



LE FRECCE TRICOLORI FESTEGGIANO I LORO 50 ANNI

La tradizione acrobatica di altissimo livello espressa oggi dalle Freccie Tricolori trae spunto da un glorioso passato fatto di uomini e di macchine che sin dagli anni '30 iniziarono a praticare il volo acrobatico per rappresentare l'Aeronautica nelle manifestazioni aeree internazionali e tenere in alto l'onore ed il prestigio dell'Italia in campo aeronautico.



Uno dei velivoli utilizzati dalle prime pattuglie acrobatiche: il Fiat CR 30

Già da allora, le pattuglie acrobatiche italiane si distinguono chiaramente come le migliori del mondo, proponendo un programma eccezionale ed ineguagliato.



Tradizione che verrà mantenuta sempre, fino ai nostri giorni.

Pur tuttavia, nei primi anni del secondo dopoguerra, l'Aeronautica Militare si limita a partecipare alle manifestazioni aeree nazionali con piccole formazioni.

La costituzione di una vera e propria pattuglia acrobatica è fortemente condizionata dal numero ridotto di macchine disponibili e dalle loro precarie condizioni di efficienza nonché da un generale clima di austerità che regna in quegli anni.

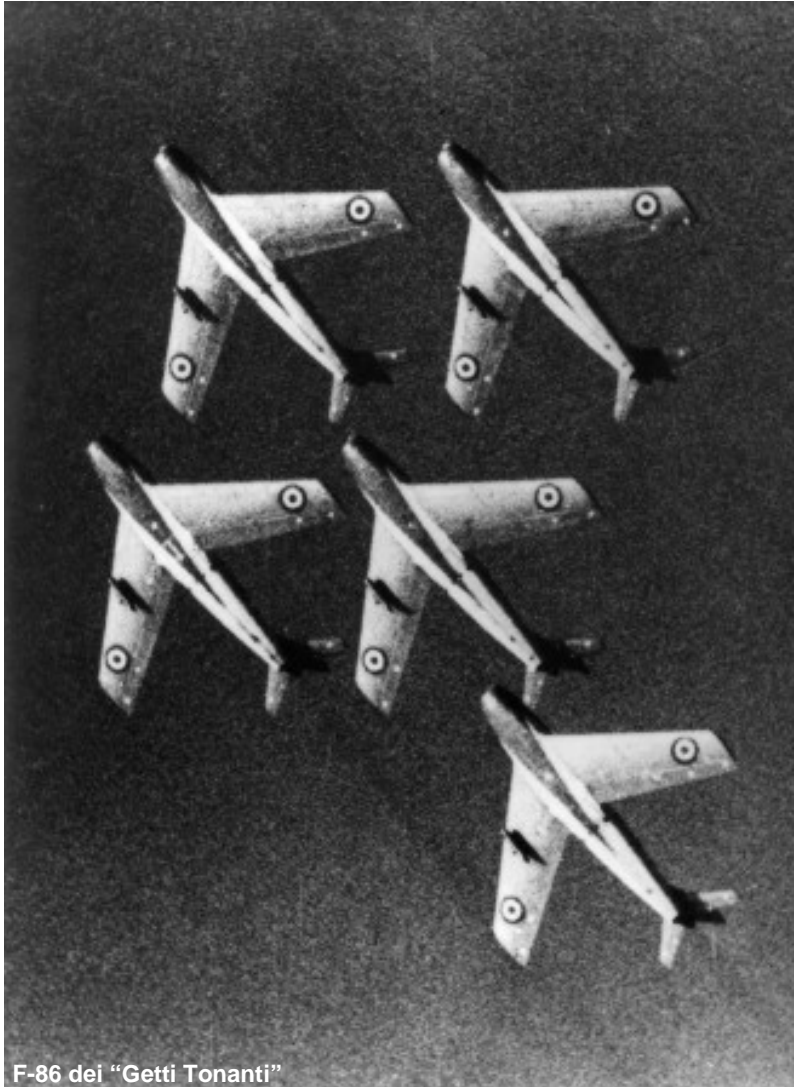
Bisogna giungere agli inizi degli anni '50 quando lo Stato Maggiore Aeronautica valuta concretamente la possibilità di affidare ad un reparto di prima linea il compito di costituire una pattuglia acrobatica.

La scelta cade sul 4° Stormo, Reparto appena riequipaggiato con i De Havilland DH. 100 "Vampire"- primi velivoli a getto dell'A.M.. Nasce così la pattuglia del "Cavallino Rampante" che si esibisce per la prima volta a Roma il 2 giugno 1952 in occasione dell'avioraduno internazionale sull'a-

(Continua a pagina 2)



(Continua da pagina 1)



F-86 dei "Getti Tonanti"

eroporto dell'Urbe. Il programma presentato dal "Cavallino Rampante" della durata di circa 30 minuti, vedeva la formazione volare principalmente a "rombo di quattro" per eseguire le figure acrobatiche classiche (looping, tonneau e rovesciamenti).

Al termine del programma la formazione simulava un attacco al campo ed eseguiva un passaggio alla minima velocità di sostentamento. L'esibizione dell'Urbe è un successo e non è da meno quella effettuata a Melsbroek in Belgio poche settimane dopo.

I vasti consensi e l'entusiasmo suscitati in Italia e all'estero dalla pattuglia del "Cavallino Rampante" inducono l'Aeronautica Militare a proseguire questo genere di attività che viene, tra l'altro, favorita dall'entrata in linea di velivoli più moderni e veloci quali il Republic F-84G "Thunderjet" che nel numero di quattro esemplari equipaggia la pattuglia "Guizzo".

I piloti che la compongono appartengono ai tre gruppi della 5^a Aerobrigata (101°, 102° e 103°) mentre la denominazione "Guizzo" viene ripresa, in particolare, dal nominativo radio del 103° gruppo. Il programma della pattuglia "Guizzo" è ampiamente ispirato a quello del team statunitense "Sky Blazers" e viene presentato ufficialmente il 14 aprile 1953 sull'aeroporto di Villafranca. Altre presentazioni di rilievo vengono effettuate nel corso dell'anno a

Livorno, a Soesterberg (Olanda), a Lucca, a Siena, a Torino Caselle e il 4 novembre a Centocelle dove i "Guizzo" si esibiscono insieme ai "Vampire" del "Cavallino Rampante".

L'attività dei "Guizzo" prosegue nel 1954, anno durante il quale i quattro F-84G della 5^a Aerobrigata sono protagonisti di memorabili esibizioni effettuate a Madrid, Colonia e a Norimberga.

Dall'estate del 1953 anche la 51^a Aerobrigata dispone di una formazione acrobatica costituita da quattro F-84G e inizialmente nota come pattuglia "Bellagambi" dal nome del suo capoformazione. Prende così piede, nell'ambito dell'Aeronautica Militare la consuetudine di assegnare ogni anno a un diverso reparto da combattimento il compito di costituire una pattuglia acrobatica. Il debutto della pattuglia "Bellagambi" avviene il 13 settembre 1953 in occasione di una manifestazione aerea a Ferrara. L'effettivo passaggio di consegne tra i "Guizzo" e la pattuglia "Bellagambi" avviene nel 1955, quando la formazione della 5^a Aerobrigata, viene distolta dall'attività acrobatica dalle riprese del film "I quattro del Getto Tonante", il cui titolo è chiaramente ispirato al "nickname" dell'F84-G. La pattuglia "Bellagambi", ribattezzata nel frattempo "Tigri Bianche", prende parte, invece, a manifestazioni aeree in Italia e all'estero dove entusiasma migliaia di persone. A Tours (Francia) hanno anche l'opportunità di misurarsi con analoghe formazioni di altre aeronautiche della NATO. E' assolutamente memorabile inoltre la partecipazione delle "Tigri Bianche" alla MAF '56, la Manifestazione

(Continua a pagina 3)



(Continua da pagina 2)

Aerea Fiumicino svoltasi in occasione dell'inaugurazione del nuovo scalo intercontinentale italiano.

Dopo la positiva esperienza dei "Getti Tonanti" e delle "Tigri Bianche", lo Stato Maggiore Aeronautica decide di procedere annualmente alla costituzione di una pattuglia acrobatica rappresentativa e di una pattuglia di riserva con il compito l'una di partecipare a tutte le manifestazioni dell'anno mentre l'altra di svolgere le funzioni di pattuglia acrobatica rappresentativa l'anno successivo.

Per il 1957 la Pattuglia acrobatica rappresentativa è

quella del "Cavallino Rampante" della 4^a Aerobrigata che si esibisce con quattro Canadair CL. 13 "Sabre" Mk. 4 (F.86E) dotati, per la prima volta, di un impianto fumogeno regolabile. Il debutto ufficiale della formazione, costituita da piloti del 9^o, del 10^o e del 12^o gruppo avviene a Pratica di Mare il 27 marzo. Come per le formazioni che l'hanno preceduta, la pattuglia del "Cavallino Rampante" prende parte a numerose manifestazioni aeree e, in particolare a quella di Rimini del 31 agosto 1957. La Pattuglia del Cavallino Rampante" si presenta con una formazione di cinque velivoli e che verrà mantenuta anche nelle esibizioni successive.

Nel corso del 1957 le funzioni di pattuglia acrobatica di riserva sono assolte dai "Diavoli Rossi" della 6^a Aerobrigata che con quattro F-84F debuttano a Vicenza e successivamente si esibiscono a Bologna, a Ypenburg (Olanda), a Verona, a Ghedi e a Maniago. Come previsto, nel 1958 i "Diavoli Rossi" diventano la pattuglia acrobatica rappresentativa dell'Aeronautica Militare. La prima presentazione ufficiale avviene il 17 gennaio con una formazione di quattro F-84F, ma già il 15 marzo, a Napoli, i "Diavoli Rossi" si esibiscono con sei velivoli. In quest'ultimo caso il velivolo "fanalino" svolge la funzione di solista catturando l'attenzione del pubblico durante l'assenza della formazione dal cielo campo.

Tra le principali manifestazioni alle quali prendono parte i "Diavoli Rossi" - nel cui programma viene inserita per la prima volta la "bomba" che si apre verso il basso - quella svoltasi sulla base di Soesterberg (Olanda) vede i "Diavoli Rossi" classificarsi al primo posto in una competizione riservata alle pattuglie acrobatiche della NATO, battendo le formazioni di Belgio, Gran Bretagna, Grecia, Portogallo, Stati Uniti e Turchia. Già dal mese di luglio, intanto, iniziano le formazioni di sette velivoli, di cui due solisti.

Con sette F-84F i "Diavoli Rossi" sono presenti, tra l'altro, a Forlì, a Vicenza (dove si esibiscono anche i "Lancieri Neri") ad Aviano, a Siviglia (Spagna), a Genova, a Pratica di Mare, a Elmas, a Napoli e a Galatina. In particolare durante l'esibizione ad Aviano la pattuglia raccolse grandi consensi e si misurò con la pattuglia

(Continua a pagina 4)



In questa pagina: "Cavallino Rampante"

TRICOLORE

Direttore Responsabile: Dr. Riccardo Poli - Redazione: v. Stezzano n. 7/a - 24052 Azzano S.P. (BG)

E-mail: tricoloreasscult@tiscali.it

www.tricolore-italia.com



(Continua da pagina 3)



I "Diavoli Rossi"

ufficiale USAF, gli Sky Blazers.

Questa prestazione induce gli USAF ad invitare i "Diavoli Rossi" l'anno successivo per esibirsi negli Stati Uniti in occasione del 1° Congresso Mondiale del Volo del 12-15 aprile a Las Vegas. La formazione prosegue la sua attività anche nel corso del 1959, utilizzando sei velivoli dell'USAF provenienti dalla scuola di Luke che, rispetto ai nostri "Thunderstreak", montano una versione meno potente del turbogetto Wright J65. La presentazione dei "Diavoli Rossi" è, comun-

que, ineccepibile e di grandissimo effetto al punto tale che la pattuglia italiana viene invitata a rimanere ancora alcuni giorni negli Stati Uniti per altre esibizioni.

Per la stagione 1958 il compito di pattuglia di riserva è affidato ai "Lancieri Neri" della 2^a Aerobrigata di Cameri che operano con una formazione di quattro-sei CL 13 di colore nero sui quali, per la prima volta, compare sulle superfici inferiori di ali ed impennaggi il tricolore nazionale. Dopo alcune esibizioni nel 1958, l'anno successivo i "Lancieri Neri" vennero promossi a formazione ufficiale e presero parte a numerose manifestazioni in Italia, Francia, Gran Bretagna e Germania.

L'apice della carriera viene raggiunto dalla Pattuglia dei "Lancieri Neri" con l'invito dello Scià di Persia, Reza Pahlevi, a partecipare a una grande manifestazione aerea a Teheran. Si trattò della più lunga trasferta mai intrapresa da una formazione da caccia italiana, che si distinse ancora una volta per preparazione e professionalità.

Con gli F-84F tornano i "Getti Tonanti" della 5^a Aerobrigata che, nel 1959, diede vita a una nuova formazione il cui debutto avvenne a Rieti. In vista delle Olimpiadi di Roma del 1960 gli aerei vennero decorati con i cinque anelli olimpici sulla deriva, accoppiati a colori sgargianti. Figure di rilievo del programma acrobatico dei "Getti Tonanti" sono il doppio tonneau e la bomba che, secondo la tradizione della 5^a Aerobrigata, viene effettuata verso l'alto con il successivo incrocio a bassissima quota: queste manovre, difficili quanto spettacolari, sono ancora oggi patrimonio della PAN..

Nel 1960 i "Getti Tonanti" svolgono l'ambito compito di pattuglia rappresentativa dell'A.M., il cui debutto avviene a Rimini, sede della 5^a Aerobrigata. Le esibizioni avvengono con una formazione di sei F-84F (5+1) che oltre a un già vasto repertorio presentano una nuova figura acrobatica, lo zampillo o ventaglio. All'esibizione sulla base di Rimini seguono moltissime altre in Italia e all'estero.

Nel 1960 lo Stato Maggiore Aeronautica al fine di razionalizzare sia l'impiego delle risorse umane che dei

(Continua a pagina 5)

TRICOLORE

Direttore Responsabile: Dr. Riccardo Poli - *Redazione:* v. Stezzano n. 7/a - 24052 Azzano S.P. (BG)

E-mail: tricoloreasscult@tiscali.it

www.tricolore-italia.com



(Continua da pagina 4)

velivoli decide di interrompere la pratica dell'assegnazione dell'incarico di formare la pattuglia acrobatica a rotazione tra le varie Aerobrigate. Nel contempo, infatti, la Forza Armata dispone la costituzione di un reparto espressamente dedicato all'addestramento acrobatico e in grado quindi di perfezionare la preparazione dei piloti evitando così di disperderne le preziose esperienze.

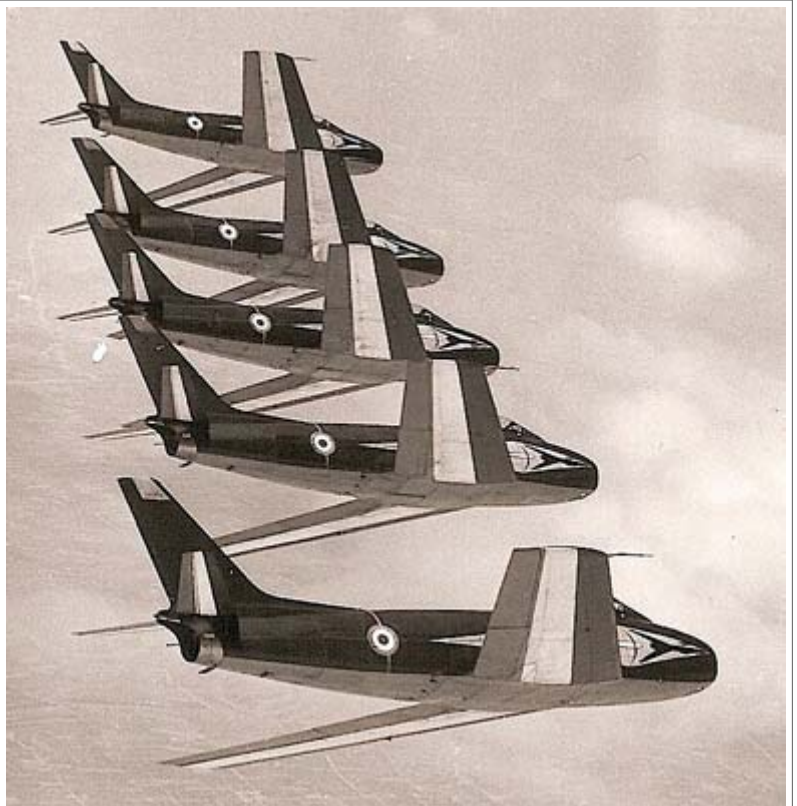
Il 1° luglio 1961 viene così ufficialmente costituito, sull'aeroporto di Rivolto, il 313° Gruppo Addestramento Acrobatico nel quale confluiscono piloti già appartenuti sia ai "Diavoli Rossi" che alle "Tigri Bianche".

I velivoli in dotazione, invece, sono sei CL.13 provenienti dalla 4ª Aerobrigata senza dubbio più adatti all'impiego acrobatico con una livrea blu scuro, le superfici inferiori tricolori e un grande rombo azzurro in fusoliera contenente una freccia nera. I Sabre cambiano poi la loro colorazione ed adottano le tre celebri frecce bianco-rosso-verdi sulla fiancata e delle lettere giallo-oro in coda che vengono poi sostituite da un numero progressivo dello stesso colore. Infine, collocata alla base della deriva compare la scritta "FRECCIE TRICOLORI" in bianco.

Il 28 dicembre 1963 le "Freccie Tricolori" ricevono il primo di circa venti esemplari del nuovo caccia tattico leggero Fiat G.91 opportunamente modificati per l'addestramento acrobatico. Tra le principali modifiche apportate a questi velivoli, denominati G.91PAN, viene montato anche un impianto fumogeno – alimentato da apposite taniche subalari – mentre al posto delle armi di bordo sono installati speciali contrappesi sagomati. Per la prima volta, dalla fine della seconda guerra mondiale, una pattuglia acrobatica dell'A.M. viene equipaggiata con un velivolo da combattimento di progettazione e costruzione interamente italiane. Con la consegna dei G.91PAN le "Freccie Tricolori" mettono a punto due distinti programmi di volo – uno alto e uno basso, quest'ultimo adottato in caso di avverse condizioni meteorologiche – nei quali vengono inserite figure celebri come il cardioide, il doppio tonneau, l'Arizona, la bomba e, successivamente, l'Apollo 313. Con il G.91 i piloti delle "Freccie Tricolori" riescono a esprimersi al meglio e questo consente di riscuotere grandi successi in Italia ed all'estero e di occupare, a pieno diritto, un posto di assoluto rilievo tra i principali team acrobatici del mondo. Il reparto non si dedica esclusivamente all'addestramento acrobatico in quanto la possibilità dei velivoli di essere riportati rapidamente in configurazione operativa, consente al gruppo di effettuare anche la tipica attività addestrativa dei reparti caccia leggeri.

Il G91 equipaggia la Pattuglia Acrobatica Nazionale per 18 gloriosi anni, durante i quali i piloti delle Freccie Tricolori ricevono onori e riconoscimenti in tutto il mondo. Nel 1982 il G.91PAN viene sostituito dall'MB339PAN, un altro successo dell'industria nazionale e già utilizzato per l'attività di addestramento al volo basico degli allievi piloti. Il primo velivolo viene consegnato al 31-

(Continua a pagina 6)



I "Lanceri Neri"

TRICOLORE

Direttore Responsabile: Dr. Riccardo Poli - Redazione: v. Stezzano n. 7/a - 24052 Azzano S.P. (BG)

E-mail: tricoloreasscult@tiscali.it

www.tricolore-italia.com



(Continua da pagina 5)

3° Gruppo il 6 gennaio 1982 e il 27 aprile dello stesso anno la Pattuglia Acrobatica Nazionale è completamente riequipaggiata con il nuovo velivolo e si esibisce per la prima volta a Marsala, nel mese di maggio. Con l'entrata in linea del nuovo velivolo, la PAN torna ad esibirsi nella formazione completa di nove più uno e si aprono ampie possibilità di miglio-



I Fiat G91 delle "Frecce Tricolori"



ramento del programma acrobatico. Infatti, poiché l'MB339 è una macchina più docile ed agile della precedente, permette di avere sempre la formazione nelle vicinanze del pubblico, mentre i tempi morti sono colmati dal solista. Nel corso degli anni il programma delle Frecce Tricolori viene perfezionato ed arricchito di nuove figure la cui impostazione, oltre alle esigenze di spettacolarità, tiene soprattutto conto della sicurezza. Tale aspetto, seppur tenuto sempre nella massima considerazione, diviene oltremodo prioritario dopo il gravissimo incidente di Ramstein dove nell'agosto del 1988, durante un'esibizione, rimangono coinvolti tre MB339.

Dal 1982 le Frecce Tricolori hanno raggiunto paesi e genti lontane effettuando lunghe ed impegnative tournèe, come quella in Nord America e Medioriente, che hanno evidenziato ancora una volta la professionalità e la preparazione del reparto vero simbolo dell'Aeronautica Militare e ambasciatore di tutta l'Italia nel mondo. A sottolineare tale prestigioso ruolo

(Continua a pagina 7)

TRICOLORE

Direttore Responsabile: Dr. Riccardo Poli - Redazione: v. Stezzano n. 7/a - 24052 Azzano S.P. (BG)

E-mail: tricoloreasscult@tiscali.it

www.tricolore-italia.com

TRICOLORE

Agenzia Stampa



(Continua da pagina 6)

le Frecce Tricolori vi è stata la consegna del "Premio Leonardo alla Carriera 2008" ricevuto dalle mani del Presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano quale simbolo di eccellenza del nostro Paese nel mondo.



Aermacchi MB-339 PAN



TRICOLORE

Direttore Responsabile: Dr. Riccardo Poli - Redazione: v. Stezzano n. 7/a - 24052 Azzano S.P. (BG)

E-mail: tricoloreasscult@tiscali.it

www.tricolore-italia.com