Rivista Aeronautica

Cronache dal campo

50° ANNIVERSARIO

Da Istrana il primo arrivo

PAN: le ultime rifiniture

speciale RIVOLTO 2010

nr. 2

Patrouille SUISSE

Ore 10.40: dopo 35 minuti di volo dalla base di Emmen, atterra sulla pista di Rivolto la "Patrouille Suisse", in compagnia di Tank Erik, l'inseparabile mascotte sempre a bordo del velivolo nr. 2.

La "Patrouille Suisse" è la pattuglia ufficiale di volo acrobatico su aviogetto delle Forze Aeree svizzere. Costituitasi nel 1964, era equipaggiata originariamente con gli Hunter Mk58, sostituiti dal 1994 con i più veloci F-5E Tiger II. I suoi componenti sono tutti piloti militari che solo nella stagione estiva, o in particolari ricorrenze, svolgono l'attività acrobatica, essendo di norma assegnati a uno dei reparti di prima linea delle forze aeree svizzere. Gli attuali sei F-5E del Team, dalla colorazione bianca e rossa, utilizzano dal 1996 fumi bianchi per sottolineare la spettacolarità delle evoluzioni. Nei circa 20 minuti di esibizione vengono eseguite figure che, pur nella loro apparente semplicità, evidenziano sia la grande precisione delle manovre in formazione sia l'estro e l'aggressività nel volo dei due solisti. Il display termina con il caratteristico lancio di flare. ■

patrouille-suisse.

2° STORMO

Il 2° Stormo "Mario D'Agostini" con sede a Rivolto, dal 30 giugno 2007 ha il compito di assicurare e mantenere la prevista prontezza operativa della componente missilistica attraverso la 1ª e 2ª Squadriglia SPADA. Questo nuovo ruolo di polo missilistico nazionale si affianca allo "storico" compito, quello di assicurare il supporto logistico al 313° Gruppo Addestramento Acrobatico operante sulla base friulana dal 1961. Entrato in servizio verso la metà degli anni 80, il sistema missilistico SPADA nasce con lo scopo di difendere gli aeroporti contro attacchi a bassa e bassissima quota condotti dai bombardieri. I nuovi scenari strategici degli ultimi anni hanno indotto la Forza Armata a riconsiderare il sistema quale mezzo per la difesa di obiettivi ad alto valore strategico.

A tal proposito, il sistema è stato interessato da un aggiornamento ATL (Aggiornamento Tecnico Logistico) per aumentarne la mobilità e le prestazioni. Il sistema SPADA, nella sua configurazione standard, si compone di una CA (Centrale di Avvistamento) e di tre SF (Sezioni di Fuoco). La centrale di avvistamento, equipaggiata con il radar di scoperta Pluto, può essere considerata come il centro nevralgico dell'intero sistema e ha come scopo quello di avvistare i velivoli e fornire al radar della sezione di fuoco Falco i dati per l'inseguimento del nemico. L'intercetto dei target considerati ostili viene assicurato dal missile a guida semiattiva Aspide. Se l'aggiornamento ATL ha garantito una maggiore affidabilità del sistema, lo Sparviero AGC 170 (Airlift Global Carrier) ne ha aumentato la proiettabilità grazie alla capacità di "drive in - drive off" sul velivolo C-130J dei componenti del sistema d'arma. ■

Giovedì ore 10.40: atterrano gli s

... e cominciano ad

svizzeri...

arrivare i velivoli per la mostra statica

A Rivolto oggi, finalmente, splende il sole. Quello che ci voleva per portare avanti i preparativi che gradualmente, ma inesorabilmente, stanno cambiando il volto dell'aeroporto. Ovunque persone a lavoro, materiale che viene scaricato e allestimenti in corso.

Ma la giornata di oggi è soprattutto la giornata degli arrivi, dei velivoli destinati alla mostra statica e, soprattutto, delle pattuglie acrobatiche anche se la "Patrouille de France" e le "Red Arrows" sono attese, rispettivamente, per domani e per la giornata del 12.

Dopo il maltempo di ieri, al momento di andare on-line, sono ancora bloccati in Austria i "Royal Jordanian Falcons" che, da programma di volo, sarebbero dovuti arrivare ieri.

A inaugurare la lunga sequenza di atterraggi della giornata, un AMX ACOL del 51° Stormo proveniente dalla vicina base di Istrana. Quindi un F-16 biposto del 37° Stormo di Trapani e un C-27J della 46ª Brigata Aerea giunto da Pisa e un MB.339CD del 61° Stormo.

La "Patrouille Suisse", come abbiamo detto in apertura, è atterrata a metà mattina, mentre le "Frecce Tricolori" hanno effettuato ben due voli di addestramento, seguiti come sempre a terra dal loro comandante.

Nella prossima uscita di "Cronache dal campo" aggiorneremo naturalmente la situazione degli arrivi che, da programma, andranno avanti fino a pomeriggio inoltrato. Quindi, appuntamento a questa sera! ■

Tutto cominciò a CAMPOFORMIDO

Quello che comunemente è considerato l'atto di nascita dell'acrobazia aerea in Italia, è l'assunzione del comando del 1° Stormo Caccia da parte del ten. col. Rino Corso Fougier. La data è il 1° settembre 1928, il luogo l'aeroporto di Campoformido, in Friuli Venezia Giulia. Fougier è portatore di un'idea innovativa, che l'acrobazia debba costituire parte indispensabile dell'addestramento del pilota militare.

In breve a Campoformido nasce una scuola di acrobazia destinata a riscuotere consensi in Italia e all'estero. L'8 giugno 1930 15 CR.20 suddivisi in tre formazioni evoluiscono in uno straordinario carosello. Per la prima volta viene eseguita una figura destinata a entrare nel mito. E' la "bomba", uno dei pezzi forti presentati nel corso della Crociera Aerea dell'Europa Orientale.

Con i CR.20 Asso il 1° e quindi anche il 4° Stormo presentano programmi di alta acrobazia in un crescendo di spettacolarità e difficoltà. I

due Stormi utilizzano anche i biplani acrobatici Ba.19, con cui si esibiscono in Tunisia, in Germania e in Svizzera.

Nel 1934 i CR.30 del 1° Stormo compiono una crociera aerea in Belgio e Francia. Seguono le esibizioni in Ungheria e i campionati mondiali di acrobazia collettiva a Zurigo. Le neonate formazioni del 3° e del 53° Stormo, invece, sbarcano in Sud America. Ovunque, per i CR.32 entusiasmo e folle oceaniche.

Nasce anche la pattuglia "Gamba di ferro", così chiamata dal nome di battaglia del suo comandante, tornato a volare nonostante la mutilazione subita per le ferite riportate in combattimento. E' proprio questa è l'ultima formazione a esibirsi fuori dall'Italia, in Germania, nel giugno 1939, prima dello scoppio del secondo conflitto mondiale. ■

In mostra statica il pubblico della manifestazione può ammirare anche "Pony 0", il velivolo MB.339 utilizzato dal comandante delle "Frecce Tricolori". Dal 1982 la Pattuglia Acrobatica Nazionale utilizza l'aviogetto biposto MB.339 che, in configurazione PAN, altro non è se non il "tre-tre-nove" da addestramento equipaggiato con l'impianto fumogeno che, come quello installato sul G.91PAN, è alimentato da due serbatoi agganciati sotto le ali.

Il primo MB.339PAN viene consegnato il 6 gennaio 1982, ma l'effettivo "passaggio di testimone" con il G.91PAN c'è il 27 aprile, sulla base di Rivolto.

Rispetto al G.91, l'MB.339PAN è una macchina più facile e agile, che consente di avere la formazione più vicina al pubblico.

Una prerogativa che permette di apprezzare da terra sia il contenuto professionale e tecnico di ogni evoluzione sia la spettacolarità e l'armonia delle manovre, "ritagliate" sulle prestazioni e sulle caratteristiche dell'MB.339.

Come il G.91PAN, anche l'MB.339 può essere convertito in configurazione armata per un eventuale impiego in missioni di supporto aereo offensivo in appoggio alle forze terrestri. Malgrado la sua indiscussa funzione di rappresentanza, il 313° Gruppo è, infatti, un reparto operativo dell'Aeronautica Militare, con compiti che comportano per i piloti delle "Frecce Tricolori" il mantenimento della qualifica di "pronto al combattimento". Dal 2007 la PAN ha iniziato ad acquisire gli MB.339 aggiornati allo standard MLU (Mid-Life Update), che prevede, tra l'altro, miglioramenti nell'avionica quali il GPS (Global Positioning System) e altri interventi che consentiranno un efficace impiego del velivolo per molti anni ancora .

Queste le caratteristiche tecniche dell'MB.339PAN/MLU: apertura alare

AERMACCHI MB.339PAN

10,250 m, lunghezza 10,250 m, superficie alare 19,30 m2, peso massimo al decollo 5.900 kg, fattori di carico limite +7/-3g.

Spinto da un turboreattore Rolls-Royce Viper 632-43 da 1.814 kg/spinta, l'MB.339PAN/MLU raggiunge, al livello del mare, la velocità massima di 900 km/h (0,84 mach), sale a 30mila ft in 7' e 15", ha una tangenza operativa di 14.630 m e un'autonomia massima di 1.140 miglia nautiche, pari a 2.112 km. Può essere armato con pod subalari per mitragliatrici cal. 12,7 mm o cannoni cal. 30 mm e può trasportare fino a 2.040 kg di carichi esterni. ■