



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 15 - ottobre 2011

La stagione acrobatica 2011 delle "Frecce Tricolori"

il pensiero di "Pony 1"

Magg. Pil. Jan SLANGEN

Carissimi Soci,

un'altra entusiasmante stagione acrobatica è appena giunta al termine e già, con l'entusiasmo e la professionalità di sempre, fermentano i preparativi verso nuovi e più alti traguardi.

Ma quante volte, presi dal naturale corso degli eventi, avvertiamo che la nostra attenzione è rivolta tanto al futuro e poco al passato? Forse è proprio in questi momenti di riflessione, che riusciamo ad apprezzare e a gustare, nella loro totalità, i numerosi traguardi raggiunti.

Pertanto, la vostra richiesta di un mio pensiero, non può che onorarci e, indirettamente, fornirci l'occasione per poter ripercorrere quanto appena trascorso.

Tanti sono gli episodi degni di nota, che hanno caratterizzato la stagione PAN 2011.

Innanzitutto, permettetemi di attribuire il merito di non aver mai cancellato un volo, a tutti gli Specialisti del Reparto manutentivo; nonostante il difficile momento storico, con uno spirito di collaborazione fuori dal comune, sono riusciti ad ottimizzare le poche risorse a disposizione garantendo un'efficienza prossima al 100%.

Un'altra annotazione interessante è che, nell'arco di tutte le esibizioni, le condizioni meteorologiche sono state molto favorevoli, permettendoci di volare sempre il programma "Alto" eccezion fatta per Cagliari (Sardegna) e Malta: località solitamente note per i cieli limpidi e soleggiati (non ho considerato Venegono in quanto il programma partiva già "aggiustato" per orografia). In particolare, anche in Inghilterra, dove i tre giorni sono stati caratterizzati da una pioggia intermittente, se gli spagnoli non sono neanche riusciti a decollare per maltempo, noi, negli orari che ci avevano assegnato, come per magia abbiamo anche intravisto l'azzurro del cielo inglese! Questo solo per rimarcare che, oltre a esperienza e capacità, la fortuna è

una componente indispensabile.

Ma, in generale, il 2011 è stato l'anno dell'Italia e degli italiani!

Numerose sono state le cerimonie, più o meno ufficiali, che hanno avuto il **150° Anniversario dell'Unità d'Italia** quale tema dell'evento.

Mai potrò dimenticare il colpo d'occhio e le emozioni provate durante i sorvoli istituzionali di Roma e Torino: tutte le piazze e le strade erano gremitte da una folla entusiasta, una moltitudine di bandiere sventolate a terra e altrettante esposte su ogni balcone o monumento, il calore e l'affetto erano quasi palpabili all'interno dell'abitacolo.

Se la PAN da sempre ha conquistato nel cuore degli italiani un posto d'onore, oggi più che mai, veniamo annoverati fra i simboli più veri e rappresentativi della nostra italianità. Questo e l'aver contribuito ai festeggiamenti deve essere per noi tutti motivo di profonda gioia e gratitudine, nonché deve spronarci a guardare avanti, consci e orgogliosi per quanto fatto, ma anche consapevoli delle sfide e delle difficoltà che ci riserva il futuro!

Un caro saluto e un arrivederci alla prossima stagione.

Magg. Jan SLANGEN



... il nostro splendido tricolore su P.zza S. Carlo a Torino ...
(Foto Renzo MIGLIO)

RICORDANDO DANIELE

Il 17 Settembre 2011 ci ha lasciato il nostro "Socio Onorario" Gen. S.A. DANIELE TEI ,
già C.S.M.A. dal 30/01/2008 al 25/02/2010.

Quando una persona cara ci lascia, non servono tante parole ed è difficile in momenti così particolari della vita trovare espressioni che non siano di rito.

Mi ricordo quando nel 1970 DANIELE arrivò a Treviso al 103° Gr. del 2° Stormo C.B.R. , fu immediata la percezione della sua grande carica umana e, pur nel rispetto dei ruoli, il tratto signorile di rispetto verso i suoi superiori ma anche verso gli inferiori di grado, in particolar modo con gli "Specialisti".

L'amore per il volo gli aveva fatto mettere in disparte quello per il calcio, era nelle squadre giovanili del "Perugia Calcio"; giocava bene e come si dice "dava del lei al pallone", nel ruolo di centrocampista aveva classe ed una buona visione di gioco e così è stato molto prezioso nelle partite del 103° Gr. contro il 14° Gr..

Anche in volo con serietà ed impegno professionale dimostrò subito le sue ottime qualità e in breve diventò "combat ready"; ma le costanti caratteristiche per le quali DANIELE si faceva apprezzare erano la sua semplicità, correttezza, signorilità, umiltà, equilibrio e rispetto verso tutti, unitamente ad una grande serenità d'animo.

Serenità d'animo implicita nel suo carattere sicuramente alimentata dalla sua bella famiglia, in primis dalla "moglie" Marinella, dai genitori, dai figli, dai tre fratelli e dalla sorella, ma anche dai colleghi/amici del Corso Drago 3°.

... DANIELE, per chi ha avuto il privilegio di conoscerlo, era l'amico che tutti avrebbero voluto avere e tra questi fortunati ci sono anch'io.

Nel 1972 l'ho salutato per andare alle "Frecce Tricolori", è indubbio che anche DANIELE, come tutti i Piloti da caccia, potesse aspirare a vivere la "meravigliosa avventura" che ho vissuto io, ne aveva le qualità e capacità ma la sua strada operativa è stata un'altra, con tanti trasferimenti e così in ogni sede di lavoro è stato apprezzato per le sue qualità professionali e stimato per le sue peculiari caratteristiche umane che non ha mai modificato

anche quando è stato nominato Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, esprimendo talvolta anche pensieri "controcorrente" che sono stati condivisi da molti.

E comunque ne sono testimone il suo entusiasmo ed apprezzamento per le "Frecce Tricolori" è sempre stato evidente e ogniqualvolta assisteva ad una esibizione acrobatica si emozionava.

Infatti, quando il 1° Maggio 2008 a Rivolto in occasione dell'Assemblea Generale annuale dei Soci del "Circolo della P.A.N." gli ho consegnato quale "Socio Onorario" il "distintivo" del Circolo ed il modellino del glorioso "G 91 PAN", l'espressione emotiva di DANIELE ha avuto il sopravvento all'etichetta che poteva imporgli il suo ruolo.

Mi ha fatto molto piacere che anche i Soci che non conoscevano DANIELE abbiano potuto percepire e stimare le sue "qualità umane" con una visibile presa di coscienza che DANIELE si è sentito emotivamente assorbito dal "Circolo della P.A.N." e felice di farne parte condividendo in pieno le finalità della Pattuglia Acrobatica Nazionale e di meritare quindi la stima e la riconoscenza del Reparto e dei Soci del Circolo, al di là di essere il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare .

A fine giugno c.a. ci siamo incontrati nel bel mare del Salento ionico ed abbiamo passato delle spensierate ore assieme con immancabili "amarcord"; il 30 giugno poi abbiamo festeggiato presso l'Agriturismo dove alloggiavo i suoi "65 anni"; era così contento, sereno e rilassato che mai avrei pensato quel che stava per accadere quando gli ho consegnato gli "Auguri di Buon Compleanno" del "Circolo della P.A.N." dopo aver letto quel che gli avevo scritto si è emozionato e mi ha abbracciato, subito dopo alla consegna del modellino F 86E Sabre ha avuto la stessa verace espressività assunta quando ricevette il G 91 PAN (vds. foto nel Notiziario datato 18.06.2008).

In conclusione, il "Circolo della P.A.N." è "onorato" di averlo annoverato fra i suoi più appassionati sostenitori.

Che dire ancora ... "nella morte c'è un abbraccio, la vita è presente oltre la morte".

... Ciao Daniele, sei volato nel sole sicuramente sulle ali di un aereo!

Assenzio



il Socio Onorario Gen. S. A. Daniele TEI

(la foto è dedicata al Gen. D. A. Domenico MAZZA che ne ha concesso la pubblicazione)

In omaggio a **Daniele**, al rito funebre svoltosi Lunedì 19 Settembre a Roma nella Basilica di San Lorenzo al Verano, il **Gen. D.A. Domenico MAZZA**, in rappresentanza del **Gen. Vincenzo CAMPORINI - Capo Corso "Drago 3"** - in Terrasanta per un Pellegrinaggio da tempo organizzato con molti componenti del Corso cui peraltro lo stesso Daniele doveva partecipare, ha letto un "verace" messaggio dove con tanta "sensibilità" ed "affetto" ha ricordato com'era l'amico Daniele ...

Per DANIELE

Nel gennaio 2008, mettendo nelle sue mani il comando dell'Aeronautica Militare, Enzo disse di Daniele che non avrebbe esitato ad affidargli la propria famiglia, e non era un modo di dire.

Compaiono qualche volta in mezzo a noi, purtroppo di rado, persone che subito

riconosciamo come intrinsecamente e consapevolmente buone, persone che a questa inestimabile qualità uniscono poi determinazione, tenacia, lungimiranza e carisma. Sono le persone che ciascuno vorrebbe come amico, collega, comandante, persone che non vorremmo lasciare andare via senza stringere la sua mano tra le nostre. Marinella, oggi qui c'è tutto il corso Drago, fisicamente in questa chiesa o in pellegrinaggio in Terrasanta o dovunque si trovi uno dei suoi componenti.

Daniele, in Accademia, era "er fijo de Tei", è stato poi un pilota innamorato del volo, che si chiamasse Guizzo, o Grappa, o con gli altri nominativi che la sua luminosa carriera lo ha portato ad assumere.

Daniele e' stato un marito e un padre di quelli che si vedevano nei film di Frank Capra. Daniele era allegro, una persona di cui si ricercava la compagnia, perché le ore passate con lui erano sempre piacevoli.

Daniele era tutto questo. Daniele e' tutto questo.

Perché a prescindere da ciò che ciascuno di noi crede, quello che Daniele ha fatto tra di noi, la vita che ha vissuto, la generosità con cui ha sempre agito in ogni circostanza, non vengono meno per il fatto che fisicamente non è più tra di noi. Al contrario, ciascuno di coloro che lo hanno conosciuto, che hanno avuto il privilegio di ridere, piangere, lavorare, volare con lui, ciascuno di questi è oggi la persona che è, proprio anche perché ha condiviso una parte più o meno lunga del proprio cammino su questa terra con lui, con Daniele.

Gliene siamo profondamente grati e non ce ne dimenticheremo.

Il Drago 3°

Enzo è il Gen. Vincenzo CAMPORINI
Marinella è la "moglie" di Daniele

RICORDANDO

Col. G.A.r.a.t. DOMENICO PAPPALETTERA

Deceduto a Torino il 4 Aprile 2011



Domenico PAPPALETTERA

Ufficiale Tecnico delle "Frecce Tricolori" dal 21 Marzo 1962 al 5 Dicembre 1965.

Godeva della completa fiducia dei suoi uomini; punto cardine nel rapporto non facile tra "tecnici".

Il "suo" giudizio valeva il "vangelo" e la credibilità PAPPALETTERA se l'era guadagnata mettendosi per primo sotto l'aeroplano, con i ferri in mano, per diagnosticare l'avaria e non ha mai fallito.

Il "suo" motto era: *"l'impossibile lo facciamo subito, per il miracolo ci vuole un po' di tempo"* e loro – gli Specialisti – credevano e partecipavano.

Ed è stato "lui", il Cap. PAPPALETTERA, a studiare, a creare l'impianto dei fumogeni a comando, con erogazione di fumi bianchi e colorati, messo in funzione sul SABRE F86E; impianto, in seguito, riportato pari pari dai "tecnici" della FIAT Aviazione sul G 91 PAN.

Anche per il Cap. Domenico PAPPALETTERA il giorno più bello, da ricordare, è stato senz'altro quel 16 Giugno del 1963 a Parigi – Le Bourget, quando nel finale dell'Air-Show, in chiusura del Salone, la formazione di "9", nel passaggio alla minima velocità

di sostentamento con carrello e flaps fuori, lanciò il "bianco", il "rosso" ed il "verde", segnando così, con i colori della nostra "Bandiera", il nostro meritato successo.

Sei stato grande "Menego".

Che il "Signore" ti abbia in gloria.

Renato ROCCHI

*Vogliamo ricordarti com'eri,
pensare che ancora vivi.
Vogliamo pensare che ancora ci ascolti,
che ancora come allora sorridi.*

Commemorazione 50° Anniversario Aviatori Arpinati "Caduti dell'Aria"

L' A.A.A. Sezione di Arpino (FR), in occasione del 50° Anniversario della scomparsa di due Aviatori "arpinati" :

- **S.Ten. Pil. MAURO VENTURINI** del 313° Gr. A.A. avvenuta in un incidente di volo a Rivolto su velivolo F 86E Sabre,

- **1° Aviere Mont. ITALO QUADRINI** avvenuta a Luluabourg durante una missione ONU con velivolo C-119G (ex Congo Belga);

ha organizzato una "cerimonia commemorativa" culminata con la **SS. Messa** alla Chiesa "Madonna di Loreto" al Castello in memoria dei Caduti dell'A.M. , con la lettura della "Preghiera dell'Aviatore" e successiva deposizione della **Corona al Monumento "Caduti dell'Aria"**.

La "commemorazione" si è svolta proprio il **30 Agosto 2011 a 50 Anni dall'incidente di volo a Rivolto dove durante un volo di addestramento acrobatico era deceduto il S.Ten. Pil. Mauro VENTURINI.**

Il "Circolo della P.A.N." ha l'onore di annoverare quale Socio del Circolo **Luigi VENTURINI** che, con la sua costante ed appassionata presenza agli eventi organizzati sulla Base Aerea di Rivolto, mantiene vivo il nome e lo spirito di corpo di suo "fratello" **Mauro.**

Nell'occasione è stata inaugurata una mostra a carattere aeronautico, dove oltre agli oggetti e



**cimeli e ricordi appartenuti al
S.Ten. Pil. Mauro VENTURINI**

foto appartenuti ai due caduti, sono stati esposti documenti storici, cimeli e una collezione di aeromodellismo rappresentativa di tutti i velivoli in dotazione alla nostra Forza Armata dalla sua costituzione fino ai tempi d'oggi.

Il Consiglio Direttivo rende omaggio alla nobile iniziativa intrapresa per tenere viva la "memoria" dei nostri "caduti" e con essa le tradizioni aeronautiche.

Momenti tristi

Il 7 Giugno 2011 è deceduto Ernesto, "papà" del Com.te Gianluigi ZANOVELLO, Socio del Circolo dal 1998.

Il 26 Agosto 2011 è deceduto Carlo, "papà" del Com.te Stefano GIOVANNELLI, Socio del Circolo dal 1999.

Ai cari "Gigi" e Stefano, il Presidente ed il Consiglio Direttivo, certi di interpretare la partecipazione di tutti i Soci, rinnovano la più affettuosa solidarietà e sentite condoglianze.

Il Volo degli ANTICOLI

[tratto da racconti di Marco FELICI,
Giovanni BONOMO e Pino LEO]

La tranquillità di una serena mattina di prima estate del 1958 fu, improvvisamente, interrotta dal fragore di un tuono; un attimo dopo, preceduto da un sibilo, un jet militare apparso dalla cima del Siserno, picchiò con la velocità del suono, verso la valle dell'Amaseno per scomparire in risalita dietro la montagna di Pisterzo. Noi, sorpresi, con il naso all'insù, riuscimmo, appena in tempo, a vedere il leggero battito delle ali che i Piloti usano fare, di solito, in segno di saluto. Qualche secondo dopo, l'Aereo riapparve, questa volta, con percorso inverso, passò a bassa quota sul paese, "salutò con le ali" per scomparire definitivamente dietro monte Siserno. "**Chiss' iè Enio, Enio Anticol', i' figli' d' Casperin' !**" esclamò, deciso, qualcuno tra le persone che, nel frattempo, sorprese, si erano raccolte, in capannello, tra **Sant' Uastian'** e la **Porta**, per commentare l'accaduto.

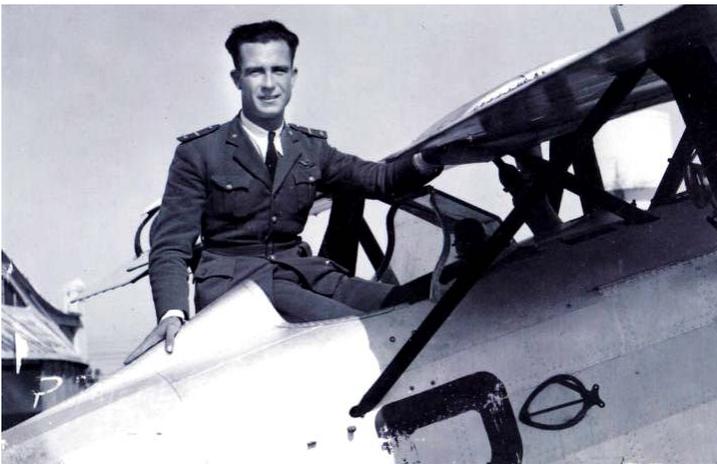
Ennio ANTICOLI ripeteva lo stesso volo che, diciotto anni prima, il "**padre**" **Gasperino** aveva fatto con il suo Macchi 200 "Saetta", in quella fatale mattina del 10 agosto 1940, prima di morire tragicamente dieci giorni dopo, presso l'Ospedale di Ceccano, per le gravi ferite riportate a seguito dello sfortunato atterraggio su un terreno coltivato a grano turco in località la Botte, nei pressi di Ceccano.

Gaspere ANTICOLI

L'Uomo dell'Aria di Villa Santo Stefano (FR)

Dopo aver comunicato via radio al Capo Squadriglia le sue intenzioni, il **Maresciallo Gaspere ANTICOLI**, virando lentamente a sinistra si lasciò dietro di sé Frosinone e i suoi compagni e puntando deciso su Monte Siserno, iniziò la manovra per compiere il suo personale gesto di amore per Villa Santo Stefano. Senza modifiche alla rotta, lievemente, planò per sorvolare il "paese natio" consapevole di essere riconosciuto da chi avrebbe alzato il naso al cielo.

Al primo passaggio, picchiando volutamente, sorvolò la piazza per poi proseguire dolcemente sulla verde Valle dell'Amaseno ricamata dall'argenteo filo del suo fresco corso. Superato Pisterzo virò per il secondo passaggio che sibilando lo portò sopra il Palazzo del Marchese, casa sua, ma mentre completava la manovra scomparendo dietro i monti per un ultimo passaggio, un brusco inatteso rumore e alcune minacciose macchie nere d'olio sulla carlinga attrassero la sua attenzione persa nei ricordi d'infanzia. La sua grande esperienza di Aviatore gli fece capire immediatamente la gravità del guasto al motore, quindi



Il Maresciallo Pilota Gaspare ANTICOLI

con freddezza, senza perdere tempo, decise di effettuare un atterraggio di fortuna, destinazione il neo Aeroporto di Frosinone.

Si diresse così velocemente verso il capoluogo che ben conosceva, ma la situazione già critica divenne improvvisamente disperata quando i cilindri del motore iniziarono a perdere violentemente colpi.

Tra il fumo nero levatosi, **ANTICOLI**, notò un enorme prato a sinistra davanti a sé, non ci pensò due volte: virò disperatamente e cercando di rallentare al massimo i giri del motore, ormai impazzito, cabrando tentò l'atterraggio.

Vi riuscì ed un attimo dopo, sospirando senti il morbido tappeto d'erba sotto le ruote del carrello; il fumante **Macchi** saltellò per parecchi metri quando, quasi fermo, un maledetto invisibile dosso lo fece rovesciare, nonostante l'abile manovra l'incidente imprevisto gli fu fatale.

Così il **20 Agosto 1940** si spegneva "**l'Uomo dell'Aria**" di Villa Santo Stefano, **Gaspare ANTICOLI**.

Fu quello l'ultimo volo di Gasperino !

Si racconta che il "*padre*", affacciato alla finestra della propria abitazione, accortosi dello strano rombo dell'aereo e temendo per il figlio, si sia rivolto, preoccupato, alla moglie: "*a Margari...? ch' starà 'a s'ccèda 'a s' pòr' figli', n'cima a 'sa 'pparecchi'?*".

Succedeva che, il destino, lo portava a morire proprio vicino casa, avendolo risparmiato durante i voli nei cieli d'Italia, del Mediterraneo e dell'Africa. Il 10 Giugno 1902 a Villa Santo Stefano, rendendo felici papà **Luigi** e mamma **Margherita Maiella**, nasceva "**Gasperino**" come era amichevolmente chiamato, irrequieto bambino che si sfiniva in incessanti giochi con i fratelli **Mario, Luigi e Duilio** vicino la Chiesa di S. Sebastiano, oppure con la sorellina Carolina amava perdersi tra i mille passaggi del natio palazzo incantato.

Terminati gli studi, una volta adulto, incoraggiato

fortemente dal padre intraprese la carriera militare che lo avrebbe portato a pilotare in seguito le più sofisticate macchine volanti dell'epoca.

Il 10 Ottobre 1921 Gaspare varcò il portone della Caserma del 6° Deposito dei Zappatori e Telegrafisti del Genio in Firenze, vi rimase fino al 14 ottobre 1922 anno in cui superò il Concorso di Allievo Volontario della Guardia Regia prima nella Legione Territoriale di Roma, successivamente in quella di Caserta.

La Guardia Regia fu un organismo costituito a cavallo tra le due guerre antesignano dell'odierna Polizia di Stato, tuttavia ebbe vita abbastanza breve e nel gennaio del 1923 il Corpo fu sciolto per cui **ANTICOLI** fu riassegnato, il 10 Marzo 1923, come Allievo Sottufficiale di Fanteria a Pola; dove, dopo essere stato promosso Caporale il 5 Giugno 1923, cessò il servizio per abbracciare definitivamente la neo costituita Aeronautica Militare. Da quel momento in poi l'Arma Azzurra lo accompagnerà fedele fino agli ultimi giorni della sua intensa vita.

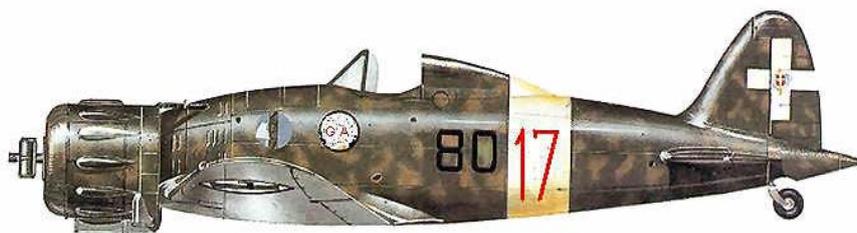
La sua prima sede fu Capua presso le Officine Operaie d'Aviazione dove nel marzo del 1924 viene promosso Sergente, trasferito a Ghedi consegue il Brevetto di Pilota: Primo Aviere presso il locale Centro Aviazione Caccia il 28 Aprile 1924.

La nomina a Pilota viene perfezionata, con denominazione n. 21729, il 19 Giugno 1924, su un aereo Harriot HD di fabbricazione inglese residuo della prima guerra mondiale.

La neo costituita Aviazione iniziò dal 1924 in poi ad adottare moderni velivoli sempre più efficienti per migliorare le proprie Squadriglie, Gaspare valente Pilota fu abilitato al volo prima sull'Aereo Spad VII, il 9 dicembre 1924 presso il 1° Stormo Caccia a Brescia, poi come Sergente Maggiore il 19 Febbraio 1927 sull'Aereo Caccia Ricognitore Fiat 20 "Asso", con cui il 15 Settembre 1927 si specializzò nel Servizio Coloniale, svolgendo successivamente servizio presso l'Aeroporto di Gura in Somalia.

La carriera militare di Gaspare **ANTICOLI** fu strettamente legata alla genesi e alla formazione di una tra le più prestigiose unità dell'Aeronautica Militare: il 1° Stormo Caccia. Costituito il 17 Maggio 1923 a Brescia, era inizialmente suddiviso in due Gruppi, l'80^{ma} Squadriglia, quella di Gaspare, che insieme alla 78^{ma} avevano sede a Venaria Reale, più tardi vi si aggiungeranno la 70^{ma} e la 77^{ma} Squadriglia.

Nel Febbraio del 1927 lo Stormo fu trasferito nella sua mitica sede di Campofornido vicino Udine e il settembre successivo ne assunse il Comando il Tenente Colonnello Rino Corso **FOUGIER**, valente e intrepido



il Macchi 200 "Saetta" personalizzato Gaspare ANTICOLI

aviatore reduce della nota manifestazione aerea internazionale "Air Display", organizzata dalla R.A.F. sul campo di Hendon in Gran Bretagna. In quella occasione FOUGIER rimase impressionato dalle evoluzioni acrobatiche delle Pattuglie inglesi, per cui con i neo arrivati Fiat CR20 attuò un programma improntato sul volo di coppia dove: un Pilota nel tentare di abbattere l'avversario doveva seguirne le diverse evoluzioni, per cui oltre a creare nuove manovre acrobatiche si rinsaldava, con un lavoro quotidiano severo e continuo, l'unità di tutta la Squadriglia.

Gaspare divenuto abile Pilota svolse queste attività insieme a manovre aeree combinate diurne e notturne, crociere di addestramento, esercitazioni topografiche e di collegamento.

Nel 1933 vennero adottati i Fiat CR32 e dalla base di Gura in Africa ANTICOLI fu impegnato in operazioni di guerra fino alla conclusione del conflitto quando rimpatriò nell'ottobre del 1936.

In Sicilia due anni dopo lo Stormo diviso in VI° Gruppo (Squadriglie 79-81-88) e XVII° Gruppo (Squadriglie 71-72-80) prese parte all'impegnativa esercitazione denominata "H" e alle successive manovre aeronavali sul Mediterraneo, fino al luglio del 1939, triste presagio dell'imminente conflitto che avrebbe macchiato di sangue quelle acque.

Infatti immediatamente dopo nel maggio 1940 il 1° Stormo fu distaccato in Sicilia: il VI° Gruppo CT (Squadriglie 79-81-88) a Catania coi Macchi MC200 "Saetta" appena avuti in dotazione, il XVII° Gruppo CT (Squadriglie 71-72-80) andò a Palermo ed il Comando prese sede a Trapani con alle dipendenze il 157° Gruppo Caccia Terrestre con i CR 42. Da quelle sedi i Reparti Aerei condussero un'intensa attività bellica, iniziata proprio la notte del 10 Giugno 1940 a poche ore della dichiarazione di Guerra, quando sganciarono il loro primo carico di bombe sulla Base Inglese di Malta. Questo fu il primo intervento di molti altri che sarebbero durati più o meno quasi tre anni. Nel 1940 in Sicilia erano presenti 209 aerei bellicamente efficienti tra cui 69 Caccia divisi in 26 MC200, 17 CR42, 26 CR32. La squadriglia di Gaspare si rese attiva effettuando numerose

sorte a convogli italiani oltre che pericolose incursioni contro formazioni navali nemiche al largo dell'indomita Malta.

La missione assegnata all'80^{ma} Squadriglia - 17° Gruppo del 1° Stormo CT-, in quel fatidico 10 Agosto 1940 si inseriva drammaticamente in quel clima di guerra; infatti ANTICOLI e compagni erano stati comandati ad un volo trasporto di nuovi velivoli, il Macchi 200 "Saetta". Il miglior caccia italiano dell'epoca armato con due mitragliatrici da mm. 12,7 e con una velocità massima di 500 km/h. Il trasferimento partiva dall'Aeroporto di Lonate Pozzolo, sede della ditta Macchi a Varese fino a Trapani sede di guerra del 17° Gruppo. La missione inoltre serviva per addestrarsi in volo alla formazione serrata ed ad altre figure utili al gruppo in combattimento.

Poco prima di quell'ultima missione, **Gaspare** con già 1200 ore di volo sulle spalle, era tornato a Villa Santo Stefano per una breve licenza e come spesso amava fare si era soffermato vicino casa sua alla cantina di Michele Palombo dove, nell'ammirazione generale, narrò agli amici di sempre le sue ultime esaltanti vicende.

I bambini rapiti dalle sue parole tornarono a casa simulando a braccia aperte il veloce **Saetta**, l'ultimo nuovo "giocattolo" di **Gasperino**.

Quella fu la sua ultima visita al paese natale, di lui si seppe drammaticamente alcuni mesi dopo quando allarmato Cesare Palombo di ritorno da Frosinone con la sua corriera riferì di un aereo schiantatosi vicino le *cosiddette "quattro strade"*. Immediatamente tutti i presenti collegarono tristemente le ultime manovre del Caccia che poco prima aveva sorvolato il paese a quel disastro. Cesare a quelle parole, accogliendo all'inverosimile tutti coloro che fu possibile trasportare, ritornò velocemente nel luogo del disastro. I testimoni dell'epoca narrarono di un Aereo quasi intatto, prova della perizia del Pilota che anche se immediatamente soccorso si spense da lì a poco nell'Ospedale

di Frosinone.

Un degno funerale fu celebrato alla presenza delle più alte Autorità provinciali, ad aspettarlo oltre che tutto il paese colpì la calda accoglienza di un esercito di "Piccole Italiane" che attesero la salma all'ingresso del piccolo cimitero di Villa con un mazzetto di fiori di campo nelle mani.

Ma quel triste giorno lo spirito di Gaspere non scomparve, rimase nella memoria dei suoi compaesani e straordinariamente sopravvissuto nelle brillanti carriere dei suoi "due figli", Sergio ed Ennio, entrambi nell'Aeronautica Militare.

Sergio divenne un valido Sottufficiale Specialista, mentre il fratello Ennio raccolse la "pesante eredità" paterna come straordinario Pilota.

Ennio ANTICOLI

Pilota dei "DIABOLI ROSSI" e delle "FRECCHE TRICOLORI"

Ennio, "figlio" di Gaspere, esordì prima come Pilota del 6° Stormo Caccia Bombardieri per divenire in seguito componente della mitica Pattuglia Acrobatica dei "Diavoli Rossi"; negli anni 50 furono protagonisti indiscussi dei cieli promuovendo la tecnologia aerea italiana in tutto il mondo. La Pattuglia dei "Diavoli Rossi" della 6° Aerobrigata nacque sull'Aeroporto di Ghedi, storica sede e luogo caro ad Ennio e Sergio, infatti lì il "padre" Gaspere ottenne il suo Brevetto di Pilota, nei primi mesi del 1957 come "Pattuglia di riserva" della formazione titolare del "Cavallino Rampante" della 4° Aerobrigata.

Nel 1958 il "testimone" passa ai "Diavoli Rossi" ed a



i Diavoli Rossi 1957



le Frecche Tricolori 1962

costituirla furono chiamati i migliori Piloti del periodo: SQUARCINA, CUMIN del 155° Gr., ALBERTAZZI, CERIANI del 154° Gr., CEOLETTA, ANTICOLI, GUIDA del 156° Gr. Dopo un biennio eccezionale i "Diavoli Rossi" non esaurirono il loro "mandato" acrobatico fissato su soli 2 anni, poiché su richiesta dell'Aeronautica Statunitense, in occasione del "1° Congresso Mondiale del Volo negli U.S.A." (12-15 Aprile 1959) furono "invitati" ad esibirsi nel continente Nordamericano con Aerei e Personale Tecnico tutto fornito dall'U.S.A.F..

In seguito ai consensi internazionali ricevuti, lo Stato Maggiore dell'Aeronautica costituì il 1° Marzo 1961 il 313° Gruppo Addestramento Acrobatico, meglio conosciuto come "Frecche Tricolori" sull'Aeroporto di Rivolto (UD).

Ennio ANTICOLI ha concluso la sua splendida carriera nel 1994 con 12.000 ore di volo; dopo essere stato Comandante Pilota all'Alitalia.



BEN FATTO !!!

... frammenti di una storia d'oltreoceano.

Quando in una tiepida mattinata di fine estate arrivò la notizia che il **10° Reparto Manutenzione Velivoli sito nell'Aeroporto Militare di Lecce** avrebbe dovuto curare il restauro dell'unico esemplare al mondo del **SM 55**, l'entusiasmo prese subito il posto di un'iniziale incredulità.

Nell'ambito dei rapporti di collaborazione fra Italia e Brasile infatti, alcuni anni prima fu chiesto all'Aeronautica Militare Italiana di intervenire per poter ultimare il restauro di quello che per loro rappresenta una parte del proprio patrimonio storico nazionale: il **Velivolo SM 55** soprannominato **JAHU'** che effettuò la prima trasvolata dell'Atlantico del Sud ad opera di un brasiliano.

Commissionato nel 1923 da Eugenio CASAGRANDE, Capo di Gabinetto dell'allora Ministro Italo BALBO, nel tentativo di incidere il proprio nome nella storia aviatoria mondiale come primo trasvolatore dell'Atlantico, il velivolo fu realizzato dalla "**Società Idrovolanti Alta Italia**", meglio nota con l'acronimo di **SIAI**, presso le officine di Sesto Calende.

Purtroppo però il progetto di "Sua Eccellenza" CASAGRANDE non ebbe molta fortuna in quanto i suoi sogni di gloria si fermarono, per tutta una serie di avarie all'aereo (a cui fu originariamente dato il nome di "**Alcione**"), quando ancora si trovava a Casablanca.

Ma all'impresa credette invece un vulcanico industriale brasiliano **Joao RIBEIRO DE BARROS** che proprio a Casablanca acquistò l'Alcione e lo rispedì in Italia dove, sempre alle officine di Sesto Calende, fece apportare alcune "sue" modifiche al progetto originale che contrariarono non poco lo stesso Alessandro MARCHETTI che del velivolo ne era il progettista.

Il 13 Ottobre del 1926 tutto è pronto e lo **JAHU'** (come nel frattempo era stato ribattezzato il velivolo in onore della città natale di DE BARROS) si porta da Sesto Calende a Genova. Il 17 l'aereo decolla per la prima tappa del raid, ma dopo solo cinque ore di volo DE BARROS è costretto, per noie ai motori, ad ammarare nel golfo di Valencia. Qui avviene un autentico colpo di scena: le autorità spagnole, all'oscuro del volo, ritengono l'equipaggio composto da contrabbandieri e li mette agli arresti.

Liberati per l'intervento dell'Ambasciatore brasiliano, l'avventura riparte e l'aereo giunge quindi a Gibilterra dove i propulsori Isotta Fraschini vengono revisionati e ci si prepara al balzo verso Puerto de la Luz alle Isole Canarie,

distante 1320 Km. dalle "Colonne d'Ercole", meta regolarmente raggiunta il 25 Ottobre dopo un volo di 7^h e 15'.

Da qui in poi tutta una serie di vicissitudini fanno diventare l'avventura una specie di "odissea", ma la caparbietà di DE BARROS, nonostante il fatto che nel frattempo l'italiano **Francesco DE PINEDO** abbia già "soffiato" il primato della trasvolata del Sud Atlantico al brasiliano, è più forte ed il 5 Luglio del 1927 lo **JAHU'** tocca finalmente Rio de Janeiro, raggiunta con scali intermedi di Natal, Recife e Salvador.

Un aereo che porta con sé questo carico di storia, non può quindi essere affidato ad un restauro sommario ed improvvisato ed è proprio questo il motivo per il quale le parti più deteriorate dello **JAHU'** vengono affidate alla passione ed alle emozioni di un gruppo di uomini dei giorni nostri e di un Reparto di Manutenzione dell'Aeronautica Militare che, accanto ai compiti d'Istituto che la collettività gli chiede, trova il modo (e lo fa ormai da anni) di ridare nuova vita a pezzi di storia aeronautica che la storia hanno contribuito a scriverla.

Stefano PREITE, Biagio COSTA, Mimmo MACCHEIZZANO, Tommaso MANCARELLA, Giovanni CARROZZA detto "il generale" e **Franco CENTONZE**, con il coordinamento documentale del **Cap. Antonio MEMMI**, sono gli artefici di questo lavoro che è riuscito a ridare la vita a questo cimelio dell'industria italiana.

Ma la presenza di quest'articolo su questa ormai prestigiosa rivista è dovuta, oltre che per il Reparto di Manutenzione, legato a doppio filo alle sorti della Pattuglia Acrobatica Nazionale, anche e soprattutto per colui che dell'intero progetto di restauro è stato il "**coordinatore tecnico**": il **1° M.Ilo Tommaso CAGGIULA che della grande famiglia del 313° Gr. A.A. ha fatto parte dal 1982 al 1991.**

Tommaso CAGGIULA, insieme ai suoi collaboratori prima



la ricostruzione dei piani di coda
(foto T. Col. Antonio SERRA)



... altri momenti della ricostruzione ...
(foto T. Col Antonio SERRA)

elencati, nel restauro dello JAHU' non ha messo dentro la sola esperienza, che in ogni attività di restauro è fondamentale, ma ci ha messo quella sensibilità e soprattutto quella passione che è indispensabile ogni qualvolta si ha l'onore anche solo di toccare un cimelio storico.

L'assenza dei disegni originali ha complicato oltremodo le operazioni non tanto legate al restauro delle parti quanto piuttosto quelle connesse con la ricostruzione di quelle che, oltremodo danneggiate, non potevano più essere salvate.

Ma parlare di ricostruzione non deve trarre in inganno in quanto ogni singolo passaggio: dalla scelta dei materiali sino alle tecniche di realizzazione, si è proceduto rispettando, in maniera quasi maniacale, quelle che erano le tecniche che venivano utilizzate oltre 80 anni fa.

Solo alcuni numeri: sette tipi di legnami differenti, fili di ferro armonico (difficilmente reperibile in commercio) per le tiranterie ed un sistema di frenatura obsoleto che è stato rintracciato su vecchi quaderni di appunti degli antichi operai del 3° R.T.A. di Lecce prima di poterlo riprodurre, l'ultimo spezzone di tela in cotone makò (della grammatura originaria) utilizzato per la ricostruzione dei piani alari, per un risultato finale che si discosta dal progetto di più o meno 3 millimetri di tolleranza e che ne rispetta anche i pesi, per un colpo d'occhio che è stato in grado di far rivivere gli antichi fasti del raid atlantico.

Ora i particolari restaurati sono tornati in Brasile e,

insieme al resto del velivolo, sono esposti all'interno del **Museo Storico della Fondazione SANTOS DUMOND a S. Paolo.**

Gli apprezzamenti ed i riconoscimenti della stampa di settore sono stati numerosissimi così come la riconoscenza dei brasiliani che si è concretizzata con una cerimonia all'interno dell'Ambasciata Brasiliana in Italia nella suggestiva cornice di Palazzo Pamphilj nella centralissima Piazza Navona.

A Tommaso CAGGIULA ed a tutti gli uomini che hanno partecipato a questi lavori, la consapevolezza di aver ben lavorato allo scopo di conservare nel tempo un po' dell'arte aviatoria italiana

Cap. Antonio MEMMI – 10° R.M.V. Lecce

Il Consiglio Direttivo formula sincere congratulazioni al 1° M.Ilo Tommaso CAGGIULA, Socio del "Circolo della P.A.N." dal 1999, che con appassionato impegno, sostenuto da notevoli capacità tecnico/professionali – unitamente ad un gruppo di uomini del Reparto con cui ha condiviso una intensa passione ed una autentica emozione – ha contribuito al restauro/ricostruzione della "coda" del velivolo Savoia Marchetti S 55 denominato JAHU', di proprietà della Fondazione Brasiliana "Santos Dumon", ma anche "patrimonio storico" dell'Industria Aeronautica Italiana.



il Socio Tommaso CAGGIULA
.... (in versione PAN)

Ed il sogno ... divenne realtà.

Venuti a conoscenza dei recenti eventi della mia vita, alcuni colleghi mi hanno spronato a scrivere queste righe per condividere con chi mi conosce la felicità che sto vivendo in questo momento.

La causa principale del mio "sbandamento" era la mancanza di una presenza attiva degli aeroplani nella mia giornata tipo: la passione per gli aerei era stata la motivazione del mio arruolamento nell'Aeronautica Militare; l'arrivo, poi, presso il 313° Gruppo A.A. aveva rafforzato ancor di più la mia passione.

All'arrivo presso le Frece Tricolori entrai a far parte di un trinomio ben conosciuto in aeronautica: VELIVOLO-PILOTA-SPECIALISTA. La maggior parte della mia attività è stata svolta in qualità di Capo Velivolo. Con l'entrata in linea dell'MB339, il trinomio, per me, fu ulteriormente rafforzato e perfezionato: i tre elementi rimanevano assieme anche durante tutti i voli di trasferimento condividendo così maggior tempo e maggiori gioie e dolori.

Ovviamente, grazie al fatto di condividere i voli di trasferimento e qualche volo di addestramento, per uno che faceva coincidere la sua passione con il suo lavoro, fu naturale apprendere (o perché rubata con gli occhi o perché insegnata dal pilota) l'arte del pilotaggio. Ciò mi faceva sentire un pilota anche se "sulla carta" non risultavo tale.

Tutta questa premessa per dire qual era il mio stato d'animo e con quale spirito cominciai a cercare tra le varie scuole di volo presenti nelle vicinanze, quella che avrebbe soddisfatto i requisiti di serietà e professionalità per me fondamentali. La scelta cadde sul campo volo e Scuola di Volo V.D.S. della Comina (PN).

Le mie intenzioni, all'inizio del corso, erano quelle di cominciare da zero, spogliandomi di quelle nozioni acquisite durante la mia carriera militare, per poi unirle a quelle ricevute nell'addestramento una volta conseguito l'attestato di volo. Ciò principalmente per il fatto che tra il mezzo su cui avevo volato prima ed i mezzi su cui mi trovavo a volare ora c'era una notevole differenza.

Sin dal primo giorno mi fu assegnato un tutor che mi



... il collaudo in volo dell' Asso

ha poi seguito per tutto il periodo del corso riuscendo molto bene a capirmi e ad usare i "tasti" giusti per travasare in me la sua esperienza, spaziando in tutti i vari aspetti che interagiscono con il Volo da Diporto o Sportivo con il quale stavo iniziando la mia nuova "Meravigliosa Avventura".

I passaggi successivi furono, una volta conseguito l'attestato per il volo VDS, l'abilitazione al trasporto di passeggero ed il brevetto di fonìa aeronautica che completarono l'iter d'addestramento. Superata la fase di apprendimento si doveva ora passare alle fasi di approfondimento, mantenimento ed utilizzo vero e proprio della nuova abilitazione conseguita. Per poter fare quanto detto, l'unico sistema a mia disposizione era il noleggio del velivolo, presso i campi volo dei quali devi essere socio. Ciò con gli ovvi, soliti problemi di prenotazione e di costi, visto anche la notevole distanza del campo dalla mia abitazione e il fatto di essermi trovato diverse volte a fare il viaggio a vuoto da casa fino al campo di volo. Confrontandomi con un collega su tali problematiche, venni a conoscenza della costituzione di un gruppo di lavoro che aveva come scopo la costruzione di un certo numero (uno a testa) di velivoli ultraleggeri del tipo Asso V partendo dai disegni ed abbattendo così in modo notevole i costi. Entrai a far parte del gruppo in modo entusiastico! Purtroppo, per una serie di difficoltà, il gruppo si sciolse lasciandomi "in braghe de tela". Il fatto mi portò ad un periodo di riflessione di vari mesi sui vari aspetti inerenti l'impresa tra i quali il posto d'onore spettava all'aspetto economico. Però, mediante vari

contatti, il progettista del velivolo, Bepi Vidor, mi rincuorò ed incoraggiò a continuare, garantendomi la sua supervisione alla mia realizzazione ed il suo sostegno nell'indicarmi le soluzioni più economiche pur mantenendo saldi i concetti di sicurezza.

Rifatti i piani di sviluppo dell'impresa, partii, adibendo il garage di casa a sito di costruzione del mio "Asso". La prima fase fu l'acquisto, aiutato da un amico falegname, del materiale grezzo (assi di abete rosso) dal quale ricavai tutti i semilavorati che usai poi per realizzare centine, ordinate e tutto quanto necessario a costruire un aereo completamente in legno.

Passo dopo passo arrivai al momento di dover decidere e quindi acquistare l'unità propulsiva. La decisione ricadde sul Rotax 912 ULS che, però, da nuovo, ha un costo decisamente importante e non affrontabile a cuor leggero! Superato anche questo momento di stasi, affrontai il problema decidendo di acquistare un motore ricondizionato ad ore zero invece che uno nuovo, risparmiando senza però cedere niente sul versante sicurezza.

La realizzazione procedeva piano, piano con l'aiuto e i consigli di vari amici che avevano già avuto esperienze similari. Finalmente si arrivò alla fase della verniciatura effettuata dal carrozziere del paese il quale, durante le sue ferie, si mise a disposizione per l'operazione che riempì due giorni di lavoro, la sua officina di polvere ed il nostro animo di felicità nel vedere l'ottimo lavoro ottenuto.

Giunto il momento dell'assemblaggio finale, operazione non possibile nel garage per evidenti motivi di spazio, l'Asso V venne trasferito da casa al campo di volo, al calar della sera, utilizzando un rimorchio agricolo, attraversando il paese e facendo sgranare gli occhi a tutti



... il Rotax 912 ULS finalmente installato ...

quelli che vedevano quello strano trasporto transitare per strada.

Ebbe quindi inizio l'ultima fase e cioè l'assemblaggio finale con l'installazione dei vari impianti. Durante questa fase ho potuto notare come il mondo del VDS sia un mondo chiuso in se stesso: si compra solo roba nuova e non si trovano pezzi di ricambio quindi... ti devi arrangiare. Ma la fortuna aiuta gli audaci e così è stato anche per me, grazie all'incontro con un ragazzo che lavora nell'ambiente e che, assieme ad un ex collega, mi ha particolarmente aiutato in questa fase finale. Si arrivò, dunque, al faticoso momento della prova motore con il ben noto "VIA DALL'ELICA". Si doveva ora procedere alle prove di rullaggio e poi, finalmente, al primo volo!

Accordatomi con colui che avrebbe collaudato il mio



... come convivere con un ultraleggero in garage !! ...

lavoro, cominciò una serie di emozioni che crebbero in modo esponenziale fin dai primi due giorni dedicati esclusivamente al collaudo della "ciclistica" del velivolo quindi solamente grandi rullate su e giù per la pista. Al terzo giorno il momento della verità: il primo decollo.

L'emozione e la felicità sono incontenibili nel vedere "la tua creatura", nata nel garage di casa tua, che si alza in volo! Tutti i pensieri, le riflessioni, i momenti di abbattimento nel temere di non riuscire a completare l'opera ora sono già svaniti: mi trovo nello stesso stato d'animo della partorientista nel vedere il neonato, i dolori del parto sono già dimenticati. Le assi di legno acquistate qualche anno prima ora si sono trasformate in un bellissimo aereo che sta volando e che il collaudatore, una volta a terra, definisce di costruzione perfetta: in volo non necessita di alcuna correzione, va via dritto. Ora sì, finalmente, un qualcosa di veramente mio si alza da terra ed è lì, in cielo!

Da quei momenti di intensa emozione sono passati due anni nei quali ho fatto circa 50 ore di volo, familiarizzando sempre più con la mia creatura ed affinandola con diverse migliorie non adottate in fase di costruzione per questioni economiche. Ora è veramente a posto e mi infonde sicurezza. Sicurezza che mi porta già con la mente a navigare verso sud, tornando con il mio aereo alla mia terra natia, terra da cui ero partito tanti anni prima inseguendo un sogno. Oramai, ne sono proprio convinto, posso farcela e chi lo sa che a breve non sia nuovamente qui ad annoiarvi con una nuova avventura...

Il mio sprone ad andare sempre avanti sono le meravigliose persone che mi hanno trasmesso questi desideri, a cui dedico tutto questo.

Guglielmo PLAITANO



... la soddisfazione di Guglielmo !!!

UN DOVEROSO OMAGGIO

L'appartenenza alle prestigiose "Frece Tricolori", alimentando senz'altro un sentimento d'orgoglio, rafforza il "senso del dovere" e stimola a dare sempre il meglio di se stessi.

Rendiamo "omaggio" a due valenti Specialisti, Soci del "Circolo della P.A.N." dall'anno della fondazione nel 1998, che hanno raggiunto un traguardo di permanenza alle "Frece Tricolori" di assoluto rilievo:

1° M.llo Lgt. BULFONE Dario
> 30 Anni il 19 Agosto 2011 ;

1° M.llo CRISCUOLI Gianni
> 20 Anni il 16 Ottobre 2011 .

Sincere congratulazioni e che la vostra reputazione morale e professionale sia d'esempio ai giovani Specialisti del 313° Gr. A.A..

... NEWS ...

Congratulazioni al neo 1° M.llo CRISCUOLI GIANNI che è stato autorizzato a rivestire il nuovo grado con anzianità 1° gennaio 2009.

Nuovi Soci 2011

SQUARCINA Roberto Socio dal 2011
Nipote del defunto Gen. B.A. **SQUARCINA MARIO**

ADAMO dr. Valter Socio dal 2011
Figlio del defunto M.llo Sc. **ADAMO ELIGIO**

'A LIVELLA

di Antonio de Curtis - Totò

La celebre poesia di Totò, 'A livella, rappresenta indubbiamente un capolavoro della letteratura napoletana di questo secolo, sia per la sua forma che da un tono colloquiale, quale quello di Don Gennaro, passa armoniosamente ad uno aulico, quale appunto quello del Marchese, sia per il suo contenuto ricco di tematiche molto profonde. L'intera poesia ha come tema fondamentale quello della morte, una morte che però non fa paura, al contrario è fonte di umorismo e teatralità, in un tentativo di sdrammatizzazione atto a consentire al lettore di apprezzare non solo la poesia in sé e per sé, ma anche il suo messaggio che si serve della morte per esaltare la vita evidenziando anche il messaggio: "la morte è brutta ma ha un pregio, quello di essere uguale per tutti; se nella vita uno ha goduto di onori e privilegi e un altro invece ha vissuto una vita di stenti, difficoltà ed insuccessi, la morte non fa sconti a nessuno".

Tutti e due questi signori hanno il medesimo spazio e sono nel medesimo luogo, quindi la morte ha in sé un concetto di uguaglianza che non ha riscontri in nessuna situazione, agisce quindi come una livella.

Il cuore del grande Totò è in questa poesia.

Scorci di saggezza del Maestro, anzi, del Principe del teatro del popolo, della risata e del dramma, vissuto in un'epoca di miseria e di rinascita del dopoguerra.

" 'A livella" una delle poesie più note di Totò, insegna molto leggerla; con un tocco d'ironia, Totò lancia un messaggio ben preciso, " la dura realtà è che siamo tutti uguali, ricchi e poveri, poiché alla fine nessuno è immortale ".

Totò, nella sua poesia 'A livella, la usa come metafora della morte, livellatrice di ogni tipo di disuguaglianza esistente tra i vivi.

"A livella" è bene leggerla in napoletano, per gustarne tutte le sfumature ed il senso profondo di ogni singola parola e, come le note di uno spartito, la musicalità dell'intero scritto.

*Ogn'anno, il due novembre, c'è l'usanza
per i defunti andare al Cimitero.*

*Ognuno ll'adda fà chesta crianza;
ognuno adda tené chistu penziero.*

*Ogn'anno, puntualmente, in questo giorno,
di questa triste e mesta ricorrenza,
anch'io ci vado, e con dei fiori adorno
il loculo marmoreo 'e zi' Vicenza.*

*St'anno m'é capitato 'navventura ...
dopo di aver compiuto il triste omaggio
(Madonna !) si ce penzo, che paura !
ma po' facette un'anema e curaggio.*

*'O fatto è chisto, statemi a sentire:
s'avvicinava ll'ora d'à chiusura:
io, tomo tomo, stavo per uscire
buttando un occhio a qualche sepoltura.*

*"Qui dorme in pace il nobile marchese
signore di Rovigo e di Belluno
ardimentoso eroe di mille imprese
morto l'11 maggio del '31".*

*'O stemma cu 'a curona 'ncoppa a tutto ...
... sotto 'na croce fatta 'e lampadine;
tre mazze 'e rose cu 'na lista 'e lutto:
cannele, cannelotte e sei lumine.*

*Proprio azzecata 'a tomba 'e 'stu signore
nce stava 'n 'ata tomba piccerella,
abbandunata, senza manco un fiore;
pe' segno, sulamente 'na crucella.*

*E ncoppa 'a croce appena se liggeva:
"Esposito Gennaro - netturbino":
guardannola, che ppena me faceva
stu muorto senza manco nu lumino !*

*Questa è la vita ! 'ncapo a me penzavo ...
chi ha avuto tanto e chi nun ave niente !
Stu povero maronna s'aspettava
ca pur all'atu munno era pezzente ?*

*Mentre fantasticavo 'stu penziero,
s'era ggìa fatta quase mezanotte,
e i 'rimanette 'nchiuso prigioniero,
muorto 'e paura ... nnanze 'e cannelotte.*

Tutto a 'nu tratto, che veco 'a luntano ?

Ddoje ombre avvicinarsa 'a parte mia ...

Penzaje: stu fatto a me mme pare strano ...

Stongo scetato ... dormo, o è fantasia ?

Ate che fantasia; era 'o Marchese:

c'o' tubbo, 'a caramella e c'o' pastrano;

chill'ato apriesso a isso un brutto arnese;

tutto fetente e cu 'na scopa mmano.

E chillo certamente è don Gennaro ...

'omuorto pueriello ... 'o scupatore.

'Int 'a stu fatto i' nun ce veco chiaro:

so' muorte e se ritirano a chest'ora ?

Putevano sta' 'a me quase 'nu palmo,

quanno 'o Marchese se fermaje 'e botto,

s'avota e tomo tomo ... calmo calmo,

dicette a don Gennaro: "Giovanotto !

Da Voi vorrei saper, vile carogna,

con quale ardire e come avete osato

di farvi seppellir, per mia vergogna,

accanto a me che sono blasonato !

La casta è casta e va, sì, rispettata,

ma Voi perdeste il senso e la misura;

la Vostra salma andava, sì, inumata;

ma seppellita nella spazzatura !

Ancora oltre sopportar non posso

la Vostra vicinanza puzzolente,

fa d'uopo, quindi, che cerciate un fosso

tra i vostri pari, tra la vostra gente".

"Signor Marchese, nun è colpa mia,

i'nun v'avesse fatto chistu tuorto;

mia moglie è stata a ffa' sta fesseria,

i' che putevo fa' si ero muorto ?

Si fosse vivo ve farrei cuntento,

pigliasse 'a casciuella cu 'e qqatt'osse

e proprio mo, obbj' ... 'nd'a stu mumento

mme ne trasesse dinto a n'ata fossa".

"E cosa aspetti, oh turpe malcreato,

che l'ira mia raggiunga l'eccedenza ?

Se io non fossi stato un titolato

avrei già dato piglio alla violenza !"

"Famme vedé ... piglia 'sta violenza ...

'A verità, Marché, mme so' scucciato

'e te senti; e si perdo 'a pacienza,

mme scordo ca so' muorto e so mazzate ! ...

Ma chi te cride d'essere ... nu ddo ?

Ccà dinto, 'o vvuo capi, ca simmo eguale ?...

... Muorto si' tu e muorto so' pur'io;

ognuno comme a 'na'ato è tale e qquale".

"Lurido porco !... Come ti permetti

paragonarti a me ch'ebbi natali

illustri, nobilissimi e perfetti,

da fare invidia a Principi Reali ?".

"Tu qua' Natale ... Pasca e Ppifania !!!

T'o vvuo' mettere 'ncapo ... 'int'a cervella

che staje malato ancora È fantasia ?...

'A morte 'o ssaje ched''e ? ... è una livella.

'Nu rre, 'nu magistrato, 'nu grand'ommo,

trasenno stu canciello ha fatt'o punto

c'ha perzo tutto, 'a vita e pure 'o nomme:

tu nu t'hè fatto ancora chistu cunto ?

Perciò, stamme a ssenti ... nun fa' 'o restivo,

suppuorteme vicino - che te 'mporta ?

Sti ppagliacciate 'e ffanno sulo 'e vive:

nuje simmo serie ... appartenimmo â morte !".

"Sti ppagliacciate 'e ffanno sulo 'e vive" ... bravo TOTO' che aveva capito uno dei sensi della vita quando era ancora in vita

'A livella ci rende tutti uguali, il che è un bene in una società delle ingiustizie.

Purtroppo spesso ce ne dimentichiamo e volentieri facciamo "le peggio cose" come dicono a Roma.

'A livella un testo di autentico valore poetico.

Poesia adottata da numerose scuole italiane a scopo didattico.

Tema di un ragazzino di 13 anni che a dispetto della giovane età ha saputo calarsi in uno spirito unico con un'intuizione creativa disarmante ed emozionante, di certo una testimonianza fresca ed appassionata.

... Le FRECCE TRICOLORI ...

Mi chiamo Federico CUGGE e sono un Pilota dell'Aeronautica Militare Italiana.

Ho 27 anni e una grande passione: il volo.

Ho avuto la fortuna di essere un prediletto perché hanno scelto fra centinaia di piloti italiani proprio me per diventare una "freccia tricolore", portatrice di pace ed unione nel mondo.

Il mio lavoro è rischioso, ma se penso alle emozioni che trasmetto a coloro che mi osservano fare acrobazie, diventa tutto facile e semplice.

Prima di essere istruito a pilotare il mio aereo acrobatico ho sorvolato paesi distrutti dalla guerra e spenti dall'odio dell'uomo.

Ora sono qui e sto partendo con i miei compagni di viaggio dalla base militare di La Spezia per giungere, dopo circa un'ora, a Sanremo dove terremo uno spettacolo il cui scopo è rappresentare il nostro orgoglioso tricolore nel cielo sopra lo scintillante e azzurro mare sanremese.

Ma non solo, l'altro intento è quello di mostrare a tutti che i nostri aerei non servono solo per missioni militari, bensì per unire spettatori di qualsiasi nazionalità i cui sguardi sono rivolti al cielo con ammirazione e sentimento comune.

OK ... sono pronto per il decollo, uno sguardo alla casa dove mi aspetterà la mia famiglia questa sera, e si parte: entro nelle bianche

nuvole che mi sembrano batuffoli di cotone e sorvolo il cielo in una giornata di fine estate. Il mio pensiero ripete tutte le evoluzioni che dovrò affrontare.

Ecco, ci siamo e vedo in lontananza la destinazione, il mare e la gente così vicina che pare abbracciarsi. Per un istante chiudo gli occhi e da attore divento spettatore:

Sono un ragazzino di 13 anni e da tanto tempo aspetto questo evento nella mia città, non ho mai visto così tante persone tutte insieme. Sono orgoglioso ed estasiato nel vedere la velocità con cui i Piloti si destreggiano nel cielo con tanta agilità, forse sono un po' pazzi: ora sembra che gli aerei si sfiorino, ora sembra che precipitino in mare, poi con una abilità quasi indescrivibile all'improvviso risalgono nell'alto cielo e in seguito quasi toccano il limpido specchio d'acqua sotto i nostri occhi. E' bellissimo.

I fortissimi applausi parlano francese, tedesco, inglese, arabo, italiano e mi rimbombano nel cuore.

I colori della nostra amata bandiera la quale ci accompagna nelle grandi manifestazioni escono come per magia dalle code degli eleganti, acrobatici e semplicemente magnifici aerei.

E' una immensa sensazione, unica e fantastica e dopo un grande silenzio ... riapro gli occhi, sono di nuovo un Pilota dell'Aeronautica Militare Italiana, ma sono anche un ragazzino che per dieci minuti è stato enormemente orgoglioso, ma soprattutto ha visto il mondo unito.

Federico CUGGE

QUOTA SOCIALE 2012

La **Quota Sociale** per il 2012 è di € 25,00 + (più) € 5,00 (quale parziale recupero Spese Postali) per i soli Soci a cui è stato spedito con **Racc.™**, per una maggiore garanzia di recapito, il "plico" contenente il 1° **Notiziario 2011**, il "poster" del 10° **Raduno P.P.A.** ed il modellino **F 86E Sabre**.

Il versamento intestato al "Circolo della Pattuglia

Acrobatica Nazionale" può essere effettuato con:

- **Bollettino**

> C/C Postale n° 10891331

- **Bonifico**

> Codice IBAN: IT38 W076 0112 3000 0001 0891 331

> Codice BIC/SWIFT: BPPIITRXXX