

# LA FORMAZIONE QUESTA VOLTA È “PESANTE”

Quando passano in formazione si sentono arrivare da lontano, trema il terreno, e mentre si allontanano l'aria è satura della voce possente dei motori e delle eliche: 5 radiali, 45 cilindri, 3000 hp, bastano questi numeri a descrivere una formazione vintage, “pesante” e italiana



## A cura della redazione

con la collaborazione  
di Silvia Sorlini  
foto Gabriele Orlandi  
e Cirillo Donelli

**F**ine settembre 2020, dopo oltre quarant'anni si torna a sentire nei cieli italiani il rombo di cinque Pratt & Whitney in formazione. Tutto nasce da un'idea di Angelo Abico (ex istruttore militare, oggi Comandante di 787 per una compagnia aerea italiana), di organizzare uno stage di volo in formazione con i North American T6 volanti in Italia. Contatta quindi Giancarlo Fè, suo caro amico con il quale già da tempo vola in formazione, e Sandro Pagliarin, met-

tendo insieme i primi tre velivoli. Come le onde generate da un sasso lanciato nello stagno, la notizia raggiunge anche Mario Cotti e Giovanni Marchi, che non si fanno certo pregare. Angelo chiama anche a raccolta ex piloti militari, colleghi di compagnia, stimati amici che amano volare, ben conosciuti ai lettori di VFR Aviation in quanto spesso organizzano stage di volo in formazione (tra loro Giancarlo Gusso e Nino Vivona). Il primo ritrovo è sulla tranquilla

aviosuperficie di San Martino di Ceresara, sede del Museo Volante Marchi Sorlini, fornita di benzina e olio a sufficienza per accontentare tutti i 3000 cavalli che nei prossimi due giorni giocheranno nel cielo. Il cocktail è pronto: cinque T6, quattro piloti a vari livelli di familiarità con la disciplina del volo in formazione stretta, cinque istruttori e naturalmente due fotografi, Gabriele Orlandi e Cirillo Donelli.

## **Iniziano le danze**

Si parte con voli in coppia di due velivoli, programmati fino al tramonto e tutti con la stessa procedura: briefing, volo, debriefing, piccola pausa per rifornire i piloti con un panino, gli aerei con benzina e olio (tanta benzina e tanto olio...) e poi via, nuovamente in aria. Il giorno successivo si provano un paio di formazioni a tre, poi una a quattro, ed infine due formazioni a cinque. Se qualcu-



**Dopo** i primi voli in coppia si passa alle formazioni, in questo caso di tre

**Briefing sull'ala:** tra gli istruttori Giancarlo Gusso e Nino Vivona

no immaginava di "giocare" in breve ha capito che fare formazioni con aerei così pesanti e non certo maneggevolissimi non è semplice, è un gioco subito duro, gli istruttori sono giustamente molto esigenti e gli "allievi" scendono dall'aereo parecchio sudati, e non certo per il caldo. Ma che spettacolo da terra! Al termine dei due giorni tutti concordano che questo primo esperimento debba avere un seguito, magari arrivando a un piccolo programma, provato con cura, che potrebbe essere la vera novità "pesante" del prossimo anno.

### Primo test pubblico

Il caso vuole che il fine settimana successivo si tenga sulla bellissima aviosuperficie Fly Ozzano il 48° raduno annuale del Club Aviazione Popolare, grazie al quale tutti questi aeroplani sono stati riomologati dopo lunghi anni di restauri. Quale migliore ringraziamento possono esprimere i piloti e proprietari se non con una particolare

#### SCHEDA TECNICA T6 HARVARD 4M

Apertura alare **m 12.81**  
Lunghezza **m 8.99**  
Altezza **m 3.58**  
Superficie alare **mq 23.57**  
Motore **Pratt & Whitney Wasp R 1340**  
Potenza massima **600 hp**  
Elica **Hamilton Standard giri costanti**  
Peso massimo al decollo **2.400 kg**  
Velocità di crociera **240 km/h**  
Velocità massima **330 km/h**  
VNE **420 km/h**  
Autonomia **1200 km**  
Tangenza **22.400 ft**

sorpresa? Con l'aiuto logistico, ed anche economico, di Stefano Landi, proprietario dell'aviosuperficie di Ozzano, si organizza in tutta segretezza la prima uscita pubblica in formazione. Ecco così che verso mezzogiorno di sabato 12 settembre tre T6 in formazione a V sorvolano il campo andando poi ordinatamente all'atterraggio e parcheggiando di fianco al T6 di Sandro, arrivato da Grosseto poco prima. Purtroppo, per un impegno imprevisto, Giancarlo Fè non ha potuto essere presente. Nel pomeriggio si è deciso di fare un display ancora semplice, ma molto apprezzato, con passaggi, trasformazioni, separazioni e ricongiungimenti e con I-FKVE di Angelo Abico che si improvvisa solista incrociando più volte la formazione degli altri tre. Inutile dirvi che la cosa è piaciuta e ha avuto grande risalto, si farà di tutto perché abbia seguito, con il necessario allenamento e l'indispensabile organizzazione.

### Un fantastico addestratore

Il T-6 "Texan" costruito dalla North American Aviation è stato, nelle sue infinite varianti, uno dei più importanti aerei progettati poco prima della Seconda Guerra Mondiale ed in assoluto l'addestratore più prodotto al mondo con qualcosa come 17.096 aerei costruiti, sia direttamente dalla North American, sia su licenza presso altre aziende. Disegnato da James "Dutch" Kindelberger nel 1935, come un robusto addestratore basico, fu usato

**Il controllo** delle posizioni e delle compensazioni di visuale è continuo e impegnativo per i piloti, ma lo spettacolo a terra è grandioso

estensivamente anche in numerosi altri ruoli: addestratore avanzato, caccia, intercettore, caccia-bombardiere, ricognitore, etc. da circa una cinquantina di Forze Aeree, compresa l'Aeronautica Militare Italiana. I cinque aerei

**Prima di mettere** in moto si fa un po' di sano esercizio fisico per il cranking





Il T6-G di Pagliarin in decollo

Mario Cotti si avventa in aria con il T6-4M



utilizzati sono ben noti agli appassionati, ve raccontiamo in sintesi la storia.

**I-HRVD (Giovanni Marchi)** è un Harvard 4M e nasce come MM53785. Arrivato alla scuola di II° periodo a Lecce nel 1955, passa poi a Grottaglie al 200° Gruppo SCIV. Durante la sua intensa vita di addestratore (11 anni) ebbe tre incidenti, tutti catalogati R3, ma fu sempre riparato e continuò a volare fino al suo accantonamento, avvenuto il 6 dicembre 1976. Venduto al rottamatore Petrin di Treviso nel 1981, nel 1992 è finalmente giunto nelle mani di Luciano Sorlini che ne ha curato il restauro presso le sue officine. Il primo volo dopo il restauro fu effettuato il 6 maggio del 2000, a 24 anni dall'ultimo atterraggio, proprio da Luciano Sorlini (all'epoca settantacinquenne). Nel 2015, alla morte di Luciano, la figlia Silvia ha rilevato le quote dei suoi fratelli e ne è diventata proprietaria. Oggi l'Harvard I-HRVD fa parte del Museo Volante Marchi Sorlini.

**L'I-UOGI (Mario Cotti)** è un Harvard T6-4M costruito dalla Canadian Car & Foundry Company di Fort William nel Québec, che è stata l'ultima fabbrica a produrre questo tipo di aereo. Dopo un impiego nell'Aeronautica Militare per diversi anni fu venduto alla ditta di rottami

**Ed adesso** musica: pronti per le formazioni di cinque

**Ed eccoli** in cinque, impeccabili

Di.ra. srl di Mondragone (Ce). Nel 1998 fu acquistato da Pino Valenti che con l'aiuto di Sergio Arban ne iniziò il restauro nello stesso anno, a Parma; il restauro ha richiesto ben 5.000 ore di lavoro, ma finalmente il 01 giugno 2006 il T6 è tornato a nuova vita con il volo di collaudo. Il 28 agosto dello stesso anno è stato rilasciato il Certificato di Navigabilità. L'attuale bellissima livrea bianca è stata esattamente copiata da quella dei Marines di Pensacola. Le linee eleganti, la maneggevolezza e la robustezza ne fanno una delle macchine più apprezzate tra i collezionisti di warbirds.

**I-BWUL (Giancarlo Fè)** è uno degli addestratori North American T6 Harvard costruiti su licenza dalla canadese Noorduy Aviation Ltd. Questi velivoli, come moltissimi altri tipi, furono costruiti e dati in prestito dal governo degli Stati Uniti ai Paesi alleati in accordo al "Lend-Lease Act". Costruito nel 1943 con Serial Number USAAF 43-13116, il 22 dicembre 1943 fu consegnato alla Royal Canadian Air Force; il 4 marzo 1944 l'aereo fu trasferito in Gran Bretagna, via nave, per essere utilizzato dalla





L'Harvard 4M I-HRVD

Royal Air Force con l'identificativo FT375. Dopo il conflitto, l'Harvard FT375 rimase in servizio con la "Royal Aircraft Establishment di Farnborough" e successivamente passò in carico all'A&AEE (Aircraft and Armament Evaluation Establishment) basato a Station Boscombe Down (Wiltshire) impiegato come "low-speed camera platform" fino al 1994. Gli Harvard in questione venivano utilizzati in particolare per fotografare/riprendere in volo il lancio dei carichi dagli Hercules C130. L'FT375 si distingue dagli altri Harvard per la struttura forata dei flap, utilizzati come aerofreni durante le affondate al fine di fotografare/riprendere il carico paracadutato. Il 4 luglio 1996 l'FT375 passò al settore civile, con marche G-BWUL. L'11 luglio 1999 riprese la propria identità britannica G-BWUL/FT375, cambiando diverse volte proprietà, ma sempre in ambito italiano. Nel febbraio del 2015 viene cancellato dal registro CAA-UK e immatricolato in Italia.

**I-FKVE (Angelo Abico)** nasce come AT6F, l'ultima versione costruita dalla North American, in pratica un AT6D alleggerito e rinforzato. Viene costruito a Dallas nel 1944, assegnato alla Navy come SNJ6 44-82323/BU No 112187, consegnato l'11 luglio 1944. Ritirato dal servizio il 24 aprile 1956 con 8479 ore di volo, viene posto in inventario il 24 agosto 1957. Tra il 1960 e il 1961 il Brasile acquisisce l'ultimo lotto di 20 SNJ 5 e 6 dalla US Navy con l'intenzione di usarli esclusivamente sulla portaerei Minas Gerats (ex HMS Vengeance). Viene assegnato alla

Lo spettacolo dell'apertura per portarsi distanziati all'atterraggio

ELO 2, per addestramento ed operazioni sulla portaerei. Verrà poi assegnato alla pattuglia Esquadilha de Fumaça. Nel 1976 viene immatricolato come aereo civile con marche PT-KVE, nel 1980 prende il nome di Dragões do Air con colorazione a fiamme, ultime tracce in Brasile nel 1984. Alcuni anni dopo arriva in Italia, viene riportato in condizioni di volo sotto la sorveglianza della autorità aeronautica tedesca con marche D-FKVE, certificato di navigabilità rilasciato l'8 aprile 2016. Dopo un anno circa di lavori di restauro, riprende a volare con marche italiane I-FKVE, con la livrea di un T6 appartenuto alla scuola di volo di Lecce a fine anni sessanta.

**I-SSEP (Sandro Pagliarin)** è un T6G "nato" nel 1944 come modello D c/n 121-41586 e s/n 44-80865. Nel 1951 è stato aggiornato al modello G nello stabilimento di Columbus, Ohio, c/n 182-149 e s/n USAF 51-14462 (riportato sulla coda). Dopo aver operato per circa un anno sulla base di Stallings, Kinston, North Carolina, è stato ceduto dall'USAF in conto MDAP (Mutual Defense Assistance Program) all'A.M.I. assumendo la MM 54101. Negli anni, il velivolo è stato segnalato con i codici AA-40 (Centro Addestramento al Volo dell'Accademia Aeronautica), RM-11 (1a Regione Aerea), RB-11 (3a Regione Aerea) per essere infine accantonato all'aeroporto di Bari nel 1976, prima di essere alienato. Successivamente recuperato in un parco tematico di Recanati come "rottame", nel gennaio 1999 è iniziato il lungo e impegnativo restauro, conclusosi nel dicembre 2003, ed il 31 luglio 2004 è avvenuto il primo volo dopo ben 25 anni di oblio. L'attuale livrea adottata è quella di un T6C che ha operato nella 604a Squadriglia Collegamenti del 4° Stormo di Grosseto, negli anni '50/60.



L'AT6F I-FKVE



Il T6-4M I-UOGI



L'Harvard I-BWUL



Il T6-G I-SSEP

