



Circolo della P.A.N.

Notiziario riservato ai Soci del Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale
Direzione Redazione: Aerobase Rivolto - via Udine, 56 - 33033 Rivolto (UD)
www.circolodellapan.org

1 ottobre 2017

I 57 anni delle Frecce Tricolori

Un Tricolore lungo 57 anni

**che continua a emozionare gli appassionati
di tutto il mondo.**

Le Frecce Tricolori sono l'orgoglio dell'Italia intera.

Lo scrive anche il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, **Generale Enzo VECCIARELLI**, sulla brochure 2017 della PAN: «Eccellente, così come viene appellata da tutti gli appassionati. Unica, così come il mondo aeronautico la considera. Indescrivibile, così come sono le emozioni che nascono da ogni esibizione.

La **PAN** può senza dubbio ritenersi il giusto connubio di tenacia, sacrificio, coraggio e passione. Un insieme di straordinarie qualità che rispecchiano i valori di una squadra, ovvero l'inesauribile desiderio di elevare il volo all'ennesimo potenza e, allo stesso tempo, esaltare la componente umana nella sua essenzialità».

Oggi le **Frecce Tricolori** restano lo spettacolo più seguito dagli italiani. «Più del calcio? - spiega Pony 0, il Comandante **Mirco CAFFELLI** - Forse no, ma comunque centinaia di migliaia di persone assistono ai nostri Airshow».

«Le **Frecce Tricolori**, d'altronde, sono amate proprio perché simbolo di unità nazionale e perché rispecchiano quei valori tipici della Patria».



L'Aeronautica Militare sta facendo un attento lavoro di promozione e comunicazione con il progetto «La palestra del pensiero», volto proprio ad aprire il mondo aeronautico all'esterno al quale punta molto.



Perché laddove non arrivano le parole di chi racconta quanto la **PAN** sappia regalare in termini di emozioni, conta il rombo dei motori che ogni volta donano agli spettatori un sorriso in più, un senso di appartenenza maggiore e l'orgoglio di essere

italiani e avere un'eccellenza che tutto il mondo ci invidia.

Ogni volta che la macchina della PAN si muove, nelle località che ospitano lo spettacolo, dove di solito si esibiscono anche altri Reparti dell'A.M., arriva un numero impressionante di persone.

E, allora, spuntano i bambini con le bandierine bianche, rosse e verdi in mano, gli "spotter" con la macchina fotografica che fanno a gara a fare lo scatto migliore, i simpatizzanti con le magliette del fan club di appartenenza.

E poi la gente comune, dalle mamme con i figli fino agli anziani. Dai giovani che fanno a gara per indovinare la figura successiva, alle ragazze che sospirano per un "selfie" con i Piloti. Uno spettacolo che regala agli italiani il tricolore più alto dello Stivale.



Quello che fa alzare a tutti gli sguardi al cielo. E che riesce a riunire in un abbraccio virtuale anche i più ostici. Perché, in fondo, il Belpaese è anche questo: un'emozione lunga 57 anni che riesce a sorprendere ogni volta di più.

di **Chiara Giannini** - 18/06/2017



Il **Comandante MIRCO CAFFELLI**
intervistato da Chiara Giannini - 18/06/2017

LE FRECCHE TRICOLORI

simbolo di unità nazionale
per questo la gente ci ama

Mirko CAFFELLI, Comandante della PAN, perché la Pattuglia Acrobatica è così seguita?

«Penso sia un po' il sentimento di unità nazionale a far sì che la gente ci voglia così bene. Quello che rappresentiamo con il Tricolore è molto importante. Cerchiamo di fare del nostro meglio garantendo quei valori di squadra, di voglia di far bene e di cose ancora semplici che funzionano e ce la mettiamo tutta».



Quante sono le esibizioni previste in un anno?

«Dal 1° maggio a fine settembre ogni fine settimana ci esibiamo in Italia o all'estero».

All'estero come siete visti?

«Non c'è assolutamente competizione con le altre Pattuglie. Ovunque andiamo ci dimostrano affetto. Anche perché ci richiedono molto».

Avete anche moltissimi fan club. Giusto?

«In tutto il mondo. I fan ci seguono ovunque e ci invitano a cene ed eventi. Cerchiamo di accontentarli, spesso non riusciamo perché sono moltissimi. C'è chi viene anche all'estero pur di vederci».

È previsto che l'MB-339, il vostro attuale aereo, venga sostituito dall'M-345. Quando succederà?

«Il 339 è in servizio dal 1982. Non c'è ancora una

data definita, ma bisogna sicuramente iniziare a pensare al suo sostituto».

Come ci si sente a essere Pilota della Pan?

«È la ciliegina sulla torta. Entrare in Aeronautica militare era stata una grande gioia, comandare questa squadra è stato qualcosa di più che non mi aspettavo. Mi ha fatto capire che il bello di stare in pattuglia è anche il legame con la squadra».



Alle critiche sui soldi spesi per le esibizioni che rispondete?

«Proprio perché è un bellissimo spettacolo è giusto che esista, visto il seguito enorme».

S t a t e presentando la nuova figura, la Scintilla tricolore. È una manovra difficile?

«Difficile è il

ricongiungimento degli aerei dopo l'apertura. Ma abbiamo bravissimi Piloti».

FRECCE TRICOLORI IN LUTTO

Morto d'infarto uno dei volti più noti

Lutto nel mondo dell'Aeronautica militare.

Il **Ten. Col. ANDREA SAIA** delle **Frecce Tricolori** è morto per un infarto mentre si trovava al cinema con la famiglia.

SAIA, 45 anni, romano, aveva prestato servizio a Rivolto (Udine) fino al 2011, poi era tornato a Roma presso lo Stato Maggiore.

L'Ufficiale era molto popolare tra gli appassionati delle **Frecce Tricolori**: per anni è stata sua la voce ufficiale della Pattuglia Acrobatica Nazionale "Frecce Tricolori" per le manifestazioni pubbliche.

Andrea SAIA, che era in licenza, è stato colto dal malore mentre si trovava in una sala cinematografica di Pradamano insieme alla famiglia per la proiezione di un film. È stato soccorso prima dai presenti in sala e poi dagli operatori sanitari accorsi d'urgenza sul posto, ma non c'è stato nulla da fare.

SAIA era entrato nell'Aeronautica Militare nel 1993 come Ufficiale di Complemento e tre anni più tardi era transitato in Servizio Permanente Effettivo.

Prima di essere scelto per il ruolo di speaker per le **Frecce**

Tricolori aveva lavorato presso la Segreteria particolare del Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica.

Alla PAN aveva curato le "pubbliche relazioni", poi la promozione a Tenente Colonnello e la nuova destinazione a Roma.

La notizia della sua improvvisa scomparsa ha commosso e turbato non solo il mondo dell'Aeronautica Militare ma i tanti sostenitori delle *Frecce Tricolori*, che per anni hanno avuto in **SAIA** un punto di riferimento garbato e competente.



In ricordo di
ANDREA SAIA

Non è facile fermarsi, a distanza di qualche mese, e pensare che **Andrea** non ci sia più... Il tempo scorre veloce, ce lo dice la vita, la frenesia delle nostre giornate, i nostri affetti e le nostre preoccupazioni; ma fa ugualmente male, pensare che improvvisamente lui non ci sia più.

E non è facile nemmeno provare a riassumere in queste poche righe quello che **Andrea** è stato, per le *Frecce Tricolori*, ma anche per la sua famiglia, *Monica, Laura e Lavinia*, e i suoi genitori, suo fratello, e tutti quelli che in questi anni hanno avuto la fortuna di incontrarlo.

Personalmente incontrai per la prima volta **Andrea** in occasione del 40° anniversario a Rivolto, era fine agosto del 2000 e mi trovai catapultato dall'Accademia Aeronautica in supporto per le attività di quell'importante appuntamento; **Andrea** ci accolse con la sua consueta allegria, la sua spensierata voglia di vivere sempre con un sorriso anche quando gli impegni erano davvero pressanti...ancora non sapevo che da lì a pochi mesi Rivolto sarebbe stata la mia casa per oltre 16 anni e che con **Andrea** avrei condiviso i momenti più significativi di questa "*meravigliosa avventura*".

Andrea è stato un grande professionista del suo mestiere, un innovatore per molti versi, un precursore negli anni 2000 di quello che le Pubbliche Relazioni sono oggi diventate grazie alla sua instancabile opera; ha saputo dedicare ogni energia in questo lavoro così affascinante, non lo ricordo mai una volta sopra le righe, mai una volta con il broncio...con lui ho condiviso missioni in giro per la nostra bella Italia e mezza Europa, ho imparato ad apprezzarne la semplicità, il suo spensierato approccio alla vita, che confesso tante volte era tra noi motivo di confronto e discussione.

Nell'immediatezza della sua scomparsa, uno dei suoi collaboratori di Roma ha voluto ricordarlo con delle bellissime righe scritte di getto...iniziavano proprio con una delle frasi più care ad **Andrea**...

"Non è mai finita nemmeno quando è finita"

Ecco caro **Andrea**...noi oggi lo crediamo davvero, siamo certi che quello che tu hai interrotto quel 23 aprile sia solo una piccola parte del tuo cammino...forse quella più triste





per noi che ti ricordiamo, ma lo faremo con l'immutata convinzione che grande è stato l'amore e la passione che tu hai saputo trasmetterci.

Dalle pagine del *Notiziario*, siamo sicuri tutti sfogliandole sapranno ricordarti con quel sorriso che ti ha contraddistinto, quella tua energia così contagiosa, quella convinzione di pensare che la vita sia davvero così tremendamente bella da non potersi permettere di viverla con tristezza.

Andrea cieli azzurri per te, e forse anche un abbraccio, uno di quelli che scherzosamente "tra uomini" rifiutavi sempre e che oggi, invece, ci manca così tanto.

ANDREA SORO

Il **Ten. Col. ANDREA SORO**, Classe 1975, è nato a Iglesias (CA) il 14 febbraio, entra in Accademia Aeronautica nel 1996 con il Corso Turbine IV°; al termine dell'Accademia viene assegnato presso il 2° Stormo di Rivolto ove svolge l'incarico di Capo Sezione Personale e Ufficiale Addetto Stampa.

Il 9 Giugno 2008 viene assegnato alla Pattuglia Acrobatica Nazionale ed è Capo Ufficio Comando e successivamente ha sostituito il **Ten. Col. Andrea SAIA** nell'incarico di Responsabile Pubbliche Relazioni e Speaker fino al 2016.

Dal 2017 è stato sostituito nello stesso incarico dal **Ten. Liberata D'ANIELLO**.

Dopo un lungo ed impegnativo "corso di aggiornamento" in data 8 Settembre 2017 è stato trasferito allo Stato Maggiore Aeronautica.



UN DOVEROSO OMAGGIO ALLE DONNE

IL PROBLEMA DI ESSERE DONNA

*Si dice ancora: per ogni uomo,
dietro c'è sempre una grande donna.*

*Perché invece non ammettere che
normalmente essa è di fianco,*

spesso già avanti in un irreversibile sorpasso?

Ecco come la costituzione garantisce i nostri diritti.

All'**articolo 3** viene fissata la piena parità di tutti i cittadini:

"Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono eguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso, di razza, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali. È compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese."

L'**articolo 37** ribadisce la parità nel campo del lavoro:

"La donna lavoratrice ha gli stessi diritti e, a parità di lavoro, le stesse retribuzioni che spettano al lavoratore. Le condizioni di lavoro devono consentire l'adempimento della sua essenziale funzione familiare e assicurare alla madre e al bambino una speciale adeguata protezione".

All'**articolo 29** troviamo "La Repubblica riconosce i diritti della famiglia come società naturale fondata sul matrimonio. **Il matrimonio è ordinato sull'eguaglianza morale e giuridica dei coniugi**, con limiti stabiliti dalla legge a garanzie dell'unità familiare".

L'**articolo 48** **"Sono elettori tutti i cittadini, uomini e donne**, che hanno raggiunto la maggiore età" stabilisce la parità dei diritti politici.

L'**articolo 51** introduce l'adozione di appositi provvedimenti finalizzati all'attuazione delle pari opportunità fra uomini e donne nella rappresentanza:

“Tutti i cittadini dell'uno o dell'altro sesso possono accedere agli uffici pubblici e alle cariche elettive in condizioni di eguaglianza, secondo i requisiti stabiliti dalla legge.

A tale fine **la Repubblica promuove con appositi provvedimenti le pari opportunità tra donne e uomini.**”

La legge è uguale per tutti



Il giorno delle mimose



Le origini di questa ricorrenza risalgono al lontano 1908, quando, pochi giorni prima dell'8 Marzo, a New York, le operaie dell'industria tessile Cotton scioperarono per protestare contro le condizioni disumane in cui erano costrette a lavorare.

Lo sciopero si protrasse per alcuni giorni, finché l'8 Marzo il proprietario Mr. Johnson bloccò tutte le porte della fabbrica per impedire alle operaie di uscire.

Allo stabilimento venne appiccato il fuoco e le 129 operaie prigioniere all'interno morirono arse dalle fiamme.

In seguito venne proposta questa giornata di lotta internazionale, a favore delle donne, da Rosa Luxemburg, proprio in ricordo della tragedia.

La mimosa è divenuta il simbolo di questa festa e la scelta risale al 1946, quando le organizzatrici delle celebrazioni romane cercavano un fiore di stagione a buon prezzo.

Nel corso degli anni, però, sebbene non si manchi di festeggiare questa ricorrenza, di fatto è andato perduto il reale significato dell'evento.

L'8 Marzo non è una ricorrenza qualunque, non è un'occasione per sfoggiare l'abito nuovo o affollare tavolini di ristoranti e pizzerie.

Questa giornata è estremamente importante: è un invito a riflettere e soprattutto a ricordare.

Ricordare la tragedia delle 129 operaie di New York, la lotta delle suffragette per il diritto di voto, l'entrata nell'esercito e tutte le conquiste che sono state faticosamente ottenute.

Ma l'8 Marzo è soprattutto un momento fondamentale per non dimenticare le continue umiliazioni e i costanti soprusi che le donne subiscono quotidianamente, anche nelle situazioni più semplici, particolarmente in questi tempi, in cui la figura femminile viene ripetutamente messa alla prova, non dovremmo mai dimenticare quanto questo giorno sia importante per tutti.





TESTIMONIANZA

viva ed autentica di una **NONNA**

Loro sì perché sono uomini !

Sono le donne che devono stare a casa !



Ho intervistato mia nonna riguardo alla condizione delle donne negli anni in cui lei era ragazza, attorno al 1950.

Mi ha raccontato delle discriminazioni che subivano quotidianamente, dalle più piccole cose, come non poter indossare un paio di pantaloni o le scarpe rosse, a quelle più grandi, come non poter sposare l'uomo che si amava.

Mia nonna ha solo la prima elementare, non ha potuto studiare perché doveva rimanere in casa ad accudire gli 11 fratelli minori, è una persona a cui la società ha negato tutti i diritti in quanto donna.

“Quando avevo 14 anni le scuole erano per tutti, ma le classi non erano miste.

Mi sarebbe piaciuto studiare e lavorare fuori casa come infermiera, ma ero la più grande di 12 fratelli, e donna. Quindi lavoravo in casa: facevo i letti, i piatti, la polenta, lavavo... mi ricordo che lavavamo io e mia mamma assieme nello stesso secchio, lei da una parte e io dall'altra ... anche quando ero piccola ... quanti secchi di roba abbiamo lavato!

Mio padre e i miei fratelli lavorano, mia madre lavorava a casa, io e le mie sorelle la aiutavamo.

Una mia sorella è andata in istituto ad Asolo, perché eravamo troppi a casa. Di giorno lavorava in un ospedale, imparava a fare l'infermiera. La sera dormiva là, a casa di mia zia.

Nemmeno le mie amiche lavoravano, non c'era nemmeno la speranza!”

I vestiti e i divertimenti erano ben pochi...

“Non c'erano soldi e noi eravamo in tanti, quindi i vestiti erano due, massimo tre, a testa e ce li passavamo a mano a mano che crescevamo: un vestito durava tutta l'estate e tutto l'inverno, sempre quello.

I pantaloni noi ragazze non li abbiamo mai messi ... sempre gonna, gonna...

Durante la settimana usavamo il “traverson” nero ... lo lavavi e in mezz'ora si asciugava. Il mio primo cappotto è stato uno dei cappotti militari di mio zio: mia zia lo ha disfatto e tinto rosso bordeaux, era così tanto pesante che mi faceva male alle spalle!

I soldi per comprare un cappotto d'altra parte non c'erano: bisognava comprare la stoffa, la fodera, i bottoni ... troppe spese!

Quando uscivamo eravamo vestite sempre così, con il vestito buono. E comunque uscivamo solo per andare a messa del vespro, perché i genitori volevano così.

Noi ragazze al cinema non andavamo, d'estate perché bisognava essere a casa “sole a monte” (tramonto), d'inverno perché era troppo scuro.

I nostri fratelli potevano andare al cinema e anche tornare tardi la sera perché erano uomini, le donne dovevano stare in casa.

Se volevamo muoverci di casa il pomeriggio e la Domenica l'unica possibilità era dire di andare al vespro, e allora poi magari stavi fuori... “.

I diritti della donne diminuiscono quando si parla di ragazzi...

“Fino a 17 anni circa non si poteva uscire con i ragazzi... se uscivo con un ragazzo a posto ero! Mio padre non voleva, e mia mamma ancora peggio”

... E ancor più di matrimonio:

“Erano i genitori a scegliere il marito... che volessi o no!

Io avevo un altro moroso prima di sposarmi col “vecio”, si chiamava Mario, ma mia mamma non l'ha voluto perché era comunista.

Mi ricordo che ogni volta che andavo al vespro di Domenica

ed ero in camera che mi mettevo vestito buono lei entrava e mi diceva "Lascialo! Lascialo! Lascia che vada per la sua strada! E' comunista! Lascialo!".

Allora ho dovuto lasciarlo, ma a me piaceva lui... e poi mi hanno presentato il "vecio", che gli andava bene perché era fratello di un'amica di famiglia, e ho dovuto sposarlo.

Non credo che questi matrimoni siano giusti, perché sono delle cose forzate e in realtà non ti vuoi bene davvero...

Io col "vecio" non mi sono trovata bene, perché quando ci siamo sposati mi sono accorta che beveva...

Per questo ho anche litigato con mio fratello, perché lui mi aveva sempre detto che avrei dovuto sposarlo.

Poi però, quando mi sono sposata, mio fratello mi ha detto che mio marito aveva dormito già tante volte nel fienile perché era ubriaco, ma che nessuno mi aveva mai detto niente perché la suocera diceva a tutti di tacere, sperando che dopo il matrimonio sarebbe cambiato. Ovviamente non è cambiato affatto".

Il matrimonio forzato non è stato facile né felice:

"Una volta ho detto al "vecio": "Scappo e vado da mia mamma".

Lui mi ha risposto: "dove ti trovo ti ammazzo e sapevo l'avrebbe fatto perché il vino lo rendeva cattivo.

Come avrei fatto a mantenere i miei figli?

Sarei dovuta andare a lavorare a ore a Mestre, ma come avrei fatto con la paura che lui mi trovasse per strada e mi ammazzasse?

All'epoca non c'erano tutele, se volevano potevano farti quello che volevano."

Nonostante abbia vissuto in una società in cui "la donna veniva considerata meno dell'uomo perché era una donna", nonostante questa vita difficile affianco all'uomo che non amava e che non aveva nessuna attenzione per lei, tanto da dirle che i fiori avrebbe potuto comprarseli da sola tanto i soldi li amministrava lei, ma che non avrebbe mai avuto il coraggio e la possibilità di lasciare, **mia nonna dice ancora "L'amore è tutto".**

Ciao, nonna...

di **Eleonora Marangon**

Le donne italiane con le stellette

Il primo esempio di "donne soldato" risale al 1992: lo realizzò l'Esercito nella Caserma dei "Lancieri di Montebello", dove fu consentito a 29 ragazze di svolgere per 36 ore le normali attività di addestramento.

Con il superamento di un percorso di guerra, con tanto di filo spinato e lotta nel fango, le 29 rappresentanti del gentil sesso fecero da spartiacque per tutte coloro che in futuro avrebbero portato un tocco di rosa nelle caserme.

Ma bisogna aspettare sette anni, arrivando ultimi a livello europeo, perché il Disegno di Legge presentato dall'Onorevole Valdo SPINI ed altri venisse approvato, a larghissima maggioranza, il 29 settembre 1999.

La parità non è stata inizialmente completa: c'era una regola che differenziava nettamente il servizio volontario femminile da quello maschile: **le donne non potevano andare in prima linea.**



Il Parlamento dava così il via libera all'ingresso delle donne nelle Forze Armate a partire dall'anno 2000.

La **Legge n. 380 del 20 ottobre 1999** ha delegato il Governo a predisporre uno o più decreti per disciplinare l'istituzione del servizio militare volontario femminile.

I Decreti sono stati tre, uno dei quali riguardanti l'altezza: non meno di 1 metro e 61 (1 e 65 per i Carabinieri e i Piloti).

Ecco i tratti fondamentali della Legge sopra citata:



a) assicurare la realizzazione del principio delle pari opportunità uomo-donna, nel reclutamento del personale militare, nell'accesso ai diversi gradi, qualifiche, specializzazioni ed incarichi del personale delle Forze Armate e del Corpo della Guardia di Finanza;

b) applicare al personale militare femminile e maschile la normativa vigente per il personale dipendente delle Pubbliche Amministrazioni in materia di maternità e paternità e di pari opportunità uomo-donna, tenendo conto dello status del personale militare.

Una vera conquista?

Oggi le donne soldato in Italia sono circa 11000; esse rappresentano ancora una minima parte rispetto ai loro colleghi, al contrario di altri paesi Europei dove i numeri crescono ampiamente.

Inoltre anche se sulla carta questo non accade, come dimostrano alcune testimonianze, l'avanzamento di carriera per le donne trova notevoli ostacoli. Infatti la lotta delle donne per far valere i propri diritti all'interno dell'Esercito non può dirsi ancora conclusa.

Visivamente le donne in divisa hanno ancora un impatto molto forte; **per molti l'espressione "donna soldato" costituisce ancora una contraddizione**, ma certo non per le reclute che ogni anno scelgono di intraprendere questa carriera.

Per le soldatesse, questa è ancora una fase di affermazione della personalità, in cui agiscono con molta più determinazione perché sentono di dover dimostrare di valere almeno quanto gli uomini.

È una battaglia personale. Nelle donne nasce infatti il desiderio di non sentirsi differenti: «Qui non siamo né uomini, né donne: siamo soldati» rivela una volontaria, come se l'essere un soldato diventasse un valore che supera la distinzione sessuale.

Amara è la lettera inviata ad un settimanale da un'altra volontaria dell'Esercito: "... quando decidi di arruolarti, a vent'anni, credi fermamente in ciò che fai, vivi per quel tricolore che porti sulla spalla, rinunci alla tua famiglia, agli amici ... lo fai volentieri perché hai voglia di dare, come soldato e come persona ... è subito difficile gestire i rapporti con un mondo da sempre maschile ... Passano gli anni e ti senti di dover dimostrare a questi uomini di essere più di loro, perché per essere giudicata al pari di un uomo, devi fare una stessa cosa ma dieci volte meglio...". Afferma con delusione

ma con orgoglio che anche la partecipazione alle missioni all'estero non è semplice "... se per un uomo partire è scontato, ogni donna viene scelta ... nel primo elenco manca il tuo nome. Combatti per ottenere un posto ... anche se l'ultimo arrivato ha già il suo posto. Dopo tutto sono solo una donna, no?".

I pregiudizi

Le donne soldato, purtroppo, sono ancora spesso vittime di infondati pregiudizi da parte degli uomini, alcuni sostengono che la donna sia fisicamente inferiore all'uomo, che non sia portata per fare il soldato, che non abbia quella cattiveria che serve al soldato, che l'uomo non può prendere ordini da una donna soldato, che l'esercito è stato fin dai tempi antichi esclusiva maschile.

La recente regolarizzazione delle donne soldato dell'ultimo scorcio del XX° secolo arriva in realtà come riconoscimento istituzionale di una figura, quella della donna guerriera, che è sempre esistita e che si è tramandata nei secoli passando sotto silenzio, emergendo di tanto in tanto nella figura di qualche eroina ancora oggi commemorata.

Le sue tracce ricorrono anche a partire dalla leggenda delle Amazzoni, le famose guerriere di cui per primi ci diedero testimonianza gli antichi Greci.

Inoltre le donne, che adorano il proprio mestiere e la divisa che indossano, dimostrano ogni giorno di essere professionali, competenti, preparate e soprattutto determinate e coraggiose, quanto gli uomini.

Per capire quanto queste discriminazioni siano terribili basterebbe guardare tutto ciò dagli occhi di queste donne che, stringendo i denti, non curanti dei preconcetti di molti colleghi, sono pronte a combattere per difendere la Patria e a lottare con forza per i propri diritti.

Diventare mamma rappresenta un ostacolo per la vita militare?

Secondo la legge una donna ha il pieno diritto di avere figli e di dedicarsi alla carriera militare.

Nella realtà però, la questione non è così semplice a causa dei molti ostacoli che mamme soldato, come la giovane militare **Valentina Fabri**, sono costrette a sopportare.

Valentina, già sposata con un militare, aveva un sogno:

voleva continuare a svolgere il suo lavoro, al pari degli uomini, fianco a fianco anche in missioni pericolose, e allo stesso tempo diventare mamma.

Tuttavia il suo sogno è stato spezzato.

Dopo aver servito le Forze Armate per cinque anni come volontaria, e di conseguenza precaria, sostiene di essere stata esclusa dal Concorso di lavoro che avrebbe potuto stabilizzare il proprio rapporto di lavoro a causa di una inidoneità al servizio militare: la sua gravidanza, cioè, è stata trattata come una grave malattia.



In questo caso si è superato ogni limite di ingiustizia e scorrettezza, un'assurdità intollerabile, un'ingiustizia che viola la legge: la gravidanza non deve rappresentare un limite, se non temporaneo, alla vita militare.

Francesca SCANAGATTA **la prima donna Ufficiale**

La **Scanagatta** è un personaggio singolare dell'Ottocento italiano.

La vita di **Francesca**, fino a quel momento del tutto normale, cambiò radicalmente quando si ammalò uno dei "fratelli" che avrebbe dovuto frequentare l'Accademia Militare Teresiana di Wiener Neustadt.

Francesca, che amava i poemi eroici e leggendari e si entusiasmava alle vicende delle amazzoni, si travestì allora da uomo e seguì al posto di suo fratello i Corsi dell'Accademia, dal 16 febbraio 1794 al 16 gennaio 1797, combattendo poi nelle guerre napoleoniche in Germania e in Italia.

Fu decorata e promossa.

Nel 1800 fu scoperta e congedata, ma ottenne una pensione.

Poi si sposò e dal matrimonio nacquero quattro figli.

Diventata nonna e bisnonna si sarà certamente augurata prima di chiudere gli occhi nel 1864 all'età di ottantotto anni, che le sue discendenti potessero un giorno vestire una divisa senza più menzogne e sotterfugi.



Il valore delle donne soldato **nelle missioni all'estero**

Personale femminile dell'Esercito è stato impiegato nelle operazioni di sostegno alla pace (peace keeping), condotte fuori dal territorio nazionale.

Le donne italiane con le stellette hanno dimostrato di essere più predisposte a svolgere attività particolarmente delicate quali, ad esempio, il sostegno alle vittime di violenza sessuale, il lavoro nelle prigioni femminili, l'addestramento delle donne cadetto nelle accademie di polizia.

Oltre a questo valore aggiunto, **le donne militari** impegnate nelle missioni di pace costituiscono anche un modello per le donne che vivono in lontane comunità.

L'esempio delle "**donne peacekeeper**" è fonte di ispirazione ed incoraggiamento per donne e ragazze appartenenti a società spesso controllate da uomini, dimostrando loro che è possibile, per il genere femminile diventare protagoniste delle loro esistenze.

Mentre in Europa il velo è fonte di polemica e di battaglie legali, in altri paesi può essere un mezzo per favorire la co-



municazione e il dialogo tra appartenenti a culture diverse.

Una **donna soldato italiana** ha infatti capito che per una "straniera" in cerca di un contatto verso la comunità, indossare il velo poteva essere il mezzo per abbattere la barriera delle differenze e muovere un primo passo verso l'integrazione nella comunità.

E' quanto si è verificato ad Herat in Afghanistan, nella zona di controllo dell'Esercito italiano, dove la Tenente degli Alpini **Silvia Guberti**, 28 anni, ha scelto di mettere il velo per facilitare il suo lavoro a contatto con le donne del luogo.



Guberti è a capo di un team che porta avanti azioni rivolte alle donne afgane, insieme alla Caporal maggiore **Laura Fortunato**, 23 anni, e ad un'interprete afgana.

Tratto da: ilproblemadiesseredonna.jimdo.com

Donne in Aeronautica quando il cielo si tinge di rosa

In occasione della Festa delle Donne ricordiamo tutte quelle che rivestono ruoli e compiti da sempre appannaggio degli uomini

L'Aeronautica Militare è sempre più rosa



Se solo nel 2012 le donne arruolate come volontarie rappresentavano il 7,2% della truppa, oggi raggiungono il 9,6%. Una crescita costante registrata anche ai vertici.

Il segno che quei lavori considerati qualche tempo fa prerogativa esclusiva degli uomini, oggi possono essere svolti senza problemi anche dalle donne.

Nessun ruolo è precluso

In Aeronautica Militare come nelle altre Forze Armate non ci sono ancora Generali donne. Ma la presenza femminile anche tra gli Ufficiali sta crescendo.

Le donne Ufficiali nel 2012 erano il 3,3%, mentre due anni dopo sono il 4,3%.

Dal 2000, anno in cui il cosiddetto gentil sesso è stato ammesso al servizio militare, la presenza femminile in Aeronautica è costantemente aumentata.

Sono meteorologhe, addette stampa, ma anche fucilieri dell'aria, piloti di elicotteri e di caccia. Insomma, non c'è più un ruolo che gli viene precluso.

Tra gli Ufficiali sempre più donne

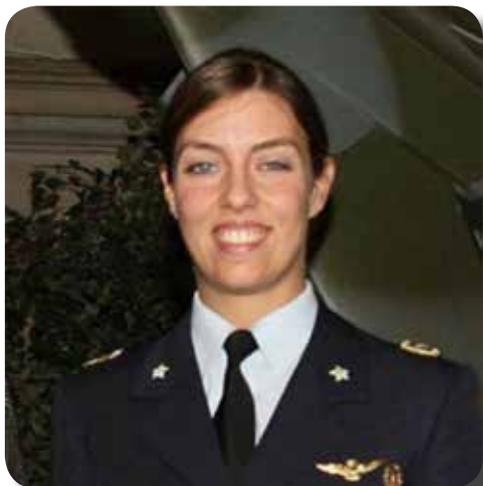
Anche se la presenza femminile è più evidente nella Truppa, la percentuale delle donne ai vertici sembra destinata ad aumentare velocemente. Non solo perché dal 2012 al 2015 le domande di ammissione all'Accademia Aeronautica di Pozzuoli da parte di giovani ragazze è pari a circa il 17% del totale, ma anche perché, confrontando i dati delle ammissioni, le donne che hanno vinto il concorso negli ultimi anni sono in continua crescita.

Se nel 2009 il 9,3% degli ammessi era donna, lo scorso anno la percentuale ha raggiunto il record del 24,7%. Il segno che nei prossimi anni la presenza femminile in questa forza armata diventerà veramente importante.

Samantha e la sfortunata Mariangela

La presenza delle donne in Aeronautica, soprattutto di quelle donne che rivestono oggi ruoli prima impensabili, è emersa prepotentemente agli occhi dell'opinione pubblica lo scorso agosto quando due Tornado in addestramento sui cieli di Ascoli si sono scontrati, esplodendo in volo.

Ai comandi di uno dei due caccia c'era **Mariangela Valentini** (nella foto), 31 anni, corpo minuto, capelli biondi rigorosamente raccolti e occhi profondamente azzurri.



Qualche mese dopo sotto i riflettori c'è ancora una donna dell'Aeronautica: **Samantha Cristoforetti**, primo Astronauta donna italiana, è stata impegnata sulla Base Spaziale Internazionale permanendo nello spazio per 199 giorni.



Niente quote rosa

Ma la strada è tutt'altro che in discesa.

In Aeronautica, come nelle altre Forze Armate, non esistono quote rosa.

La selezione non tiene conto del sesso ma solo dei risultati.

Così, ad eccezione del 2014 quando la percentuale delle Allieve sugli ammessi in Accademia ha superato per la prima

volta quello delle iscritte alle selezioni rispetto al totale delle domande, le donne nelle selezioni precedenti hanno faticato un po' di più rispetto agli uomini.

di Paolo Ribichini - 8 marzo 2015

Dal 2000, anno in cui le donne sono state ammesse al servizio militare, la presenza femminile in Aeronautica è costantemente aumentata.

Sono trascorsi quasi vent'anni dall'ingresso delle donne in Aeronautica Militare, ormai il personale femminile rappresenta una realtà consolidata della nostra Forza Armata; hanno le stesse possibilità di impiego dei loro colleghi, così come la progressione di carriera non cambia in relazione al genere.

Non manca poi molto al primo Generale donna dell'Aeronautica Militare Italiana.

Le donne della P.A.N.

Ten. AARAN D'ANIELLO LIBERATA

Tenente AARAN **LIBERATA D'ANIELLO** originaria di Pompei (NA), è stata **la prima donna della storia ad entrare nella Pattuglia Acrobatica Nazionale** cinque anni fa esattamente il 30 Ottobre 2012 e da quest'anno, quale **Responsabile Sezione Pubbliche Relazioni e Speaker**, è lei a presentare lo show delle **Frecce Tricolori**.

Ha realizzato il suo sogno nato da bambina quello di entrare nelle **Frecce Tricolori**; il colpo di fulmine avvenne durante uno show della **PAN** a Salerno e da quel momento ebbe le idee chiare.

Dopo il Liceo Scientifico, nel 2007 è entrata in Accademia Aeronautica a Pozzuoli nel Corso Ibis V° e si è **laureata in Scienze Aeronautiche** per poi essere assegnata alla **Pattuglia Acrobatica Nazionale**.

"Ho sempre sognato di diventare un Ufficiale dell'Aeronautica Militare. Il mio era un vero e proprio sogno, visto che quando ero piccola le donne ancora non potevano entrare a far parte delle Forze Armate.

Ricordo bene l'esibizione delle **Frecce Tricolori** a Salerno dell'agosto 2002, quando ormai l'Aeronautica era accessi-



bile anche alle donne.

Quel giorno mi resi conto che il sogno poteva diventare realtà”.



Ten. Liberata D'Aniello

«Dal 2012», ha spiegato la D'Aniello, «sono entrata nella PAN e ne sono contentissima. Anche se, quando sono entrata, ero l'unica donna non ho avuto alcuna difficoltà a rapportarmi coi colleghi e con i Piloti perché, essendoci regole militari da rispettare, c'è molta attenzione a “chi fa cosa”».

La gerarchia militare, inoltre, non distingue tra uomini e donne. E poi», sorride, «ero già abituata a stare a contatto 24 ore al giorno coi colleghi maschi, visto che ho fatto l'Accademia».

Dal 2014 ha duettato all'americana con il Ten. Col. Andrea Soro, voce storica della PAN, commentando l'esibizione delle Freccie Tricolori durante il loro volo, spiegando le diverse manovre e facendo capire meglio al pubblico ciò a cui si sta assistendo.

«Commentare il volo delle Freccie Tricolori al pubblico mi rende molto orgogliosa ma, contemporaneamente, sento sulle spalle la responsabilità di valorizzare nel giusto modo le manovre acrobatiche», ha spiegato il giovane Tenente.

«Ogni singola figura», ha aggiunto, «è frutto di tanto addestramento e per questo cerco di mettere lo spettatore nelle condizioni di comprendere quanta «fatica e concentrazione» ci sia dietro un tonneau o un looping. ».

Il ruolo di Responsabile delle Pubbliche Relazioni della PAN non si limita alla presentazione del volo durante gli Airshow, ma prevede anche la titolarità di tutte le relazioni esterne.

“Le Freccie Tricolori hanno il compito di rappresentare i valori e le professionalità dell'intera Forza Armata e questo è, oltre che un onore, anche una forte responsabilità per ogni appartenente al 313° Gruppo Addestramento Acrobatico”.

Sul momento più emozionante dell'esibizione la Ten. D'Aniello non ha dubbi: “I colori della nostra bandiera stesi per tre chilometri sulle note del “Nessun dorma” di Puccini, cantata dal Maestro Luciano Pavarotti, mi riempiono di orgoglio”.



sorvolo sull'Arena di Verona

Io, prima donna nella P.A.N.
ogni volta è un'emozione !!!

Breve intervista di Chiara Giannini - 18/06/2017

LIBERATA D'ANIELLO, la prima donna nella **PAN**.
Com'è il ruolo di speaker in rosa?

«Sì, sono stata la prima assegnata al 313° Gruppo Addestramento Acrobatico e adesso ricopro l'incarico di Capo Sezione Pubbliche Relazioni e Speaker durante le manifestazioni.

È un'emozione ogni volta, sebbene sia un'attività che facciamo ogni fine settimana.

Rappresentiamo colleghi che lavorano dietro le quinte 365 giorni all'anno per garantire la sicurezza del Paese.

Per cui abbiamo anche la responsabilità di lavorare sotto i riflettori per rappresentare circa 40mila militari».

Da quante persone è composta la squadra delle Freccie Tricolori?

«Circa cento, non tutte ci seguono sempre alle manifestazioni.

Solitamente a ogni appuntamento si sposta circa un terzo del Gruppo».

Il penultimo speaker della **PAN** è stato **Andrea Saia**, che purtroppo è venuto a mancare di recente. Che ricordi hai di lui?

«Ho avuto modo di conoscere il **Ten. Col. Saia**, abbiamo lavorato insieme per qualche anno: è stato lui il vero speaker delle Frece Tricolori, per me.

Quando ero piccola e avevo il sogno di fare questo lavoro questo incarico era ricoperto da lui».



Come ti trovi in un gruppo di tutti uomini?

«Non trovo nessuna difficoltà anche perché quando mi sono arruolata la Forza Armata era già preparata all'ingresso delle donne, entrate nel 2000.

Quando sono entrata al Gruppo ero sì la prima donna, ma i miei colleghi avevano già lavorato con colleghe donne prima negli altri Reparti».

A un giovane che inseguisse il sogno di entrare nella PAN che diresti?

«Di inseguire il proprio sogno, di farlo con determinazione e di crederci tanto perché questo è l'unico modo per riuscire a raggiungere i propri obiettivi».

Vale la pena scegliere l'Aeronautica Militare?

«Io lo rifarei altre cento volte».

Pattuglia "rosa" nello staff un'altra donna

Dal 28 Ottobre 2014 la seconda donna alla **PAN** è il Capitano GArn **ELISA ROSSI**, originaria di Milano, che, con gli incarichi di **Capo Sezione Tecnica** e **Capo Sezione Controllo Qualità del Servizio Efficienza Aeromobili**, svolge un ruolo di grosso rilievo partecipando alle attività di coordinamento e supervisione della manutenzione dei velivoli della Pattuglia.

Dopo aver conseguito il diploma al Liceo Scientifico, ha frequentato l'Accademia Aeronautica dal 2002 al 2008 con il Corso Centauro V° e si è **laureata in Ingegneria Aerospaziale ed Astronautica**.

Assegnata al **51° Stormo** dal 2008 al 2014, ha rivestito gli incarichi di Capo Sezione Armamento, Linea Volo, Propulsori e Addetto all'Ufficio Tecnico del Gruppo Efficienza Aeromobili.

E' stata inquadrata nel Task Group Black Cats a Herat in Afghanistan nei periodi nov. 2009 - mar. 2010 e lug. 2012 - nov. 2012 e ha preso parte all'Operazione Unified Protector nel 2011.

Da tre anni è dunque entrata a far parte dello staff tecnico delle **Frece Tricolori** il **Cap. Elisa Rossi** la seconda donna alle **Frece Tricolori** dopo l'ingresso, nel 2012, del **Ten. Liberata D'Aniello**.



Cap. GArn Elisa Rossi



«Ha aumentato la quota rosa è un ingresso importante con responsabilità molto elevate e ha tutta l'esperienza per ricoprire questo ruolo. In futuro sarà una pedina importante della squadra».

Due passi importanti sono stati compiuti, è aumentata la presenza delle donne all'interno dello staff della **Pattuglia Acrobatica Nazionale**. Un nuovo inizio, insomma.

Ora si attende di poter vedere una donna seduta alla cloche di uno dei dieci velivoli in dotazione, gli Aermacchi MB339.

Una svolta storica che forse non tarderà ad arrivare.

Cap. GArn ROSSI ELISA

Breve intervista di Assenzio Gaddoni – 15/09/2017

ELISA ROSSI, seconda donna nella **PAN**, come nata l'idea di entrare in Aeronautica ?

Già durante il 4° anno di Liceo maturavo il desiderio di entrare in Aeronautica e in particolare in un ruolo che mi desse la possibilità di stare a continuo contatto con il volo e l'attività operativa.

Una volta aperte le **FF.AA.** all'arruolamento femminile e venuta a conoscenza dell'esistenza del ruolo tecnico, mi sono candidata.

La passione per il mondo dell'ingegneria Aerospaziale ed Astronautica da dove proviene ?

Direi naturale propensione, come quando a scuola si preferisce studiare una materia piuttosto che un'altra.

Mi interessano gli aspetti tecnici delle cose e naturalmente gli aeroplani.

L'impatto con il mondo militare essenzialmente maschilista come è stato ?

Il mondo militare è sicuramente a prevalenza maschile, ma nella mia esperienza non mi sono mai imbattuta in episodi di maschilismo.

Siamo tutti militari, con la stessa formazione e gli stessi compiti, e quindi paritetici dal punto di vista dell'impiego.

In manutenzione degli aerei inoltre si parla un linguaggio tecnico e uguale per tutti: questo facilita il lavoro.

Come è stata la prima esperienza in un Reparto Operativo

impiegata anche in teatro di guerra quale l'Afghanistan ?

L'impiego in un Reparto Operativo è un'esperienza unica per chi ha il privilegio di viverla: tanto lavoro da fare, tante cose da imparare e una volta "a regime" la voglia di fare sempre meglio al fine di rendere possibile e più performante l'attività dello **Stormo** cui si appartiene.

Un'esperienza che arricchisce permettendo di osservare tutti gli aspetti che riguardano un Reparto Operativo: l'attività di volo, i rischieramenti nazionali e internazionali per addestramento, gli aspetti logistici e operativi, la logistica di proiezione, le Operazioni Fuori dai Confini Nazionali.

Definirei l'esperienza in **Afghanistan** la più faticosa che abbia fatto ma di altissima soddisfazione.

Ho avuto il privilegio di far parte dei **Black Cats** due volte, al momento di apertura del **Task Group** nel 2009 e tre anni dopo nel 2012 ed ancora di occuparmi del "redeployment" due anni dopo nel 2014.

Un'esperienza umana impagabile: ogni volta più di 4 mesi di lavoro a contatto con i colleghi nelle più disparate condizioni, entrare in contatto con competenze e attività diverse, nazionali e non, e poi la speranza di lasciare una terra un po' più "libera" di come la si era trovata... sarei pronta a ripartire anche ora.

Com'è stato il rapporto gerarchico con i superiori e dipendenti ?

Quasi sempre sereno e di fiducia. Come ho già detto, indossando le stellette e facendo un lavoro prettamente tecnico, è difficile non sapere in quale direzione muoversi, a tutti i livelli.

Era un sogno nel cassetto, dopo l'impiego al 51° Stormo di Istrana, essere assegnata alle **Frecce Tricolori** ?

Non un sogno nel cassetto, ma un desiderio che ho sempre avuto dai primi anni di servizio e che si è sicuramente delineato quando ho avuto la possibilità di partecipare alla selezione.

Appartenere alle **Frecce Tricolori** per me rappresenta il privilegio di avere il compito di giungere a tutti i nostri connazionali in rappresentanza di tutti i Reparti dell'Aeronautica, e naturalmente di **portare l'orgoglio della nostra bandiera in Italia e nel mondo**.

Eventuali differenze sostanziali delle problematiche tecni-

che e non solo affrontate al Reparto Operativo ed alle Freccie Tricolori con un aereo in linea dal 1982 ?

Anche il velivolo **AMX**, con cui è equipaggiato il **51° Stormo** e sul quale ho lavorato, è in servizio da un periodo non recente.

AMX e **MB339** sono velivoli con ruoli e caratteristiche profondamente diversi: in alcune aree tecniche i problemi sono gli stessi, in altre no.

Sul velivolo **AMX**, equipaggiato con un numero maggiore di sistemi operativi e d'arma rispetto a quelli presenti sull' **MB339**, c'è stato un po' più da imparare e un aggiornamento continuo da mantenere in relazione a come si è evoluta negli anni la configurazione del velivolo.

A mio avviso il fatto che un velivolo sia in linea dal 1982 non deve essere visto come un fattore necessariamente limitante se non per le difficoltà logistiche nel supporto dello stesso che, dopo più di 30 anni e con il veloce mutare delle tecnologie, a volte è sofferente e quindi meno efficiente.

Un cambio della guardia permetterebbe tuttavia di ricominciare a crescere non solo dal punto di vista tecnico, ma anche da quello delle procedure.

Come sono i rapporti umani tra gli appartenenti le Freccie Tricolori a prescindere dal grado e ruolo ?

Sono quelli di un Gruppo di Volo, e per di più peculiare come lo è la **PAN**: si fa tutto assieme.

Questa è un'altra delle ragioni per le quali ho scelto di farne parte.



Aspettative ed aspirazioni personali...?!

A costo di dare l'impressione di non averne, rispondo che desidero godermi quello che ho: **il mio lavoro resta per me il più bello che si possa fare in AM e vorrei che durasse il più a lungo possibile.**

Dopo qualche dubbio sulla scelta intrapresa di "donna con le stellette" ... il sicuro orgoglio dei genitori!

Per fortuna nessun dubbio: i miei genitori mi conoscono bene e sono sempre stati con me!

Il 3 gennaio 1913 il brevetto a ROSINA FERRARIO la prima Donna Pilota Italiana

Publicato da admin il 3 gennaio 2014



ROSINA FERRARIO nasce a Milano il 28 luglio 1888, nel 1912 frequenta la Scuola d'Aviazione di Vizzola Ticino, diretta dall' Ing. Gianni Caproni, ottenendo il 3 gennaio 1913 il **Brevetto di Pilota di Aerei n° 203**, rilasciato dall'Aero Club d'Italia, prima donna in Italia e ottava nel mondo.

Una volta conseguito il Brevetto partecipa a diverse manifestazioni e voli dimostrativi, accrescendo la sua fama a livello nazionale.

Si spegne a Milano il 3 luglio 1957.





Le sue spoglie riposano nel cimitero di Sesto San Giovanni, dove la **Medaglia dei Pionieri dell'Aeronautica**, conferitagli nel 1943 e a lei cara, fa da unica decorazione sulla sua tomba.

Tratto da: www2.aeci.it/2014/01/03/il-3-gennaio-1913-il-brevetto-a-rosina-ferrario

I Paesi UE si affidano alle donne

di James Hansen – ItaliaOggi - 29/05/2017

Francia, Germania, Norvegia, Spagna, Italia ed Olanda hanno nominato **6 donne Ministre della Difesa** per gestire la sicurezza nazionale.

Con la nomina di Sylvie Goulard come la Ministre des Armées nel nuovo Governo Macron, 6 importanti Paesi Europei: **Francia, Germania, Norvegia, Spagna, Italia e Olanda** hanno affidato la propria difesa a una donna.

Nessuna di queste ha esperienza militare: la Goulard come Jeanine Hennis-Plasschaert (Paesi Bassi) è una ex Parlamentare Europea, Ursula von der Leyen (Germania) è Laureata in Medicina, Roberta Pinotti (Italia) è Laureata in Letteratura, María Dolores de Cospedal (Spagna) è una Diplomatica di carriera e Ine Marie Eriksen Søreide (Norvegia) ha fatto la produttrice televisiva.

Fino al 2000, soltanto la **Finlandia** aveva avuto una donna alla Difesa: Elisabeth Rehn, nominata nel 1990.



Carme Chacón Laureata in Giurisprudenza, ex Ministro della Difesa spagnolo mancata il 9 aprile 2017, nel 2008 passava in rassegna le truppe in Libano mentre era incinta: **era diventata un simbolo del soffitto di cristallo da rompere per arrivare ai vertici delle pari opportunità.**

Lomčovàk

una manovra unica

Un **Lomčovàk** è una famiglia di manovre acrobatiche estreme in cui l'aereo, praticamente privo di velocità in avanti, ruota sugli assi prescelti a causa della precessione giroscopica e della coppia dell'elica rotante .

Nel 1958 a Brno, in Cecoslovacchia, durante uno dei più importanti raduni acrobatici il **Lockhead Aerobatic Trophy** , **LADISLAV BEZAK**, Capitano della squadra cecoslovacca stupì tutti gli osservatori presentando una manovra che sembrava sfidare tutte le leggi di aerodinamica e di gravità: il **Lomčovàk**.

Anche se in America fu subito ribattezzato "**headache**" e in molti paesi europei quali Francia, Svizzera, fu conosciuto per molti anni come l'**homme slovaque**, in realtà il suo nome deriva da una parola Polacca che significa "**ubriaco**" (nota di colore).

Etimologia - C'è ancora una domanda che si presenta regolarmente:

"Perché un **Lomčovàk** è anche chiamato "**mal di testa**"? Così ufficialmente, per la prima volta, ecco la storia direttamente da **Ladislav Bezàk**:



“Nel 1958, sono stato invitato a volare in un Airshow a Brno (Cecoslovacchia).

*Durante la mia esibizione, che naturalmente includeva varianti **Lomčovàk**, il mio meccanico e un altro Pilota ceco, Mr. Skacelik, sono stati avvicinati da un giornalista che gli ha chiesto che cosa era quel che stavo volando.*

*Sorprendente, come se tutti sapessero cosa era un Lomcovak, risposero scherzosamente: “Che tu, duro, tu non sai cosa sia un **Lomčovàk**?” In qualche modo, la loro risposta è stata erroneamente interpretata e l'espressione “testa di legno” è nata.*

Molto più tardi, per ulteriori errori di interpretazione e associazioni, è diventato “mal di testa” per gli americani.

*Vorrei sottolineare il fatto che non sono responsabile dell'uso della parola **Lomčovàk**. Il pubblico lo ha adottato.*

Suppongo che gli piaceva l'umorismo ad esso collegato.

Questa parola, un vero e proprio epiteto divertente, è nato in Moravia, dove viene spesso usato per descrivere i movimenti rotanti eseguiti da persone che hanno bevuto un po' troppo (proprio come la gente che Charlie Chaplin imitava così bene).

Moravia è una regione famosa per il suo “Jelinek Slivovitz”, un tradizionale alcol cecoslovacco.

La città principale di Moravia è Brno. La fabbrica di aeromobili Zlin si trova anche in Moravia.

***Lomčovàk** si riferisce ad un bicchiere di slivovitz ed è anche usato in modo umoristico in sostituzione della parola “agitazione” (come agitare un albero per ottenere il frutto).”*



La manovra fu subito ripresa dai Piloti russi che iniziarono a sperimentarla sugli **Yak 18**.

Dopo diversi problemi strutturali riscontrati sul castello motore di vari velivoli, dall'alto arrivò l'ordine di non eseguire tale manovra, pena l'immediato cambio di residenza presso qualche lussuoso e confortevole “*gulas siberiano*”.

Contrariamente a quanto si possa pensare, il **Lomčovàk** non è una vite rovescia o una manovra incontrollata e casuale. Soprattutto non è una singola manovra, piuttosto un insieme di manovre che hanno un ben preciso inizio e fine.

Il segreto del **Lomčovàk** è che il controllo dell'aeroplano è soggetto a “quattro forze aerodinamiche” anziché le tradizionali tre. La quarta è rappresentata dal “precessionamento giroscopico” del disco dell'elica, controllato tramite la manetta del gas.

Esistono cinque versioni base di **Lomčovàk**; ciascuna delle quali possiede diverse varianti.

In ogni caso tutte sono eseguite sotto “**G**” negativo.

L'esecuzione del Lomčovàk varia in tecnica dal tipo di aereo e da Pilota a Pilota ovviamente !

Il Lomčovàk delle Frece Tricolori in slow motion

di Valerio De Cecco 30/05/2017

Il programma acrobatico delle **Frece Tricolori** prevede 18 manovre in sequenza, una delle quali molto particolare: il “**Lomčovàk**” (o in alcuni casi chiamata Lomcevak).

Fu introdotta per la prima volta nel programma della **Pattuglia Acrobatica Nazionale** da **GIAN BATTISTA MOLINARO** (all'epoca il “solista”) nella primavera del 1982 insieme alla “**scampanata**”.

Si tratta di una manovra giroscopica divenuta popolare a partire dagli anni '60 quando il Pilota **Ladislav Bezák** la ripropose nei suoi programmi acrobatici.

Il nome deriva dalla parola “*Lomcovat*” che in Moravia (parte orientale della Repubblica Ceca) sta ad indicare l'andamento barcollante di un uomo ubriaco. In effetti può dare l'impressione che ai comandi dell'aereo ci sia un Pilota un po'... “*alticcio*”.



Come già detto, esistono cinque versioni di base del Lomçovàk e per ciascuna esistono diverse varianti.

Contrariamente a quanto può sembrare il Lomçovàk non è una figura casuale o incontrollata. Bensì consiste in una serie di manovre ben definite che il pilota esegue in sequenza sfruttando una quarta forza aerodinamica oltre le classiche tre: la precessione giroscopica generata dal disco dell'elica e quindi controllabile tramite la manetta motore.



L' **Aermacchi MB-339** è l'unico jet in grado di eseguire questa manovra che – solo in teoria – può essere eseguita da aerei ad elica.

L'**MB-339** del "solista" durante il programma acrobatico esegue una salita verticale mentre compie alcuni tonneau, generando l'inerzia necessaria per avviare una rotazione con successiva manovra in discesa. Tutto dura pochi istanti e da terra non sempre risulta ben visibile.

Nel volume n° 3 de "La Meravigliosa Avventura – Storia del volo acrobatico" di Renato Rocchi, Molinaro racconta come è nata questa manovra nel lontano 1982 sopra i cieli di Galatina, quando la Pattuglia Acrobatica Nazionale aveva appena ricevuto i nuovi **Aermacchi MB-339** al posto dei **Fiat G.91**.

"Il 339 è una macchina completamente diversa, mi sono reso conto subito che permetteva delle cose che il 91 non poteva fare, a scapito di una maggiore velocità, di una maggiore spettacolarità... è una macchina d'addestramento che per-

dona molte cose, ma soprattutto molto più simile ad un velivolo ad elica – come aerodinamica – in quanto ti permette delle prestazioni che andavano sfruttate... e devo dire che nessuno si è permesso di darmi dei consigli sulle possibilità della macchina, né di suggerirmi nuove figure e tanto meno di spingermi a provare. Mi è stato facile scoprire la "scampanata", mentre la manovra del "Lomçovàk" l'ho studiata attentamente a tavolino – momento per momento – per individuare e risolvere eventuali problemi. Un'idea che tenevo nel cassetto da oltre un mese."



GIBI MOLINARO prosegue il racconto, spiegando come si esegue la figura: *"L'ingresso è una richiamata, aeroplano 'in piedi', in verticale, si inizia una rotazione a sinistra, cioè un tonneau a sinistra, per far acquisire una certa inerzia di rotazione alla macchina."*

Lo si stalla mentre ruota in negativo; è una specie di frullino in salita in negativo, quindi l'aeroplano inizia questo ribaltamento fino a quando perde tutta l'energia e cade sulla coda o di muso con l'applicazione di tutto motore... questo ovviamente per cercare di mantenere il più alto livello di energia possibile."

L' Aermacchi MB-339 è l'unico jet in grado di eseguire questa manovra che viene effettuata tra i 3000 e i 3500 piedi, mai al di sotto."

Da 'imbarcato' effettuavo anche 4 giri, dipendeva anche dal centraggio del carburante. Se avevo più o meno carburante era molto importante. Il campo dei 'G' era attorno ai 4,5/5 positivi e 0,5/2 negativi."

Chissà se l'**Aermacchi M-345HET**, **successore dell'MB-339**, sarà in grado di replicare questa manovra che rappresenta una particolarità nel programma acrobatico delle **Frecce Tricolori**...

Tratto da: www.fromtheskies.it/lomcovak-delle-frecce-tricolori-slow-motion/



MECCANICA DEL VOLO

Applicazioni di M. Stoppelli

Politecnico di Milano, 12 Giugno 2008

MB-339

Lomčovàk: una manovra unica

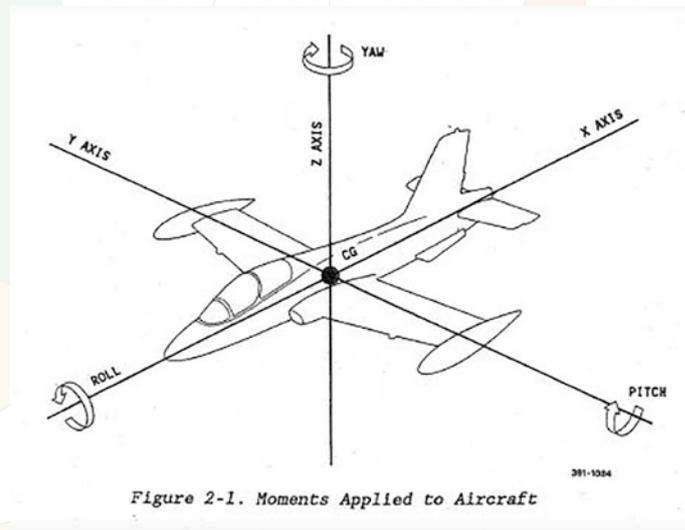
La manovra detta "Lomčovàk" è essenzialmente costituita da una combinazione di manovre di richiamata, rollio ed imbardata, eseguite partendo da una velocità compresa tra i 260 e i 320 KIAS e sviluppando circa +5g di fattore di carico normale in richiamata, per terminare con circa due avvitamenti sul dorso, a velivolo che dà l'impressione di essere quasi fermo.



Si tratta di una manovra unica per un velivolo a propulsione a getto e di esecuzione estremamente soggettiva, in quanto gli avvitamenti sono controllati in maniera istintiva per sfruttare gli accoppiamenti giroscopici del motore ed evitare la divergenza del velivolo dalla traiettoria desiderata.

Il tempo complessivo richiesto all'esecuzione della manovra è di circa 20 secondi (4 secondi per i soli avvitamenti).

Gli accoppiamenti giroscopici, ottenuti tra la combinazione del momento d'inerzia del motore attorno all'asse longitudinale (x) e la velocità di beccheggio del velivolo attorno all'asse trasversale (y), generano la rotazione del velivolo attorno all'asse di imbardata (z), altrimenti non realizzabile con il velivolo che ha quasi annullato la componente di velocità longitudinale.



MB-339

Lomčovàk

- Motore: Full Throttle
Velocità: 260 – 320 KIAS
Richiamata: + 5 g (4-5 secondi)

A 100° di assetto e 220 KIAS: Barra a picchiare e a SX e Timone a SX (per circa 4 secondi)

- Dopo 2 avvitamenti: Velocità si annulla, insieme al rateo di salita

Timone: tutto a DX

Motore: Full Throttle

- Motore: IDLE
- Avvitamento in discesa e raggiungimento di 250 KIAS



90 anni fa l'impresa di **CHARLES LINDBERGH**

... il coraggio dell'Aquila solitaria ...

tratto da: pochestorie.corriere.it
di Silvia Morosi e Paolo Rastelli



La sera del **21 maggio 1927**, alle ore 22:24, lo "**Spirit of Saint Louis**" atterra sulla pista dello *Champs de Le Bourget*, vicino a Parigi.

A guidare il monoplano è **CHARLES LINDBERGH**, da quel giorno entrato nella storia per aver concluso la prima traversata in aereo in solitario dell'Oceano Atlantico senza scalo (la trasvolata dell'Atlantico in 16h e 12' era già stata compiuta nel 1919, dagli **Aviatori John Alcock e Arthur Whitten Brown**).

Un'impresa durata 33 ore e mezza – iniziata alle 7.52 del giorno prima con il decollo dal *Roosevelt Field*, vicino a New York.

Dalla Grande Mela alla Tour Eiffel, potremmo dire: 5.790 chilometri. In solitaria. Senza dormire. Senza radio di bordo. E con la consapevolezza che qualunque errore sarebbe stato fatale.

La *Ryan Aeronautical Company di San Diego* costruì un aereo adatto per il viaggio: un monomotore provvisto di serbatoi supplementari, per concedergli l'autonomia necessaria, e che, per essere più leggero, aveva ali di legno rivestite di tela cerata .

L'IMPRESA

Il ragazzo ha 25 anni, abita a Detroit ed è figlio di immigrati svedesi: la sua impresa è seguita in tutto il mondo, anche in Borsa.

Un'impresa nata da una sfida proposta da un magnate americano, Raymond Orteig, che decise di destinare un'ingente somma di denaro (25.000 dollari), a chi per primo si fosse cimentato con successo.

"*Il popolo si unisce alla mia gioia per la brillante conclusione del suo eroico volo*", disse con orgoglio il Presidente americano **Calvin Coolidge** consegnandogli l'onorificenza della **Distinguished Flying** e lo nomina a **Colonnello della Riserva dell'Aviazione Usa**.

"*Per aver mostrato eroico coraggio e qualità di navigatore, a rischio della propria vita, nel volo senza soste con il suo aeroplano, lo "Spirit of St. Louis" dalla città di New York a Parigi in Francia il 20-21 maggio 1927, con il quale il Capitano Lindbergh non solo ha raggiunto il più grande trionfo di ogni cittadino Americano, ma ha anche dimostrato che è possibile l'attraversamento dell'oceano tramite aereo.*"

IL RAPIMENTO DEL FIGLIO

WANTED

INFORMATION AS TO THE
WHEREABOUTS OF



CHAS. A. LINDBERGH, JR.
OF HOPEWELL, N. J.

SON OF COL. CHAS. A. LINDBERGH
World-Famous Aviator

This child was kidnaped from his home in Hopewell, N. J., between 8 and 10 p. m. on Tuesday, March 1, 1932.

DESCRIPTION:

Age, 20 months Hair, blond, curly
Weight, 27 to 30 lbs. Eyes, dark blue
Height, 29 inches Complexion, light
Deep dimple in center of chin
Dressed in one-piece coverall night suit

ADDRESS ALL COMMUNICATIONS TO
COL. H. N. SCHWARZKOPF, TRENTON, N. J., or
COL. CHAS. A. LINDBERGH, HOPEWELL, N. J.

ALL COMMUNICATIONS WILL BE TREATED IN CONFIDENCE

COL. H. NORMAN SCHWARZKOPF
Supt. New Jersey State Police, Trenton, N. J.

March 11, 1932

Nel 1927 il governo francese gli concesse invece la **Legion d'Onore**.

Nello stesso anno "***l'aquila solitaria***", come venne soprannominato, è ***Man of the Year per il Time***.

Nel 1954 il suo libro "**The Spirit of St. Louis**" viene premiato con il **Pulitzer** per la biografia e autobiografia.

Muore a 72 anni, nel 1974, nell'isola hawaiana di Maui, segnato dal rapimento dalla culla e dall'uccisione del **figlio Charles August** di 2 anni, nel 1932.

Il Presidente americano **Herbert Hoover** promise che avrebbe "smosso cielo e terra" per trovare il bambino.

Pur essendo stato pagato il riscatto, chiesto in un biglietto dall'inglese sgrammaticato, i genitori ritrovarono il piccolo morto, con il cranio fracasso, a pochi passi dalla loro casa di di Hopewell.

Lindbergh e John F. Condon, un ex maestro del Bronx, a New York, che aveva offerto il suo aiuto per le indagini, ricevettero diverse lettere dai presunti rapitori di **Baby Lindbergh** nelle quali tra l'altro si diceva che la cifra del riscatto era stata aumentata da 50 a 100 mila dollari.

Del rapimento venne accusato Bruno Hauptmann, di origine tedesca, che nonostante si fosse proclamato sempre innocente, venne condannato e giustiziato il 3 aprile del 1936 (**Anthony Hopkins** ha interpretato Hauptmann nel film **Il caso Lindbergh** nel 1976).

Per difendere la propria privacy, nel dicembre del 1935, i **Lindbergh** si trasferirono in Europa con i due figli piccoli, fino al ritorno nella primavera del 1939.



GUERRA E PACE

Su invito dell'Esercito americano, **Lindbergh** si recò in Germania per raccogliere informazioni sugli sviluppi dell'Aviazione nazista.

Assistette alle Olimpiadi di Berlino, alla presenza di **Adolf Hitler**, di cui scrisse a un amico: «*È sicuramente un grand'uomo e credo che abbia fatto molto per il popolo tedesco*».

Sicuramente lo considerava un baluardo contro il comunismo.

Nell'ottobre del 1938, durante una cena all'Ambasciata americana della capitale tedesca, per ordine del **Führer, Hermann Göring** gli offrì la **Croce di Servizio dell'Ordine dell'Aquila** – un medaglione d'oro con quattro piccole svastiche -, concessa agli stranieri per servizi prestati al **Terzo Reich**.

Invitato a restituirla da parte del Governo americano, disse che si trattava di «*una inutile offesa alla leadership tedesca*».

Fu un convinto difensore del non intervento in guerra, mentre **F.D. Roosevelt** era Presidente.

Pearl Harbour però cambiò tutto: l'inquilino della Casa Bianca si oppose al suo rientro in Aviazione e solo nel 1942 partecipò al programma della Ford come consulente per lo sviluppo dei bombardieri.

Nel 1943 ritornò sul fronte del Pacifico, partecipando a una cinquantina di azioni di attacco.

Non è chiaro se fosse davvero organicamente legato a quei gruppi americani filo tedeschi che facevano il tifo per il neutralismo dell'America e per la sconfitta definitiva dell'Inghilterra e la conquista dell'Europa da parte del nazismo. E lui non chiari mai questi rapporti.

La sua avventura è stata oggetto del film "**L'Aquila Solitaria**" del 1956, in cui il ruolo del protagonista è interpretato da James Stuart.





Aeronautica in festa per i primi 100 anni dei Gruppi Caccia

Scritto da Sandro Addario - 25 giugno 2017.



Compiono «appena» 100 anni i primi Gruppi di Volo dell'Aeronautica militare.

Sono quelli dei «caccia» una delle specialità di élite tra i Piloti militari, preposta alla difesa aerea nazionale.

In termini meno tecnici sono i poliziotti del cielo, che 24 ore su 24 sono pronti a decollare in una manciata di minuti da un allarme, per identificare un velivolo potenzialmente «ostile» o assistere qualche altro in difficoltà.

CINQUE GRUPPI CENTENARI

Mattinata di grandi emozioni quella di **sabato 24 giugno** all'Aeroporto militare di Grosseto, dove si sono ritrovati Piloti in servizio e in congedo, Tecnici e familiari appartenenti ai **cinque Gruppi «centenari»**.

Il 9° di Grosseto, il 10° di Gioia del Colle (Ba), il 12° di Gioia del Colle (Ba), il 13° di Amendola (Fg), il 18° di Trapani.

Molto più di un Raduno, tra almeno tre generazioni.

Dal veterano, al militare in servizio pronto ad ascoltare, ai giovani figli e nipoti curiosi finalmente di capire tante storie di vita più volte sentite in casa.

Il tutto, realizzato con il contributo di **Leonardo**

Finmeccanica, alla vigilia del grande **Grosseto Air Show** di domenica 25 giugno con la partecipazione delle **Frecce Tricolori**.



Molti gli aerei allineati sul piazzale.

Dal nuovo **F-35** del 13° Gruppo, agli **Eurofighter** in dotazione agli altri Gruppi con speciali «decorazioni» per celebrare il **1917-2017**.

Ma gli occhi di tutti (e soprattutto il cuore per molti) è andato ad un esemplare di **F-104S**, il Caccia supersonico, dismesso nei primi anni duemila, sul quale molti dei Piloti presenti avevano fatto servizio.

Tratto da: www.osservatorelibero.it

Un secolo di storia

Autore Ufficio Generale del Capo di SMA

Da «a la chasse» alla difesa aerea: un percorso all'insegna del progresso, della modernità, dello sviluppo di tecniche e macchine

«...lo Stormo, e prima ancora il Gruppo Volo che ne è l'elemento fondante, ha accolto in sé, custodito e difeso quei valori, quel modo di essere e operare che sono il nostro patrimonio.

E se è vero, come si dice, che il futuro si misura col passato, l'Aeronautica Militare avrà un grande futuro.»

Il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare Gen. S.A. Enzo Vecciarelli

«A la chasse» è il tradizionale brindisi della Caccia, quello che accompagnava le gesta eroiche degli «assi» della 1ª Guerra Mondiale e che, ancora oggi, viene utilizzato dai

Piloti della Difesa Aerea per rievocare le tradizioni e la memoria dei predecessori.

La **Caccia**, come affermato dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, **Gen. S.A. Enzo Vecciarelli**, rappresenta soprattutto *“un'idea, che s'identifica con uno stile di vita, con le sue modalità, i suoi rituali e i suoi punti fermi che sono i valori, quei valori solidi che determinano le scelte per le quali si è disposti a mettere in gioco tutto se stessi”*.

Sono trascorsi 100 anni di storia, tradizioni, vicende, ma soprattutto di identità e valori, ed a distanza di un secolo oggi si parla di Difesa Aerea, la missione primaria della Forza Armata che assicura l'inviolabilità dello spazio aereo nazionale 365 giorni all'anno, 24 ore su 24.

Un volo lungo 100 anni, come il titolo di un capitolo del libro *“A la chasse”* presentato recentemente al Salone del Libro di Torino e realizzato per celebrare il centenario della Caccia italiana, narra la storia di un percorso all'insegna del progresso, della modernità, dello sviluppo di aeroplani e tecnologie.

Una storia che accomuna gli uomini e le donne della Forza Armata, nella missione loro assegnata, **nella capacità di lavorare in gruppo per il medesimo scopo**, sempre con un unico obiettivo: **servire ogni giorno il Paese con professionalità e passione**.

Grazie alle celebrazioni che ricorrono quest'anno, gli uomini e le donne del passato e del presente dei **cinque Gruppi Caccia dell'Aeronautica Militare**, il **IX°**, **X°**, **XII°**, **XIII°** e **XVIII°**, si sono incontrati il **24 giugno** al **4° Stormo** di Grosseto per il **Raduno del Centenario**.

Tratto da: www.aeronautica.difesa.it

IX° GRUPPO CACCIA

Il **IX° Gruppo Aeroplani** nasce il **10 Aprile del 1917** composto dalle Squadriglie **37^a**, **72^a**, **73^a**, **74^a** e **75^a**.

Il **4 novembre 1918** il Gruppo si trova a Castenedolo, a dicembre dello stesso anno, invece viene dislocato a Campofornido su **74^a Caccia** e **9^a sezione SVA**.

Il 6 febbraio 1919 viene sciolto e passato in posizione quadro.



Viene ricostituito il **1° giugno 1928** in seno al **1° Stormo Caccia**, composto su due nuove squadriglie la **96^a** e la **97^a**, di nuova formazione, e la **73^a** posta in precedenza in posizione quadro, con **Fiat CR 1**.

Nei primi mesi del 1930 completa il passaggio sui **Fiat CR 20** ed entro la fine dell'anno avviene il trasferimento a Campofornido.

Gli **anni trenta** sono anni memorabili, molti uomini del **9°** partecipano alle operazioni in Africa Orientale del **1935/1936** e successivamente in Spagna.

Non mancano in questo periodo anche le **Manifestazioni Internazionali, 1936-1938, a cui prende parte la Pattuglia Acrobatica, composta sia dai Piloti del IX° che dai Piloti del X° Gruppo**, la quale si serve in maniera ineguagliabile del mitico **Fiat CR 32**.

L'araldica vedeva in quel periodo fregiarsi gli aeroplani del **Cavallino Rampante Bianco in campo nero**: sarà così per molti, molti anni a venire.

La **fine del 1939** porta con sé l'arrivo del nuovo **Fiat CR 42**, aeroplano ancora dalla formula biplana, ma dalle doti molto manovriere.

Con l'entrata in guerra dell'Italia il **10 giugno del 1940**, il Gruppo è per breve tempo sul fronte occidentale a difesa di Torino.

In seguito lasciata la sede di Gorizia viene a trovarsi a Comiso, in Sicilia, per operare su Malta.



Il **9° Gruppo** una volta rimpatriato agli inizi del 1941 viene equipaggiato anch'esso con aerei monoplani: i **Macchi C 200**.

Terminata l'esigenza sul fronte Balcanico il Reparto spostatosi nuovamente sulla Base di Gorizia, riceve a partire dall'estate del 1941 i nuovissimi **Macchi C 202** con motore in linea e dalla potenza



formidabile.

Arrivano i primi eclatanti successi grazie a questi caccia.

All'inizio del '42 il 9° si trova sulla base di Campofornido riarmato con i **C 202**.

Nuovi impegni operativi fanno spostare il Gruppo

prima in Sicilia e poi in Africa Settentrionale fino ad arrivare sulla Base avanzata di FUKA: è il periodo tragico, ma eroico di El Alamein.

Conclusosi il terzo ciclo operativo in A.S.I. e rientrati in Italia, il Reparto dopo una veloce parentesi romana, equipaggiato con nuove macchine, tra cui i primi **Macchi C 205**, vola alla volta della Sicilia per difendere la Madrepatria.

Lasciata la Trinacria per lo strapotere degli Alleati continua l'azione difensiva dai cieli della Calabria e delle Puglie dove viene colto dai famosi **atti armistiziali del settembre 1943**.



Tenuto unito il Gruppo, opera a fianco degli Alleati appoggiando le azioni sul fronte balcanico fino al termine delle ostilità nell'aprile del '45, servendosi dei **P-39 Q/N AIRACOBRA** di fornitura alleata.

Il Gruppo al termine delle ostilità è schierato sulla base di Galatina.

A partire dal **maggio 1946** il Gruppo viene equipaggiato con i **P-38 J/L LIGHTNING**, alcuni anche in versione da ricognizione fotografica, di cessione americana seguiti un anno più tardi dai famosi **P-51/F-51 D Mustang**.

Il **1951** segna l'inizio dell'era dei jet con l'arrivo dei primi **DH 100 Vampire** e la costituzione in seno allo Stormo della Pattuglia Acrobatica la quale raccoglie successi sia in Italia che all'estero in ambito N.A.T.O.

Nel giugno del '56 sulla Base di Pratica di Mare il reparto viene dotato del famoso **Canadair CL XIII Mk 4**

conosciuto come F-86 E SABRE.

Con la costituzione della **Pattuglia Acrobatica del Cavallino Rampante della 4ª Aerobrigata del 1957** vi partecipano sia aerei che personale, *navigante e specialista*, del **9° Gruppo**.

Il **1° giugno 1961** il **9°** raggiungeva la Base di Grosseto riunendosi agli altri due Gruppi dell'Aerobrigata.

Nella primavera 1963 comincia l'era dello **STARFIGHTER**, si apre con la versione **G**.

Nel settembre 1967, sciolta l'Aerobrigata, il Gruppo diventa l'elemento principale operativo del ricostituito **4° Stormo Caccia**.

Dall'**estate del 1970** il **9° Gruppo** inizia a ricevere i primi **F-104 S**, versione migliorata e potenziata nell'armamento e nelle prestazioni rispetto al precedente modello.

Successivamente, **nel 1987**, arrivano al **Nono** i primi **F104 S-ASA**, un aggiornamento necessario vista l'accresciuta potenzialità degli aeroplani dell'ultima generazione e le minacce da affrontare.

Gli impegni sono molteplici: negli **anni '90** terminata l'esigenza "**Trinacria**", (**Sicilia**) è la **crisi in Bosnia e quella del Kosovo** ad impegnare il Gruppo con numerosi rischieramenti, viene considerato come "**il canto del Cigno**" dello **Spillone**.

Nell'**aprile del 2005** giunge sulla Base il primo monoposto dell'**EUROFIGHTER** dando il via ad ulteriore fase del programma nazionale.

Con l'incremento dei monoposto l'addestramento è dedicato alla prontezza operativa in modo tale da permettere al Gruppo di essere nuovamente pronto al combattimento ed essere preparati nuovamente al Servizio di Sorveglianza dello Spazio Aereo Nazionale: il 16 dicembre del 2005 viene raggiunto l'importantissimo traguardo di riprendere il servizio d'allarme.

Il **12 marzo 2007** ha luogo la prima intercettazione reale di un velivolo non identificato da parte di una coppia di velivoli **EF-2000** del **9° Gruppo**, un Airbus diretto verso il continente africano sprovvisto delle necessarie autorizzazioni al sorvolo dello spazio aereo italiano.

Tra le attività operative e le esercitazioni si ricorda **nel 2008** la **ANATOLIAN EAGLE in Turchia**, l'operazione reale **ODYSSEY DOWN** prima e poi **UNIFED PROTEC-**

TOR in Libia nel 2011, la difesa aerea dell'Islanda, con l'operazione CIELI GHIACCIATI nel 2013, e dei paesi Baltici con BALTIC AIR POLICING nel 2015, e l'esercitazione RED FLAG nel 2016.

X° GRUPPO CACCIA

Il X° Gruppo Caccia Intercettori viene costituito a Piasan di Prato (UD) il 10 Aprile 1917 comprendendo, fra le altre, anche la 91^a Squadriglia di Francesco Baracca nota come Squadriglia degli Assi.



All'entrata in guerra dell'Italia durante il secondo conflitto mondiale, equipaggiato con velivoli MC-200, MC-202, il X° Gruppo partecipa alle operazioni di attacco in Africa settentrionale, Jugoslavia e Malta ed alla scoperta dei convogli nel Canale di Sicilia.

Nel 1943 dopo aver ricevuto gli MC-205 partecipa alla difesa della Sicilia contro lo sbarco degli Alleati.

Nel 1943, dopo l'armistizio, il 10° Gruppo, nell'ambito del 4° Stormo ed assieme al 5° e al 51° Stormo, costituisce il Raggruppamento Caccia dell'Unità Aerea iniziando le sue azioni contro le forze tedesche.

Nell'estate del 1946 viene trasferito a Capodichino con velivoli DH-100 "Vampire".

Nel 1956 si trasferisce sulla base aerea di Pratica di Mare dove inizia la conversione sugli F-86E.

Nel frattempo il Gruppo acquisisce due nuove Squadriglie: la 85^a e la 86^a cedendo la 70^a.

Nel 1957 il Gruppo costituisce con i suoi Piloti la Pattuglia Acrobatica Italiana detta del Cavallino Rampante su F-86E.

Il 7 dicembre 1961 il 10° Gruppo viene rischierato sull'aeroporto di Grazzanise e nel 1963 inizia la conversione sui velivoli F-104.

Il 23 marzo 2006 si trasferisce sull'Aeroporto di Trapani-Birgi operando sul velivolo F-16 ADF.

Dal 1° luglio 2010 il 10° Gruppo si trasferisce sull'Aeroporto di Gioia del Colle per operare sul velivolo F-2000.

Partecipa, nel 2010, all'operazione "Unified Protector", fornisce il dispositivo di sorveglianza aerea in occasione di Grandi Eventi e prende parte ai rischieramenti in Islanda e Lituania in seno alle missioni di "Air Policing" sotto il Comando della Nato.

XII° GRUPPO CACCIA

Il XII° Gruppo Aeroplani viene costituito il 10 Maggio 1917 sull'Aeroporto di Belluno.

Ha partecipato al primo conflitto mondiale volando su velivoli SP2, SP3, SAML, NIEUPORT, SIA7B, CAUDRON G4.

Nella primavera del 1939 il Gruppo si trasferisce in Africa Settentrionale da dove opera con velivoli CA310 e BA65, successivamente partecipa alle operazioni equipaggiato con velivoli Fiat G50 e MC200, svolgendo missioni d'allarme a difesa del Porto di Tripoli, scorta ai trasporti aerei ed ai convogli.



Dopo l'armistizio entra a far parte del 4° Stormo alle dipendenze del "Raggruppamento Caccia", con velivoli MC202.

Viene ricostituito il 1° settembre 1953, in seno al 4° Stormo, sull'Aeroporto di Capodichino, con velivoli DH100.

Il 16 giugno 1956 il Gruppo si sposta a Pratica di Mare e transita prima sui velivoli F86E ed in seguito sugli F86K.

Il 10 marzo 1959 si trasferisce a Grosseto.

Il 24 settembre 1963 il XII° arriva sulla Base di Gioia del Colle come "Gruppo Autonomo", per poi costituire il 1° giugno 1966, insieme al 156° Gruppo, il 36° Stormo.

Il 7 dicembre 1971 riceve il primo F104S.

Dopo circa 24 anni di servizi d'allarme con lo "Starfighter", il 12° Gruppo viene dotato, dal 5 luglio 1995, di velivoli Tornado ADV con cui partecipa nel 1999 all'o-



perazione "Allied Force" nei Balcani.

Dal 2004 il Gruppo opera con velivoli **MB339CD**.

Dal 1° ottobre 2007 il 12° Gruppo è dotato del velivolo **EF-2000 "Typhoon"**.

Partecipa, nel 2010, all'operazione "Unified Protector", fornisce il dispositivo di sorveglianza aerea in occasione di Grandi Eventi e prende parte ai rischieramenti in Islanda e Lituania in seno alle missioni di "Air Policing" sotto il comando NATO.

XIII° GRUPPO CACCIA

Il XIII° Gruppo fu costituito l'8 Novembre 1917 a Marcon (Venezia) e subito impiegato nelle operazioni di guerra sul Piave, dove ottenne rapidamente numerosi riconoscimenti con la famosa 77^a Squadriglia "Cuore Rosso" che annoverava tra i suoi ranghi alcuni dei più esperti e decorati Piloti dell'epoca tra cui il **S.Ten. Ancillotto** e il **S.Ten Cabrana**.



Messo in posizione quadro al termine del conflitto, fu ricostituito a Venaria Reale (Torino) nel 1923.

Il Gruppo fu poi rischierato nell'Africa Settentrionale italiana (Benгази) dove, negli anni 1942-43, effettuò numerose azioni belliche

e di protezione e scorta ai convogli.

Nell'agosto 1943, il 13° Gruppo conflui nel 24° Gruppo C.T. e inserito nuovamente in posizione quadro in seno al 2° Stormo nel 1951.

Riattivato nel 1953 sull'Aeroporto di Bergamo-Orio al Serio, in poco più di un decennio operò da Brescia-Montichiari, Cameri, Gioia del Colle ed infine, dal 1965, da Brindisi.

Dall'1° ottobre 1967, equipaggiato con velivoli **G-91**, il Gruppo passò alle dipendenze del 32° Stormo insieme al quale, il 1° luglio 1993, fu trasferito sulla base aerea di Amendola.

Negli anni '90 la partecipazione alle operazioni in Bosnia-Erzegovina e poi alle missioni in Kosovo ne sancirono la piena operatività sul velivolo **AM-X**.

Dal dicembre del 2009 il Gruppo contribuì all'operazione ISAF presso il Task Group "Black Cats" a Herat (Afghanistan) fino alla chiusura dello stesso e, contemporaneamente, nel periodo luglio-ottobre 2011, partecipò all'operazione Unified Protector in Libia.

Nel dicembre del 2013, nell'ambito di un programma di trasformazione e riorganizzazione dell'AM, venne posto in posizione quadro per poi essere definitivamente riattivato il 12 maggio 2016 quale primo Gruppo in Europa ad acquisire il nuovo sistema d'arma di quinta generazione **F-35 Joint Strike Fighter "Lightning II"**, velivolo assegnato al Reparto il 12 dicembre dello stesso anno.

XVIII° GRUPPO CACCIA

La nascita del XVIII° Gruppo risale al 24 Dicembre 1917, a Taliedo, in provincia di Milano.

All'inizio della sua vita, il 18° Gruppo Aeroplani da Bombardamento operò in Francia con velivoli **CA 3**, fino alla fine della Prima Guerra Mondiale, nel corso della quale i suoi uomini volarono ben 110 missioni di bombardamento.

Il 20 febbraio 1919 venne disposta la soppressione del Reparto.



Dopo una lunga pausa, rientrato in Italia, il Gruppo, rinominato 18° Gruppo Caccia Terrestre, fu ricostituito a Bresso il 1° Giugno 1931 e venne equipaggiato con velivoli **CR 20 e CR 20 bis**.

Alle dipendenze del 3° Stormo, già negli ultimi mesi del 1935 al Gruppo vennero consegnati i primi **CR 32** e, qualche anno più tardi, nel 1939, i primi **CR 42**.

Il 10 giugno 1940 è una data che ha cambiato il volto della storia italiana ... lo scoppio della Seconda Guerra Mondiale.

È da quella data, senza alcuna interruzione di continuità, che i Piloti del 18° Gruppo si fregiano dello stesso stemma, recante il motto "Ocio che te Copo".

A quel tempo, il **Gruppo** era sotto il comando del **Magg. Ferruccio Vossilla** detto "il pistolero".

Qualche mese più tardi, il **Gruppo** venne rischierato ad Ussel, in Belgio, dove, nel corso della Battaglia di Inghilterra, dovette confrontarsi con la Caccia inglese.

In uno scontro memorabile, avvenuto l'**11 novembre 1940**, i Piloti del **18° Gruppo** abbatterono ben **3 Hurricane**.

Qualche giorno più tardi, venne disposto il rientro del **Gruppo** in Italia.

Decimato nei mezzi e negli uomini, il **Gruppo** si stanziò a Pisa.

Il **27 gennaio 1941**, il **18° Gruppo** partì con una trentina di **CR 42** per Castel Benito, Tripoli.

Fu una traversata memorabile, che, ironia della sorte, vide per scalo lo stesso Trapani!

Nel Maggio dello stesso anno, alle sue dipendenze venne messa la **374ª Squadriglia**, equipaggiata di **Macchi C 200**.

Di lì a poco, il **Gruppo** ricevette l'ordine di rientrare in Italia.

Stabilitosi a Caselle, il **Gruppo** ricevette la definitiva dotazione di **C 200**.

Equipaggiato coi nuovi aeroplani, al **Gruppo** venne dato ordine immediato di trasferimento al completo in Grecia, sugli Aeroporti di Araxos e Tatoi. Il rientro di questa missione avvenne solo nell'Aprile del 1942.

Ai **C 200** si affiancò una dotazione di **Macchi C 202**; equipaggiato coi due nuovi aeroplani, il **Gruppo** si trasferì in Africa Settentrionale per l'ennesima volta, ad El Hamma, in Tunisia.

Qui il **Gruppo** venne impiegato non solo per missioni di caccia, ma anche per missioni di bombardamento, scortati dai colleghi del **23°**.

È curioso sapere che le bombe utilizzare erano di provenienza inglese, ossia preda bellica.

La guerra oramai volgeva al termine e il **Gruppo** rientrò alla difesa dell'area continentale.

Il territorio nazionale venne diviso in settori. Insieme ad altri, il **18° Gruppo** si trovò a dover difendere l'Italia centrale, nel cui territorio cadeva la capitale.

Rischierato a Ciampino, il gruppo effettuò numerosi decolli

su allarme. Qualche mese più tardi, il **13 Settembre 1943**, il **18° Gruppo** venne disciolto.

Esso rinacque solo il **1° gennaio 1956**, a Villafranca, col nome di **18° Gruppo Ricognitori Tattici**.

Operò sino al **29 agosto 1973** con velivoli **RF 84 F**.

Il **4 febbraio 1974**, con la consegna del primo esemplare di **F 104 G**, il **18° Gruppo** iniziò la sua avventura sullo **Starfighter**.

In attesa del "pod da ricognizione Orpheus" di produzione olandese, le missioni di ricognizione vennero all'inizio svolte solo a vista.

Il **Gruppo** operò con questi velivoli fino al **1° settembre 1977**, quando venne nuovamente posto in posizione quadro.

A Gioia del Colle, alle dipendenze del **36° Stormo**, ed equipaggiato coi velivoli **F 104 S** ceduti dal **156° Gruppo**, venne ufficialmente costituito il **NODA o Nucleo Operativo Difesa Aerea**: era il **1° Settembre 1983** e i velivoli erano equipaggiati con armamento aria-aria.

Solo qualche giorno più tardi, i primi 3 velivoli vennero trasferiti a Birgi.

Il **1° ottobre 1984** è la decorrenza alla quale si fa risalire la costituzione del **37° Stormo**, con alle dipendenze il **18° Gruppo Caccia**, e la simultanea soppressione del NODA.

Il compito primario del **Gruppo** era quello della difesa dello spazio aereo.

Il **5 aprile 1986**, due **F 104 S** del **18° Gruppo Caccia**, armati con cannone Vulcan e missili AIM 9 B, effettuarono la prima missione di scramble reale del Reparto.

Nel **1996**, il **18° Gruppo** iniziò a ricevere gli **F 104 ASA** in configurazione Caccia intercettore, in grado di utilizzare i missili Sparrow III ed Aspide.

Nell'**Agosto del 1998**, secondo Reparto dell'Aeronautica Militare, al **Gruppo** furono consegnati gli **F 104 ASA M**, versione ulteriormente aggiornata dello **Starfighter**, con cui il **Gruppo** prese parte, **tra marzo ed aprile del 1999**, all'**operazione Allied Force sul Kosovo**.

Nell'**agosto del 2002**, i primi due Piloti del **18° Gruppo** partirono per gli Stati Uniti, unitamente a due colleghi del **23° Gruppo**, per transitare sui velivoli **F 16 A**.



Effettuato l'ultimo allarme con F 104 il 22 Aprile 2003, il 18° Gruppo, a partire dal 28 Giugno 2003, iniziò a ricevere il primo *velivolo biposto*, proveniente direttamente dagli Stati Uniti.

Con il Caccia americano, il Gruppo ha raggiunto tutte le qualifiche operative, già nel Luglio del 2004.

Di lì a poco, un altro grande cambiamento sconvolse la nostra Aeronautica.

La vita operativa di quel grande vecchio signore che per anni ne aveva animato le vicende volse al termine... L'Italia si trovò pertanto a dover colmare il "gap" esistente tra F104 ed Eurofighter con un programma di leasing, chiamato "Peace Cesar" e che vide protagonista un aereo che aveva già segnato la storia di oltre 20 nazioni sparse per il mondo: l'**F16 A ADF** e l'**F 16 B (versione biposto)**.

Tratto da: www.aeronautica.difesa.it

L'ANGOLO della RIFLESSIONE

Alcuni giorni fa ho visionato un video che è diventato leggenda e che merita di essere visto da tutti.

Parole che colpirono gli animi e la sensibilità di tutto il mondo ma che, come spesso accade, furono dimenticate con il tempo.

Severn Suzuki, una bambina di soli 12 anni, con la sua preziosa ingenuità riuscì a zittire i delegati dell'ONU per 6 minuti.

A volte la soluzione a molti problemi sarebbe così semplice, se fosse vista attraverso gli occhi dell'innocenza ...

Severn Cullis-Suzuki (nata a Vancouver il 30 novembre 1979) è una attivista ambientale, speaker, conduttrice televisiva e autrice canadese.

Ha tenuto vari discorsi sulle problematiche ambientali, invitando i suoi ascoltatori a stabilire dei valori, a saper programmare il futuro e ad assumersi le proprie responsabilità.

All'età di 9 anni, mentre frequentava la scuola elementare, fondò l'**Environmental Children's Organization** (ECO), un gruppo di bambini interessato a sensibilizzare i

propri coetanei verso le problematiche ambientali.

Nel 1992, all'età di 12 anni, raccolse fondi sufficienti per partecipare al Vertice della Terra a Rio de Janeiro.

Con un appassionato discorso presentò la questione ambientale dal punto di vista dei giovani.



"Vertice della Terra dell'ONU"

Il **Summit della Terra**, tenutosi a **Rio de Janeiro dal 3 al 14 giugno 1992**, è stata la **prima Conferenza Mondiale dei Capi di Stato sull'ambiente**.

È stato un evento senza precedenti anche in termini di impatto mediatico e sulle scelte politiche e di sviluppo che l'hanno seguita.

Vi parteciparono 172 Governi e 108 Capi di Stato o di Governo, 2.400 rappresentanti di Organizzazioni non Governative e oltre 17.000 persone aderirono al **NGO Forum**.

La Conferenza è stata chiamata anche **Eco '92** (in portoghese), **Earth Summit** (in inglese) ma il suo nome ufficiale è **United Nations Conference on Environment and Development (UNCED)**; in italiano **Conferenza sull'ambiente e lo sviluppo delle Nazioni Unite**.

È comunque generalmente chiamata la **Conferenza di Rio**.

The 12 years old girl that silenced the world for 6 minutes !

La bambina di 12 anni che zitti il mondo per 6 minuti !

... ma nulla cambiò

"Buonasera, sono *Severn Cullis-Suzuki* e parlo a nome di **ECO** (Environmental Children's Organization)

Siamo un gruppo di ragazzini di 12 e 13 anni e cerchiamo di fare la nostra parte; **Vanessa Suttie, Morgan Geisler, Michelle Quigg** ed io.

Abbiamo raccolto da noi tutti i soldi per venire in questo posto lontano 5000 miglia, per dire alle **Nazioni Unite** che devono cambiare il loro modo di agire.

Venendo a parlare qui non ho un'agenda nascosta, sto solo lottando per il mio futuro !!!

Perdere il mio futuro non è come perdere un'elezione o alcuni punti sul mercato azionario.

Sono qui a parlare a nome delle generazioni future.

Sono qui a parlare a nome dei bambini che stanno morendo di fame in tutto il pianeta e le cui grida rimangono inascoltate.

Sono qui a parlare per conto del numero infinito di animali che stanno morendo nel pianeta, perché non hanno più alcun posto dove andare.

Ho paura di andare fuori al sole perché ci sono i buchi nell'ozono, ho paura di respirare l'aria perché non so quali sostanze chimiche contiene.

Ero solita andare a pescare a Vancouver, la mia città, con mio padre ... ma solo alcuni anni fa abbiamo trovato un pesce pieno di tumori !

E ora sentiamo parlare di animali e di piante che si estinguono, che ogni giorno svaniscono per sempre.

Nella mia vita ho sognato di vedere grandi mandrie di animali selvatici e giungle e foreste pluviali piene di uccelli e farfalle, ma ora mi chiedo se i miei figli potranno mai vedere tutto questo ...

Quando avevate la mia età, vi preoccupavate forse di queste cose? Tutto ciò sta accadendo sotto i nostri occhi e ciò nonostante continuiamo ad agire come se avessimo a disposizione tutto il tempo che vogliamo e tutte le soluzioni.

Io sono solo una bambina e non ho tutte le soluzioni,

ma mi chiedo se siete coscienti del fatto che non le avete neppure voi.

Non sapete come si fa a riparare i buchi nello strato di ozono, non sapete come riportare indietro i salmoni in un fiume inquinato, non sapete come si fa a far ritornare in vita una specie animale estinta, non potete far tornare le foreste che un tempo crescevano dove ora c'è un deserto !!

SE NON SAPETE COME FARE A RIPARARE TUTTO QUESTO, PER FAVORE SMETTETE DI DISTRUGGERLO ...

Qui potete essere presenti in veste di delegati del vostro governo, uomini d'affari, amministratori di organizzazioni, giornalisti o politici, ma in verità siete madri e padri, fratelli e sorelle, zie e zii e tutti voi siete anche figli.

Sono solo una bambina, ma so che siamo tutti parte di una famiglia che conta 5 miliardi di persone, per la verità, una famiglia di 30 milioni di specie.

E NESSUN GOVERNO , NESSUNA FRONTIERA POTRA' CAMBIARE QUESTA REALTA'.

Sono solo una bambina ma so che dovremmo tenerci per mano ed agire insieme come un solo mondo che ha un solo scopo !

La mia rabbia non mi acceca e la mia paura non mi impedisce di dire al mondo ciò che sento.

Nel mio paese produciamo così tanti rifiuti, compriamo e buttiamo via ... compriamo e buttiamo via, e tuttavia i paesi del nord non condividono con i bisognosi.

Anche se abbiamo più del necessario, abbiamo paura di condividere, abbiamo paura di dare via un po' della nostra ricchezza.

In **Canada** viviamo una vita privilegiata, siamo ricchi d'acqua, cibo e case, abbiamo orologi, biciclette, computer e televisioni.

... La lista può andare avanti per due giorni ...

Due giorni fa, qui in **Brasile** siamo rimasti scioccati, mentre trascorrevamo un po' di tempo con i bambini di strada:

Questo è ciò che ci ha detto un bambino di strada: **"Vorrei essere ricco, e se lo fossi vorrei dare ai bambini di strada cibo, vestiti, medicine, una casa, amore ed affetto".**

Se un bimbo di strada che non ha nulla è disponibile a



condividere, perché noi che abbiamo tutto siamo ancora così avidi?

Non posso smettere di pensare che quelli cono bambini e hanno la mia stessa età e che nascere in un paese o in un altro fa ancora una così grande differenza; che potrei essere un bambino in una **favella di Rio**, o un bambino che muore di fame in **Somalia**, o una vittima di guerra in **medio-oriente** o un mendicante in **India**.

Sono solo una bambina, ma so che se tutto il denaro speso in guerre fosse destinato a cercare risposte ambientali, terminare la povertà e per siglare degli accordi, che mondo meraviglioso sarebbe questa terra!

A scuola, persino all'asilo, ci insegnate come ci si comporta al mondo.

Ci insegnate a non litigare con gli altri, a risolvere i problemi, a rispettare gli altri, a rimettere a posto tutto il disordine che facciamo, a non ferire altre creature, a condividere le cose, a non essere avari.

Allora perché voi fate proprio quelle cose che ci dite di non fare?

Non dimenticate il motivo di queste conferenze, perché le state facendo?

Noi siamo i vostri figli, voi state decidendo in quale mondo NOI dovremo crescere.

I genitori dovrebbero poter consolare i loro figli dicendo:

"Tutto andrà a posto. Non è la fine del mondo, stiamo facendo del nostro meglio".

Ma non credo che voi possiate dirci più queste cose.

Siamo davvero nella lista delle vostre priorità?

*Mio padre dice sempre **siamo ciò che facciamo, non ciò che diciamo.***

*... **Ciò che voi state facendo mi fa piangere la notte.***

Voi continuate a dire che ci amate, ma io vi lancia una sfida:

per favore, fate che le vostre azioni riflettano le vostre parole.

... GRAZIE !

"Nel 1992 **Severn Suzuki** non era altro che una **bambina**.

Una bambina come lo siamo stati noi, come lo sono – magari – i vostri fratelli, i vostri figli, i vostri nipoti.

Era una bambina e al contrario di tanti suoi coetanei preferì andare al "**Vertice della Terra delle Nazioni Unite**" a **Rio de Janeiro** piuttosto che giocare.

Fece una raccolta fondi e con una delegazione di suoi coetanei arrivò a parlare davanti ai potenti (o presunti tali) del mondo.

Severn Suzuki aveva 12 anni, ma quel giorno ebbe una capacità d'analisi degna di un **premio Nobel**.

Zittì il mondo con un **monologo che durò poco più di sei minuti**.

Non fu un vero e proprio un *j'accuse*, ma semplicemente un punto di vista sfociato in una **richiesta di un mondo migliore**.

Quella bambina canadese 25 anni fa, impugnò il microfono e nella maniera più ingenua e pura possibile chiese ai **rap-presentanti delle Nazioni Unite: come mai se "voi" grandi insegnate a noi bambini di essere generosi fate le guerre e non utilizzate quelle forze e quei soldi per sfamare chi non mangia?**

L'innocenza di un bambino, come è noto, è in grado di essere molto più persuadente di una qualsiasi strategia e pianificazione di un adulto. "**Ho paura di andare fuori al sole perché ci sono dei buchi nell'ozono, ho paura di respirare l'aria perché non so quali sostanze chimiche**

"We Can build a society where our actions align with our values."

- Severn Cullis-Suzuki



contiene” esternava così le proprie ansie e le proprie considerazioni.

E richiedeva, ancora in quella maniera pura e cristallina *“non sapete come si fa a riparare i buchi nello strato di ozono, non sapete come riportare indietro i salmoni in un fiume inquinato, non sapete come si fa a far ritornare in vita una specie animale estinta, non potete far tornare le foreste che un tempo crescevano dove ora c’è un deserto.*

Se non sapete come fare a riparare tutto questo, per favore smettete di distruggerlo”.

Quel discorso, passato alla storia con il nome di *“La ragazzina che zitti il mondo per 6 minuti”*, si concluse con un lungo applauso scrosciante eseguito da tutti i presenti.

E poi? E poi ognuno è tornato a farsi gli affari propri. E a distanza di 25 anni ancora non si riesce a trovare un accordo vincolante per salvare il clima.

Severn Suzuki è cresciuta e **oggi ha 38 anni.**

Ha continuato il suo attivismo dimostrato in tenera età, collaborando in modo reale e concreto alla tutela ambientale.

Si è laureata ed ha collaborato a *“The Skyfish Project”*, un think tank presente su Internet che venne promosso al **Summit Mondiale per lo Sviluppo Sostenibile di Johannesburg.**

A quel congresso presentarono, infatti, un documento chiamato *Recognition of Responsibility*, ovvero **“Riconoscimento di Responsabilità”.**

I potenti presenti all’epoca in quel Parlamento, invece, che fine hanno fatto?

Probabilmente stanno continuando ad applaudire.

Probabilmente stanno continuando ad agire di facciata.



Probabilmente stanno continuando a tenere salda ai loro glutei la poltrona di ordinanza.

Probabilmente stanno continuando ad anteporre prima i propri interessi a quelli degli altri.

Probabilmente? No perdonatemi, sicuramente.

A conti fatti, ahimè, sono passati 25 anni e quelle parole della *“piccola” Severn* risultano ancora attualissime e nulla – purtroppo – sembra cambiato.

Al massimo, deprecabilmente, **peggiorato.**

E prendendo nuovamente in prestito le parole di quel discorso che tanto catalizzò all’epoca l’opinione pubblica sarebbe proprio il caso di ricordare che *“... siamo ciò che facciamo, non ciò che diciamo”.*

“Mondo, non è forse arrivato il momento di svegliarsi ?”

di Alessandro Ribaldi

Commento

Purtroppo le **Nazioni Unite** si zittiscono per 6 minuti ...

Gli uomini che le rappresentano passano 6 minuti di *“cordoglio”* e *“mea culpa”*, tristi, credendo e pensando di lavarsi la *“coscienza”* e allontanare l’idea dell’inferno dalle loro peggiori paure ... poi urlano più di prima e spesso decidono di far cadere qualche quintale di bombe per cancellare quelle parole e non essere più costretti a sentirle più.

Da quel discorso da pelle d’oca ad oggi, **non è cambiato nulla !!!**

L’uomo è troppo avido, solo la giustizia divina salverà questo mondo ormai corrotto.

E’ troppa la differenza tra chi ha tantissimo e chi muore di fame.

E’ una delle ingiustizie peggiori.

Che rabbia mi fanno tutti quei ricconi che vivono per il denaro e ne vorrebbero sempre di più !

Ciò ci fa capire che l’allarme di tutti i problemi nel quale viviamo oggi era già suonata 25 anni fa se non di più ... e cosa è stato fatto per migliorare il mondo ???

... NIENTE !!!

**E la Natura prima o poi necessariamente si vendica !
Si riprende sempre quello che è suo !
... Si riappropria del suo impenetrabile ruolo Divino
e dei suoi sacri equilibri misteriosi.**



NOTIZIE IN BREVE

Nuovi SOCI 2017

Un sincero "benvenuto" nel "Circolo della P.A.N." al

S. Ten. Andrea SCARSO

alle Frece Tricolori - Ufficio Pubbliche Relazioni

dal 08/07/1997 al 08/06/2000

Momenti tristi

Il **28 Marzo 2017** è deceduta **TERESA RAVELLI** "mamma" del **Presidente del nostro Circolo Col. Pil. Assenzio GADDONI**.

Il **23 Aprile 2017** è deceduto il **Socio Ten. Col. ANDREA SAIA** già **Responsabile Pubbliche Relazioni e Speaker e Capo Ufficio Comando delle "Frece Tricolori"**.

Ai "figli" Assenzio ed Anna Rita GADDONI e nipoti;

alla "moglie" Monica **ed alle "figlie"** Laura e Lavinia SAIA,

il Consiglio Direttivo, **certo di interpretare la partecipazione di tutti i Soci del "Circolo della P.A.N."**, rinnova la più affettuosa solidarietà e formula sentite condoglianze per le dolorose perdite.

Matrimonio

Il **7 Ottobre 2017** il **Socio S. Ten. Ing. Salvatore SPINELLI** convolerà a "giuste nozze" con **Elisa GUATTO**.

Felicitazioni e vivissimi auguri affinché questo giorno sia l'inizio di un felice e lungo futuro insieme e ... dall'8 Ottobre comanderà lei !

Genitori felici

Il **1° Giugno 2017** il **Socio Cap. Pil. Vigilio GHESER** con immensa gioia è diventato "papà" di "SOPHIE"

Rallegramenti vivissimi a "mamma" VALENTINA

Il **28 Giugno 2017** il **Socio Cap. Riccardo CHIAPOLINO** con immensa gioia è diventato "papà" di "ALESSANDRO"

Rallegramenti vivissimi a "mamma" ALESSIA

Promozioni

Il **1° Luglio 2017** il **Socio Mirco CAFFELLI** è stato promosso **Tenente Colonnello**.

Ne siamo venuti a conoscenza dopo la ricezione del Decreto d.d. 16/08/2017

Congratulazioni ed "auguri" per la tua "meravigliosa avventura" al Comando delle "Frece Tricolori"

Riconoscimenti

Il **20 Aprile 2017** l'Automobile Club di Udine ha premiato **52 "friulani" al volante di auto "da una vita"**, tra questi ci sono **due Soci del "Circolo della P.A.N."**:

- **T. Col. Pil. Pietro PURPURA** con "patente di guida" datata 1960;
- **M. Ilo 1^ Cl. Sc. Bruno CALLIGARO** con "patente di guida" datata 1962.

Complimenti e auguri per una guida sempre sicura.



Il "CIRCOLO della P.A.N." in visita alla "Leonardo HD" in Aeroporto a Tessera ed a Venezia

Sabato 27 Maggio 2017 Il "Circolo della P.A.N." ha organizzato una **Visita di "grande interesse"**.

Ricevuti ed accompagnati dal **Ten. Col. Giacomo ZANELLI**, "Jack" per gli amici delle "Frecce Tricolori" dove per molti anni è stato, quale **Ufficiale Tecnico, Responsabile manutentivo della linea volo MB-339 PAN**, ha illustrato e chiarito nei particolari con autentica passione sottolineando l'orgoglio italiano per l'eccellenza produttiva della Società Aeronautica "Leonardo HD" che avviene negli hangar delle ex Officine Aeronavali nell' **Aeroporto di Tessera**, dove vengono montati gli **Elicotteri da trasporto militare NH 90**.



L'**NH90** (NATO Helicopter) è un **elicottero** multiruolo **biturbina** medio pesante con **rotore** a quattro pale, sviluppato a partire dagli **anni novanta** dal consorzio internazionale **NH Industries**, costituito da **Leonardo** (nuovo nome di Finmeccanica assunto dal 2017, in precedenza dall'**AgustaWestland**, confluita in Leonardo-Finmeccanica nel 2016, la franco-tedesca **Eurocopter** e l'olandese **Stork Fokker Aerospace**.

L'**NH90** che ha una **fusoliera** di oltre **16 metri** di lunghezza, **4,5 metri** di larghezza e **5,23 metri** di altezza, è il primo elicottero europeo completamente «**fly-by-wire**» e viene realizzato utilizzando estesamente i **materiali compositi**.

Impiegato a partire dal **2007** dalle **Forze armate tedesche** (Bundeswehr) e dal **2008** dall'**Esercito Italiano**, è stato ordinato dalle forze armate di molti paesi nel mondo.

Da qualche anno **Agusta Westland** aveva spostato dalla sede di Vergiate (Varese) una linea di montaggio in grado di produrre 22 esemplari all'anno di **NH90** per soddisfare il suo ricco portafoglio degli ordini arrivati da 17 nazioni del mondo.

L'interesse per l'**NH90** è dovuto alla sua grande potenza e dinamicità, che permettono di usarlo in diversi scenari di guerra.



Dopo l'ottimo "**pranzo**" con '**menù di pesce**' consumato presso il **Circolo della Marina Militare** a Venezia in prossimità dell'Arsenale a Riva Cà di Dio, i **partecipanti hanno effettuato** la visita libera al "**Padiglione delle Navi**" e/o tempo libero a "**Piazza San Marco**"





Gli orari programmati sono stati rispettati con estrema puntualità ed il "gradimento" dell'organizzazione è risultato molto alto.



GRAZIE !!!

Un dovuto ringraziamento per l'appassionata esposizione di **"Jack" ZANELLI** che, oltretutto, ha razionalmente risolto all'ottemperanza di normative di sicurezza nazionali più restrittive entrate in vigore due giorni prima la visita in conseguenza dell'attentato a Manchester del 22 maggio.



