico in Germania, con la formazione di 11 aeroplani al completo.

Come dicevo prima, i ricordi sono tanti e con essi un po' di nostalgia per i giorni del Tiger meet; ma come spesso accade non c'è tempo per soffermarsi a lungo su queste sensazioni poiché incalzano già i preparativi e le prove della prossima missione.

Pasquale ATTENA (crew-chief PONY 1)



## DECIMOMANNU 2004

.... Siamo fuori dal tunnel...

Prima missione dell'anno.

Si va a X° (Decimomannu per quelli che in Sardegna non ci vanno).

E' già un mese che in hangar c'è chi smanetta su collimatori, travetti, cablaggi, comandi di sparo, cannoni, serbatoi cilindrici tanto per gradire.

Un'attività diversa per un gruppo volo abituato e preparato a tutt'altro.

Quest'anno una novità: si useranno le razzieri.

Bene, chiediamo un po' in giro. Lecce? Mai fatto.

Reparto Sperimentale? Dicono che non risulta che il 339 sia realmente abilitato al tiro dei razzi. Di bene in meglio!

Il C130J ci porta nella terra di mezzo..avremo anche noi la nostra "sfida", lunedì si comincia sul serio.

Neanche il tempo di scaricare le valigie ed i montatori subito sotto: il macchino di X° perde olio idraulico ed è fermo da un po' di giorni...tanto arrivano quelli di Rivolto.

Il clima è buono e i 14-15 °C del 12 di gennaio ti tolgono l'umidità dalle ossa.

1° giorno e 1° cazziatone da S. Crispino .

"Benvenuti a X° ma questa non è più la base dei divertimenti" ....UANEMEIDDIO!!!

Ehi Crispino, mi sa che abbiamo concetti molto diversi del termine "divertimenti".

Comunque si va avanti con il lavoro anche se la forfettaria\*\*...ci rode.

Tiri dry e poi armati: cannone, bombette, razzi e tutto fila abbastanza liscio.

Si scherza e si organizza il triangolare: piloti, specialisti 313° e, "new entry", specialisti 314°.

Gigi Red tira le fila e si va al campetto.

Con il benessere del mitico Zola si comincia:

- 313° vs 314° - vincenti 314°;
- Piloti vs 313° - vincenti i piloti;
- 314° vs piloti - vincenti i piloti.

Il giorno dopo a fine attività una birra per tutti chiaramente offerta dagli sconfitti (vero Gigi?)

Altro giorno, altra novità: oggi volo acrobatico.

S. Crispino ha chiesto al Boss un po' di acrobazia in formazione sul cielo campo per degli ospiti.

Giù i BRD, tip piene e via altro giro e altra corsa.

Bhe dai, almeno siamo in CFI. \*\*\*

Le giornate si susseguono, le cene anche e proviamo tutte le specialità isolate. E arriva l'ultimo giorno.

I piloti rientrano a Rivolto ed il "nostro" C130 sta andando a Grottaglie ad imbarcare dei marinai.

....Patatrac....si rompe l'aereo..

Tutti al circolo, inizia a piovere e iniziano a rincorrersi le voci: arriva alle 16, no alle 17, no è già in volo.

Poi, in lontananza, senti un rumore familiare di quattro turboelica con il reverse inserito.

Si torna e caro Crispino ti "salutiamo".

E ti diciamo "siamo fuori dal tunnel.."

( \* ) S. Crispino: onnipotente signore della landa di X°  
alias Com.te della base;

( \*\* ) forfettaria: tipologia di indennità di missione;

( \*\*\*) C.F.I.: tipologia di compenso per straordinari.

Il socio Gianpaolo Buccheri

## ....Ricordando Giovanni

Diversi anni fa, con alcuni colleghi, stavamo parlando in merito ad un incidente nel quale, seguendo la logica umana, chi rimase vivo sarebbe dovuto morire e viceversa chi morì sarebbe dovuto rimanere in vita. A questa disquisizione partecipava anche l'allora cappellano militare dell'acrobasi di Rivolto che semplicemente disse "se non è morto vuol dire che la pagina con il suo nome non è stata ancora girata".

Per Giovanni Bauco questa pagina è purtroppo già arrivata ed in modo talmente strano ed improvviso che ha lasciato tutti attoniti alla notizia della sua dipartita.

Quando arrivò alla P.A.N. ricordo che il commento a mezza voce fu subito pronto: cosa viene a fare uno come lui in pattuglia? Questo perché non era proprio di primo pelo ed allora si desiderava avere solamente gente giovane e non "già arrivata...". Oggigiorno la cosa è un po' differente perché gente giovane è una merce oramai esaurita eppoi perché, come ci ha insegnato Giovanni, probabilmente il "vecchietto" può dare ancora molto e forse fare anche la differenza.

Giovanni come dicevo ha dato molto, dapprima al reparto, nel corso del suo periodo di servizio attivo, in seguito, una volta in pensione, essendo un elemento vivo e vitale nelle associazioni di cui ha fatto parte.

Personalmente porto vivo in me la sua "operatività" che in un primo momento sembrava grezza ma sotto sotto era sempre pronta, attenta e disponibile nei confronti di colleghi e superiori ed il tutto sempre con la sua eterna sigaretta attaccata alle labbra.

Durante una missione della P.A.N. alloggiando in camera doppia, scelsi di andare con lui perché allora anch'io fumavo pensando così di aver fatto un buon accoppiamento. La mattina successiva al suono della sveglia, prima ancora di aver acceso la luce o aperti gli occhi, da steso sul letto accese la prima sigaretta, prima di uscire dalla stanza erano diventate tre.

Uno delle ultime volte che lo vidi fu mentre, svolgendo il servizio di Ufficiale d'Ispezione, mi capitò di fare un giro a Campofornido verso le 21,00 e lo incontrai che stava riponendo gli arnesi per lo sfalcio dell'erba; servizio reso dall'Associazione Arma Aeronautica di cui era membro. Mi ricordo come, scherzando, salutandolo gli dissi che se fossi diventato presidente di qualche associazione, data la sua disponibilità e volontà di ben operare lo avrei iscritto ed eletto nel direttivo in modo coatto.

Caro Giovanni si può proprio ben dire che dopo aver "respirato" l'aria degli aeroporti per lunghi anni l'hai voluta respirare fino in fondo.

Mauro Zonta



Giovanni con alcuni colleghi al commiato dall'Arma

## CURIOSITA'

Astronauti golosi: travato zucchero ghiacciato nella via lattea...

Voli privati nello spazio: la sfida della VIRGIN la Space Ship One, il razzo costruito da Burt Rutan con i finanziamenti di Paul Allen, sarà possibile partecipare ai primi voli spaziali commerciali. *Per gli ex aviatori del Circolo della PAN la prenotazione è d'obbligo.*

A 30-60 Km. di profondità si trova petrolio a volontà. È l'ipotesi avanzata da Russel Hemley del Carnegie Institute di Washington.

Acciaio speciale: Ricercatori del laboratorio di Oak Ridge USA, hanno messo in subbuglio il mondo scientifico mostrando un piccolo campione di 12 mm. di diametro. Assorbe ogni tipo di impatto senza deformarsi e restituisce l'energia raccolta. *Una caratteristica molto interessante per militari e sportivi.*

Oxford. Le Olimpiadi del 2156 saranno ricordate per un evento epocale: stando infatti ad alcuni scienziati britannici una donna riuscirà per la prima volta a battere un uomo nei 100 metri piani. *"Meditate uomini !!!"*

Abbattuto il leone che per un ascesso non poteva mangiare la dura carne di bufalo, *ha divorato 35 uomini per colpa del mal di denti.*

Dedicato a Silvano Cargnelutti - Vice Presidente Circolo della PAN- appassionato micologo - E' stato, scoperto il fungo dei record a Ofenpass - Svizzera - Il fungo più grande d'Europa? Copre un'area equivalente a quella di 100 campi di calcio, misura 800 metri di lunghezza e 500 di larghezza, ed è vecchio di circa 1000 anni!

### NUOVI SOCI

Magg. Andrea ROSSI  
Serg. Gianluca VILLANI

Anche per il 2005 la quota d'iscrizione è di € 20,00. Il relativo versamento potrà essere effettuato sul C/C postale 10891331 intestato al Circolo della P.A.N. Ogni primo mercoledì del mese, dalle 16:00 alle 18:30, la sede è aperta ai soci ed inoltre si riunisce il Consiglio Direttivo. Sono graditi suggerimenti e proposte da tutti.  
Tel. + fax 0432 902412

Il Consiglio Direttivo  
formula a tutti i soci  
I più sinceri e cordiali  
Auguri  
di Buon Natale

e  
di un Felice Anno Nuovo

Evviva ..... cin cin

