



# 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](http://www.circolodellapan.org)

30 aprile 2012

## Omaggio a **SILVANO CARGNELUTTI**

*alle Frece Tricolori dal 4/08/1970 al 3/01/1989  
Socio fondatore e Vice Presidente del  
" Circolo della P.A.N. " dal 1999*

### Intervento del Presidente del "Circolo della P.A.N." al rito funebre svoltosi Sabato 31 Marzo nel Duomo di Codroipo.

In situazioni come queste si ha sempre la sensazione che le parole siano vuote e che non possano esprimere appieno la Persona che siamo qui a ricordare con la nostra presenza, con il nostro amore e la nostra forza.

Questo è il momento del raccoglimento, della riflessione, della meditazione in silenzio e, per chi crede, della preghiera.

Brevi parole non per ricordare la biografia o la carriera, comunque brillante di **SILVANO**, ma piuttosto alcuni aspetti umani e caratteriali.

Sempre pacato ed imparziale, con una leggera inflessione dialettale che rivelava le Sue origini "*carniche*", una terra di aspre montagne declinanti verso la pianura friulana dove una millenaria civiltà, di estrazione prevalentemente contadina, imprime nel DNA della gente valori tradizionali di onestà, apertura verso il prossimo, semplicità, tutte Sue caratteristiche peculiari.

**SILVANO** sapeva che il valore di un uomo non sta nel soggetto in quanto tale, ma nella capacità di relazionarsi e sapersi relazionare con semplicità.

Per delineare la semplicità e la genuinità di **SILVANO** occorrerebbero molte parole



che comunque non gli renderebbero giustizia.

**SILVANO CARGNELUTTI**, era un militare di razza, uno specialista preparato, intelligente, serio, acuto, responsabile, prudente.

Era una persona straordinaria, un uomo che ha sempre creduto nella famiglia.

L'ho imparato a conoscere così in questi anni di diretta collaborazione nella gestione del "*Circolo della P.A.N.*" dove, dalla sua fondazione nel 1999, ha sempre ricoperto il ruolo di **Vice-Presidente**. Una persona che non amava la ribalta, che non cercava i riflettori, ma che faceva il suo lavoro tutto intero, con abnegazione esemplare.

Preferiva la concretezza dell'agire alla vacuità delle parole.

Così lo ricordano e lo raccontano anche i colleghi, quelli di più antica data che meglio di me lo hanno conosciuto e con lui hanno condiviso situazioni spesso difficili.

Alle "*Frece Tricolori*" i suoi colleghi hanno sempre riconosciuto che **SILVANO** era una persona intelligente, un

"*Capo Hangar*" diligente, una persona seria e cauta che usava sempre la ponderazione.

E' vero, l'ho sperimentato io stesso.

In alcuni momenti problematici della vita del "*Circolo della P.A.N.*", lo sa bene quello che lui chiamava il '*capo*', il **Generale CUMIN**, al quale era legato da un vincolo che era d'affetto prima che gerarchico, mi affidavo alla sua saggezza e al suo consiglio.

Dava fiducia e sicurezza.



... come ci piace ricordare **SILVANO** ...

Ha sempre fatto il suo lavoro con entusiasmo e passione, perché amava il suo lavoro, ma anche con una fortissima determinazione e con quella serietà che lo aveva fatto apprezzare da tutti.

E tutti lo hanno riconosciuto in questi giorni.

Questo significa che alle capacità professionali lui univa una straordinaria sensibilità, un'umanità fuori del comune, la generosità del cuore, un altruismo di cui ha dato prova fino all'ultimo giorno della sua vita.

SILVANO CARGNELUTTI era un servitore dello Stato nel senso più alto e più nobile dell'espressione. Un uomo delle Istituzioni, che sentiva sue e che ha sempre servito con onore e fedeltà, con lealtà verso il giuramento che aveva prestato quanto era entrato in Aeronautica.

*Caro SILVANO, tutta la vita hai dimostrato questo senso del dovere, questo senso dello Stato, delle Istituzioni che hai servito e alle quali profondamente credevi.*

*Quella fila ininterrotta di gente che ieri silenziosamente addolorata ti ha reso omaggio, ha compreso quanto nobile era il tuo senso dello Stato che tu hai servito con onore in una vita di lavoro esemplare.*

*Grazie SILVANO, ci lasci momentaneamente ma non ti allontani da quella che ho definita la "famiglia allargata" del "Circolo della P.A.N.", perché, come ben sai, ci sono ad accoglierti i nostri amici che ti hanno preceduto, lasciando questa pur sempre splendida esperienza terrena, dopo avere vissuta la "meravigliosa avventura" alle "Frecce Tricolori".*

*Vai e a tutti Loro di che non Li abbiamo dimenticati, così come non dimenticheremo Te.*

**Assenzio GADDONI**



**SILVANO con il Gen. S.A. Giuseppe BERNARDIS ed alcuni amici aeronautici**

*Si riportano i pensieri espressi da alcuni Soci che sinteticamente ben evidenziano l'aspetto umano e professionale di cui godeva*

**SILVANO CARGNELUTTI.**

"Apprendo con grande rammarico la notizia della prematura scomparsa di Silvano CARGNELUTTI, grande amico, collega instancabile e con un cuore ancora più grande. Ciao Silvano, resterai un esempio per tutti noi e che la terra ti sia lieve".

**Primo POLI**

"Con lui scompare un tecnico importante, ma soprattutto un uomo eccezionale. Ho imparato molto da lui, da quel suo comportamento sempre galante e corretto, dal suo ottimismo e dalla sua voglia di fare. Sono convinto che tutti noi ne sentiremo una gran mancanza. Ciao Silvano"

**Gigi ZANOVELLO**

"Nel condividere un'espressione che ritengo sincera unisco i miei sentimenti a quelli di "Gigi" e a quanti hanno beneficiato (a qualsiasi titolo) della sua disponibilità a mettersi in discussione per il raggiungimento degli scopi comuni tanto conclamati! Mandi Silvano e preparaci una "Paletta in paradiso"

**Alberto SORAVITO**

"Le mie più sincere e sentite condoglianze alla famiglia del compianto "Silvano" ... Ciao Silvano amico e padre, quale ti sei dimostrato, delle mie prime missioni con la P.A.N..."

**Antonio BALASCO**

"In questo momento ricordo Silvano quando più di 30 anni fa, io allora ero Presidente della locale Sezione dei Donatori di Sangue di Codroipo, grazie alla sua disponibilità e diplomazia con il suo Comandante ZARDO è riuscito a farci accogliere con tutti gli onori militari una nostra delegazione di ben 50 Donatori all'interno dell'Aerobase di Rivolto, con visita agli aerei, filmato, discorso del Comandante e alla fine pranzo per tutti. Di Lui avrò sempre un buon ricordo."

**Luciano COMMISSO**

"Sono notizie che non si vorrebbe mai ricevere. L'ho conosciuto prima tramite le tue parole e personalmente solo al pranzo di Natale e addolora sapere che è venuta a mancare una delle colonne del "Circolo della P.A.N." e dello "spirito" che ne è alla base. In luogo di tante parole che in queste circostanze possono risultare vuote vorrei solo mandare, attraverso te, un abbraccio forte e sincero alla famiglia e a tutto il Direttivo del "Circolo della P.A.N."»

**Andrea POFTE**



## Personaggio « D'ALTRI TEMPI »

**In memoria del Generale Roberto DI LOLLO**  
 deceduto il 6 Giugno 1998.  
**Capo Formazione della P.A.N.**  
**“TIGRI BIANCHE” 1955 - 1956**  
**Comandante della P.A.N.**  
**“FRECCHE TRICOLORI”**  
**29/10/1963 – 6/10/1967**

*tratto dal discorso del Gen. S.A. Stelio NARDINI durante il rito cristiano dell'addio.*

“Non è facile parlare di un amico che non è più tra noi ... E, d'altra parte, fuori luogo sarebbe esporre una sua biografia, citando date e scorrendo la lunga lista degli incarichi rivestiti da quando entrò a far parte del Corso Vulcano fino al termine del suo servizio attivo.”

“Grande era il rispetto ed il timore che incuteva in noi giovani Piloti Militari, lui, il Capo formazione di una delle prime Pattuglie Acrobatiche del dopo guerra - le TIGRI BIANCHE - tu che inventasti la figura acrobatica della “bomba verso terra” quasi per scommessa solo perché quella “verso il cielo” sembrava troppo facile.”

“Ci ritenevamo fortunati, noi Sottotenenti nel 1955, di avere degli Ufficiali che avevano servito la Patria in guerra con fedeltà ed onore ed avevano dovuto superare momenti drammatici e disgreganti che si presero la loro giovinezza, tutta intera, restituendoli alla vita con una maturità fatta di sacrificio e di volontà d'andare avanti, a tutti i costi.”

“E' dal suo esempio e da quello dei tuoi colleghi, non certo dai bei discorsi, che imparammo come si diventa uomini e professionisti, come si deve servire la Patria, che

oggi si usa chiamare Paese, facendo un “mestiere difficile” che chiedeva il meglio di noi ma che tanto ci ha dato.”

“Conoscevamo quanto era sicura la tua mano e sagge erano le tue decisioni ed eravamo felici, pur se intimoriti perché temevamo di fare delle brutte figure, quando vedevamo il nostro nome accanto al tuo sul programma giornaliero dei voli.”

“Sapevi smorzare i nostri giovanili ed eccessivi ardori ed incoraggiarci quando avevamo bisogno di essere tirati su sapevamo di poter contare sempre su un fratello maggiore.”

“Ti volevamo bene, tutti: Piloti, Specialisti e quanti altri, con il loro lavoro a terra, facevano dell'esercizio dei nostri voli una realtà entusiasmante.”

“Ti volevamo bene ma non te lo dicevamo a parole: non ce lo avresti mai perdonato.”

“Eri un uomo generoso che aveva il pudore dei sentimenti. E noi lo avevamo capito perché la generosità è un dono che non si riesce a dissimulare.”

“Terminato il servizio ti sei ritirato - con i tuoi cari - a pochi metri dall'Aeroporto di Aviano al quale eri tanto legato. Non svelo un segreto se ricordo le tue frequenti puntate alla Pattuglia Acrobatica Nazionale a Rivolto e i continui contatti con i giovani Ufficiali delle nuove generazioni, con la scusa di aggiornarti sui loro progressi, per i quali sei stato e resterai un mito.”

“Caro Roberto, abbiamo sofferto con te quando sapevamo che stavi male: ma senza fartelo capire perché non soffrissi di più la tua malattia.”

“Poi, gli ultimi giorni ... le ultime ore. Le brevi visite erano sufficienti per scoprire nel tuo sguardo che la speranza lasciava il posto alla rassegnazione ma non allo sgomento. E' stato l'ultimo insegnamento che hai lasciato ai tuoi cari che ti sono stati vicini, ai tuoi colleghi di Corso e a noi ... che continuavi a presentare ai tuoi vicini di letto come “... i miei ragazzi ...”



*Roberto Di Lollo*

**Stelio NARDINI**

## **"ROBERTINO" DI LOLLO** da Pilota R.S.I. a Generale

**Scritto del Cap. Pil. Mario MONTANO,**  
ultimo superstite della Squadriglia «Asso di Bastoni»,  
autore di "Aquile nella bufera" (Novantico Editore)

### **Dai primi voli del 1943 al Comando di Aerobrigata**

*"Magro, di media statura, vivacissimo nei suoi 24 anni, salace e discolo come solamente un toscanaccio nato a Livorno poteva essere.*

*Con i suoi capelli ricci, cosparsi di brillantina, e la tuta malandata, focoso nelle sue invettive in vernacolo: così ricordavo "Robertino" DI LOLLO, Sottotenente Pilota del 1° Gruppo Caccia (Squadriglia Asso di Bastoni) della RSI comandato dal Maggiore Pilota VISCONTI. Un uomo leale e dalla schiena dritta, DI LOLLO che in tutta la sua vita non ha mai smentito nulla del suo passato e che nel dopoguerra, rientrato in Aviazione, ha raggiunto il grado di Generale, anche se taluni non gli hanno mai perdonato di aver combattuto sotto le insegne dell'Aviazione Repubblicana.*

*Questo il DI LOLLO inserito nella mia memoria, che dopo tanto tempo ho incontrato, nel 1996, sul campo delle "Frece Tricolori" a Rivolto del Friuli tra il rombare, sulla pista, degli MB 336 PAN in occasione del cambio di Comando.*

*Da semplice cittadino (mi ero dimesso dall'Arma nel 1947) l'ho scorto in disparte, serio e pensieroso, mi sono avvicinato e mi sono fatto riconoscere, ricordando i momenti passati nella stessa Squadriglia a Campoformido e a Reggio Emilia.*

*E insieme abbiamo ritrovato momenti del nostro passato, in un presente che ci vedeva fisicamente tanto cambiati, lui già da vent'anni pensionato dell'Arma che viveva malinconicamente la sua vita da civile.*

*Non era facile riconoscere in quell'anziano canuto e segaligno, per metà immusonito e per metà ancora sfottente, il giovane Ufficiale che a 24 anni, nei tragici momenti del 1944-1945, rampava nel cielo veneto il suo "Macchi 205" pronto a scaricare le mitragliatrici su potenti avversari.*

*Sull'onda dei ricordi ritornavano squarci della nostra guerra, piloti coi colori araldici del 1° Gruppo Caccia, e nel ricordo l'arrivo degli ultimi splendidi aerei tedeschi "Messerschmitt 109 K 14" poderosamente armati di 1 cannone da 30 mm e 4 mitragliatrici da 13, ruotino di coda retrattile, motore da 1.550 Hp e un'ora e mezza circa di autonomia.*

*E poi gli attacchi, quando da 12.000 metri, a 900 chilometri l'ora, ci accanivamo contro Mustang e Thunderbolt di scorta alle "Fortezze volanti".*

*Caroselli mortali che nell'arco di pochi mesi del 1944 i cacciatori di VISCONTI avevano tradotto in 122 bombardieri abbattuti.*

*E ancora quel 24 Luglio del 1944 (Reggio Emilia): un giorno tutto speciale per "Robertino" che col suo "Messerschmitt" si era avventato, solitario, contro un immenso e tronfio quadrimotore distaccato dalla formazione. Un balenio intenso di raffiche dalle due fusoliere con i traccianti che disegnavano nel cielo bizzarre geometrie. Con "Robertino" che già virava alto, mentre la "Flying Fortress" precipitava in fiamme. Non era un classico fascista, DI LOLLO, gli bastava pareggiare i conti con chi di dovere, con quei bombardieri che dilagavano sul Nord-Italia dispensando rovine e morte alla popolazione inerme.*

*Lasciandosi sommergere dai ricordi, rammentava i suoi primi combattimenti dopo l'8 settembre del 1943.*

*Prima aveva imparato a usare la cloche sui CR 32 - CR 42 - G 50 e i Macchi 200.*

*Quando sfidava le formazioni americane aveva al suo attivo soltanto 96 ore di volo.*

*Poi il passaggio sui Macchi 205 e il G 55 con i quali aveva cercato il corpo a corpo con i mastodontici B17 - B24 - B25 e con i P47 - P51 e gli Spitfire.*

*Sino al finale del 27 aprile 1945 che lo vede tra i quindici Messerschmitt per l'ultimo combattimento. Poi la resa, l'assassinio dei partigiani di VISCONTI e del suo aiutante STEFANINI.*

*Ormai, è come un fiume in piena il racconto di DI LOLLO: « Eravamo, forse, bella gente perché di due sole cose eravamo certi: che la guerra era perduta e che avremmo pagato tutto, ma proprio tutto ..... Venni rimosso*



**Il Sottotenente «Robertino» DI LOLLO  
(in secondo piano) ripreso con un sorridente VISCONTI**



**dal grado diventando così il povero DI LOLLO schivato da tutti, minacciato.**

**Divenni pescatore per mangiare, tenni lezioni di matematica alle medie. Poi qualche cosa cambiò: in quel periodo avevano una grande urgenza di piloti e venni chiamato per i jet forniti dai vincitori... »**

E così - raccontava - era tornato a vivere rientrando in aviazione, sino a comandare le acrobatiche "Tigri Bianche" su F84 G, poi le "Frecce Tricolori" su G91 PAN, il 2° Stormo sui G91 R e infine la 3ª Aerobrigata sui RF104 G a Villafranca: gli anni più belli fino a un maledetto 1977, anno della fottuta pensione.

Ora, il **Generale DI LOLLO** abitava la grande casa di 52 stanze lasciatagli dalla moglie, solo a morire di freddo. Unica "distrazione" le puntate ad Aviano dal figlio che si occupava di cavalli di razza, e lui che accudiva una somara lunatica, cinque capre salvate dal macello, dieci gatti e un cane randagi.

A Rivolto le "Frecce Tricolori" erano tornate sulla pista, terminata la cerimonia in volo. Ed era giunto il tempo del commiato.

Un ultimo flash: **DI LOLLO** con la sua sciarpa da CR42 al collo, gli occhi lucidi mentre ci abbracciavamo con la certezza che non ci saremmo più rivisti. E così fu.

Queste le sue ultime parole: "Se ti dovessero chiedere chi era **DI LOLLO**, rispondi: ... un bischero qualsiasi".

Per capirlo occorre conoscerlo molto bene, sin dal tempo dei cosiddetti "irriducibili".

**MARIO MONTANO**

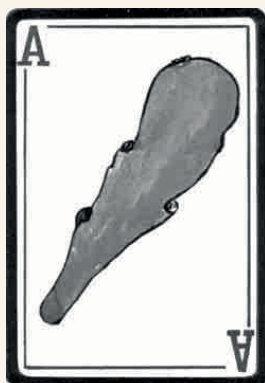
#### Fatto che si porta a conoscenza

Dopo la resa dell'Italia agli Alleati dell'8 settembre 1943, **Roberto DI LOLLO** confluì nell'Aeronautica Nazionale Repubblicana (ANR) - 1° Gruppo Caccia "Asso di Bastoni".

Nel Novembre del 1944, i Piloti italiani furono addestrati sui velivoli Bf109 - Messerschmitt.

In questo periodo il **Maggiore Adriano VISCONTI** fu ingaggiato dalla OKL (l'alto Comando della Luftwaffe), che propose l'addestramento di un gruppo di Piloti italiani sul "Me163 Komet" (un nuovissimo intercettore a reazione), in vista di una probabile consegna di questo velivolo agli italiani.

Questa fu un'offerta irresistibile e **VISCONTI** chiese volontari per questo progetto.



**Roberto DI LOLLO**  
**Comandante delle Frecce Tricolori**  
**( visto dal compianto Brugar )**

Solo i migliori potevano essere scelti, in quanto l'addestramento era molto rischioso; furono selezionati 17 Piloti.

Questi furono: *Capitano Giuseppe ROBETTO*, *Tenente Gian Mario ZUCCARINI*, *Tenente Lucio STRAMESE*, *Tenente Giuseppe BIRON*, *Sottotenente Aurelio MORANDI*, *Sottotenente Raffaele MARZOCCA*, *Sottotenente Franco STORCHI*, **Sottotenente Roberto DI LOLLO**, *Maresciallo Luigi JELLICI*, *Maresciallo Silvio GIROLAMI*, *Maresciallo Danilo BILLI*, *Maresciallo Romano SPAZZOLI*, *Sergente Maggiore Gino PIZZATI*, *Sergente Maggiore Mario VERONESI*, *Sergente Maggiore Giampiero SVANINI*, *Sergente Maggiore Isonzo BACCARINI* e *Sergente Dante TOSELLI*.

Sotto il Comando del *Capitano Giuseppe ROBETTO*, Vice-Comandante del 1° Gruppo Caccia, si trasferirono nei primi giorni di dicembre a Rangsdorf (Berlino) dove furono addestrati sugli alianti tra il 5 e il 30 Dicembre. Gli alianti impiegati furono i biposto *Kranich*, il monoposto *Grunau* e gli *Habicht 14*, 8 e 6 (il numero indica la larghezza alare in metri).

Dopo almeno 3 ore di aliante, gli italiani furono trasferiti da Rangsdorf a Liegnitz dove finalmente videro il "Komet" per la prima volta.

Sfortunatamente, il maltempo e l'avanzata dei Russi non consentì ad alcun Pilota italiano di volare sul Me163, ed il gruppo fece ritorno in Italia agli inizi del 1945.

## UN EROE DIMENTICATO

**Sicuramente a ROBERTO DI LOLLO farà piacere che venga ricordato il suo "Comandante":**

**il Maggiore Pilota ADRIANO VISCONTI di Lampugnano.**

Il motivo della nostra scelta è semplice: era un Pilota Italiano.

**Riflessione:** *E' difficile raccontare delle storie di uomini, soprattutto quando questi risultano essere personaggi scomodi, protagonisti inconsapevoli di un tempo o meglio di un contesto storico oscuro, tragico e allo stesso tempo di così vaste proporzioni, che resta indelebile nelle coscienze di ciascuno di noi, ma soprattutto nella volontà di dimenticare.*

*Una di queste storie volutamente passate al setaccio dagli addetti ai lavori fu proprio quella di un uomo e del suo aereo, del suo coraggio, soprattutto coraggio di una scelta, quella di combattere per la sua Patria fino in fondo.*

*Questi è Adriano VISCONTI un nome che in Italia resta sconosciuto ai più, ma all'estero suscita ancora ammirazione, soprattutto tra coloro i quali ebbero modo di conoscerlo in azione, mi riferisco ai Piloti dell'USAAF e della RAF che operarono in Italia durante i combattimenti per la liberazione.*

*Furono gli stessi suoi avversari che vollero celebrarlo solennemente dedicandogli uno spazio nella Hall of Fame degli Assi di tutti i tempi e del mondo.*



**Il Maggiore Pilota Adriano VISCONTI**

**Adriano VISCONTI** (Tripoli, 11 novembre 1905 - Milano, 29 aprile 1945) fu, insieme a **Franco LUCCHINI**, il miglior "asso italiano" durante la Seconda Guerra Mondiale.

A questo Pilota vennero accreditate 26 vittorie aeree: 19 ottenute combattendo nella Regia Aeronautica (1940-1943) e 7 nell'Aeronautica Nazionale Repubblicana della RSI (1943-1945) in 600 missioni, per un totale di 1400 ore di volo bellico.

La sua presenza non risulta, invece, nella graduatoria italiana. Quasi non sia esistito, quasi non abbia sostenuto 72 combattimenti, per i quali gli furono conferite al Valor Militare: 2 medaglie di Bronzo, 6 d'Argento, 3 Croci di ferro, 1 promozione per "merito di guerra".

Comandante di Caccia eccezionale, uomo tutto d'un pezzo, coraggio, dignità, onore.

La sua partecipazione al conflitto fu ininterrotta dal giorno della dichiarazione di guerra fino alla tragica conclusione. Dopo essersi comportato da eroe nei primi anni di guerra, dopo l'armistizio dell'8 Settembre 1943 **VISCONTI** aderì alla Repubblica Sociale Italiana e partecipò attivamente alla costituzione dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana al comando della 1<sup>a</sup> Squadriglia e, dopo essere stato promosso al grado di Maggiore nel maggio 1944, del 1<sup>o</sup> Gruppo Caccia "Asso di Bastoni".



**Reggio Emilia**

**Cacciatori del 1<sup>o</sup> Gruppo stanno per entrare in azione  
Terzo da sinistra si distingue il Maggiore VISCONTI**

Non era un fascista né tantomeno un filonazista, ma l'amor di Patria era il tratto dominante della sua educazione civile: **era soltanto un soldato ITALIANO.** Era anche indignato per come si erano comportati il Re e BADOGGIO, fuggendo da Roma e lasciando i militari senza una guida e senza ordini.



Combatteva per difendere il nord dai bombardamenti Alleati, da un'esagerata e assurda azione distruttiva contro la popolazione civile, non poteva assolutamente starsene fermo mentre c'era gente inerme che moriva.

Fu mosso da ragioni etiche e morali di militare e di uomo più che per ragioni politiche o ideologiche, deciso di combattere una lotta impari fino alla fine, egli stesso il 28 Aprile 1945, capendo ormai che le condizioni dei suoi uomini erano all'estremo delle forze, a Gallarate, firmò la resa del suo Reparto, il [1° Gruppo Caccia "Asso di Bastoni"](#) controfirmata da rappresentanti della Regia Aeronautica, del Comitato di Liberazione Nazionale Alta Italia (CLNAI), del [Comitato di Liberazione Nazionale \(CNL\)](#) e da 3 capi partigiani (tra i quali [Aldo ANIASI](#) "Iso", poi Sindaco di Milano e quindi Deputato e Ministro).

**VISCONTI** sottoscrisse un accordo di base (poi tradito), secondo il quale il 1° Gruppo Caccia si sarebbe sciolto alle seguenti condizioni: *l'onore delle armi e il passaggio di tutto il rimanente materiale ad un Ufficiale superiore della Regia Aeronautica; un salvacondotto per tutti i Sottufficiali e Truppa; il diritto per gli Ufficiali di conservare la pistola e il loro trasferimento a Milano con l'impegno di essere consegnati alle Autorità militari italiane o Alleate quali prigionieri di guerra.*

Il mattino del 29 Aprile, dopo la cerimonia di scioglimento del 1° Gruppo Caccia, **VISCONTI** tenne un ultimo discorso ai suoi uomini, presente il Vescovo di Gallarate, al quale aveva consegnato le riserve alimentari per opere di assistenza.

Disse tra l'altro: *«Spero accetterete di servire ancora la Patria, quando avrà bisogno di voi. Grazie per l'opera prestata e tutti i nostri pensieri vadano ai Caduti. Per il resto, ogni responsabilità è mia»*..... Commozione generale.

Come accaduto in altre simili circostanze nella primavera di sangue, a prendere in mano la situazione e il destino dei prigionieri, furono i capi partigiani, esautorando di fatto i militari e il CLN.

I 60 Ufficiali e le 2 Ausiliarie vennero condotti a Milano nella caserma del "Savoia Cavalleria" di Via Vincenzo Monti, già sede dell'Intendenza della [Guardia Nazionale Repubblicana](#) allora occupata dalle formazioni comuniste delle brigate garibaldine "Redi" e "Rocco". Qui, contrariamente agli accordi sottoscritti, i tre capi partigiani disarmarono gli

Ufficiali una volta condotti al secondo piano dell'edificio.

E ora, la parola a **Giampaolo PANSA**, in "SCONOSCIUTO 1945", Editore [Sperling & Kupfer](#), a pagina 78: *«Poco prima delle ore 14, un partigiano si affaccia alla porta del camerone e chiede: "Chi è il Maggiore?". VISCONTI si fa avanti: "Sono io". Il partigiano gli ordina di seguirlo. A quel punto si alza l'Aiutante maggiore di VISCONTI. È un Sottotenente di 23 anni, Valerio STEFANINI, romano. Dice a VISCONTI: "Vi accompagno, Comandante". "Sta bene, vieni", replica il Maggiore, che pensa a un interrogatorio. Mentre attraversano il cortile della caserma, VISCONTI e STEFANINI vengono colpiti alle spalle dalle raffiche di un fucile mitragliatore. STEFANINI muore subito. Il Maggiore cade sulle ginocchia e viene finito con due colpi di rivoltella alla nuca, sparati da un commissario politico presente all'esecuzione».*

Ai restanti prigionieri venne successivamente comunicata la notizia dell'avvenuta esecuzione.

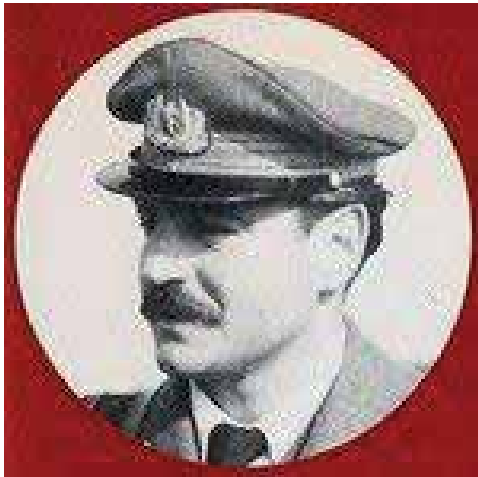
L'uccisione di **VISCONTI** e di **STEFANINI** fu uno degli atti più barbari e vili commessi dai partigiani comunisti in quel momento rappresentati dalla X<sup>a</sup> Brigata "Redi" e X<sup>a</sup> Brigata "Rocco".

I due Ufficiali erano prigionieri di guerra e come tali protetti dalla Convenzione di Ginevra, infatti un partigiano di nazionalità russa fu indiziato per la morte dei due Ufficiali, ma poi prosciolto perché il fatto venne ritenuto "atto di guerra", essendo avvenuto prima del 8 maggio 1945, data della fine ufficiale delle ostilità in Europa.

***La sete di vendetta aveva accecato la mente ed il cuore di questi uomini facendogli commettere una vera ingiustizia ... ma l'ingiustizia più vera la potremmo commettere noi dimenticandolo!***



**Una rara immagine del Maggiore VISCONTI prima di una missione bellica**



### Un Pilota, un Valoroso, un Italiano!

In Italia, **VISCONTI** è stato completamente dimenticato. Gli Stati Uniti, riconoscendolo "**asso dell'Aeronautica Italiana**" per le 26 vittorie riportate durante la Seconda Guerra Mondiale, lo hanno immortalato con una foto nel [National Air and Space Museum di Washington](#) unitamente al **Cap. Pil. Franco BORDONI-BISLERI** (24 vittorie) e, per la Prima Guerra Mondiale, a **Francesco BARACCA** (34 vittorie).



### La foto di VISCONTI al Museo dell'Aria degli USA

Il «*medagliere*» personale di **Adriano VISCONTI**, dall'inizio della guerra, è costituito da 26 aerei abbattuti in 600 missioni, per un totale di 1400 ore di volo bellico, in gran parte per difendere Milano. Una fotografia di **VISCONTI**, definito "**Asso della Caccia Italiana**", è inoltre sistemata nel **Museo di Ellis Island (NY) USA**.

Ovviamente in Italia questo grande uomo non esiste, non c'è nulla che dia onore alla sua memoria e al suo valore, per questo si è voluto portarlo alla conoscenza di tutti voi, per fare in modo che più gente possibile sappia di lui, colpevole soltanto di essere stato un grande e fervente patriota, è ancora oggi nascosto al sapere comune.

Non è possibile far finta di nulla e continuare a mantenere nell'oblio una delle figure più eroiche della storia della nostra Aeronautica nella Seconda Guerra Mondiale.

E' giusto preservare la memoria di un valoroso combattente dotato di alte qualità morali e spirituali: **Adriano VISCONTI**, la cui memoria viene ogni tanto rievocata grazie alla passione di superstiti di quell'epoca come **Mario MONTANO** (combattente Pilota oggi 85enne che ha di recente dato alle stampe "**Aquile nella bufera**" per Novantico Editrice), o di appassionati storici come Daniele LEMBO, che ha dedicato alla figura di **Adriano VISCONTI** un ottimo servizio sulla rivista "**Storia del Novecento**". Su di lui è stato anche scritto il libro di PESCE-MASSIMELLO "**Adriano Visconti. Asso di guerra**", Editore: [Albertelli](#) - Collana «Storia Militare».

*La figura di Adriano VISCONTI è stata oggetto di tre film documentari, per la regia di Claudio COSTA:*

- **Volando con VISCONTI:** dedicato alla memoria di Adriano VISCONTI e Valerio STEFANINI, in cui il **Ten. Pil. Cesare ERMINIO**, che combatté nell'[Aeronautica Nazionale Repubblicana](#) con VISCONTI, racconta la sua esperienza di guerra a fianco del suo amico e Comandante. Negli extra del DVD c'è una testimonianza del fratello di Valerio STEFANINI, Aldo, sulla morte di VISCONTI e del suo giovane Luogotenente.
- **Aquile senza corona:** intervista a un ex volontario nell'[ANR](#), **Mario MONTANO**, che racconta come conobbe VISCONTI a Campoformido. Nel documentario ci sono alcune sequenze molto rare di un film in 8 mm. realizzato dal Ten. Pil. Cesare ERMINIO nel periodo in cui era nel Primo Gruppo Caccia.
- **Il cacciatore del cielo:** l'Asso della Regia Aeronautica **Luigi GORRINI** ha raccontato la sua esperienza bellica nell'[ANR](#), descrivendo la figura di Adriano VISCONTI.

### Breve BIOGRAFIA

Nato a Tripoli l'11 novembre 1915, figlio di un impiegato del Ministero della Guerra, il 21 ottobre 1936 **Adriano VISCONTI** entrò nel **Corso "REX"** della Regia Accademia Aeronautica di Caserta e conseguì il Brevetto di Pilota Militare presso la Scuola di Volo di Caserta.





Proseguì il suo addestramento sul *Breda Ba.25* e sull'*I.M.A.M. Ro.41* e, nel 1939, venne assegnato alla 159<sup>a</sup> Squadriglia del 50° Stormo d'Assalto (Reparto specializzato nell'attacco al suolo).

Nel giugno del 1940, allo scoppio della guerra, **VISCONTI** venne trasferito con il suo Reparto in Africa Settentrionale, presso l'Aeroporto di Tobruk, ove combattè volando sui *Breda Ba.65* e sui *Caproni Ca.310*.

Nel periodo giugno-dicembre 1940 venne decorato con due Medaglie di Argento al Valor Militare ed una Medaglia di Bronzo.

Nel gennaio 1941 **VISCONTI** venne trasferito alla 76<sup>a</sup> Squadriglia del 54° Stormo Caccia Terrestre dove venne addestrato al volo sul Caccia *Macchi MC.200*, svolgendo poi servizio operativo sull'isola di Malta e nei cieli africani con il *Macchi MC.202*.

Nel 1943, promosso al grado di Capitano, divenne Comandante della 310<sup>a</sup> Squadriglia Caccia

Aerofotografica, specializzata nell'aero-ricognizione ed equipaggiata con *Macchi MC.205* in una speciale versione fotografica modificata a Guidonia.

Fino all'estate del 1943 combatte nei cieli dell'Africa Settentrionale guadagnando 4 Medaglie d'Argento e 1 di Bronzo al Valor Militare (altre 2 Medaglie d'Argento gli verranno assegnate dalla R.S.I.).

L'8 Settembre lo coglie a Decimomannu. Nelle ore immediatamente seguenti alla notizia della resa italiana, la maggior parte della nostra flotta aerea (più di mille velivoli) viene catturata dai tedeschi. Erano in servizio circa 5000 Piloti combattenti. Duecento aderiranno alla R.S.I., pochi di più alla Regia Aeronautica. La massima parte, com'era perfettamente comprensibile, si dà alla macchia.

Non però **Adriano VISCONTI** che la mattina del 9 Settembre con il **Sottotenente Giovanni SAJEVA** e il **Sergente Domenico LAIOLO** ai comandi di tre Caccia *Macchi 205* (alleggeriti di tutto l'equipaggiamento indispensabile per fare posto all'interno della carlinga ad alcuni specialisti) decollarono dall'Aeroporto sardo, dando inizio ad un nuovo discorso, ma sicuramente glorioso, capitolo della storia dell'Aeronautica Italiana.

Sorvolato il Tirreno a bassa quota, gli MC 205

giunsero sull'Aeroporto di Guidonia per ricevere direttive e, soprattutto, per sfuggire ad una eventuale cattura da parte delle forze alleate in procinto di sbarcare in Sardegna.

Dai tre snelli Caccia, trasformati in fretta e furia in anomali aerei da trasporto, scesero assieme ai Piloti altri otto appartenenti alla Squadriglia sarda: otto Specialisti che per quasi un'ora avevano viaggiato, chi accucciato chi sdraiato, all'interno di una strettissima carlinga.

Contattato il Comando della Regia Aeronautica di Roma, **VISCONTI** e i suoi compagni si resero conto del totale sfacelo organizzativo nel quale stava affondando il Paese. Lasciati senza ordini precisi **VISCONTI** si trovò costretto ad operare la drammatica scelta di campo, comune a moltissimi giovani combattenti, se mettersi a disposizione del Governo del Re riparato a Brindisi, oppure aderire alla Repubblica Sociale e

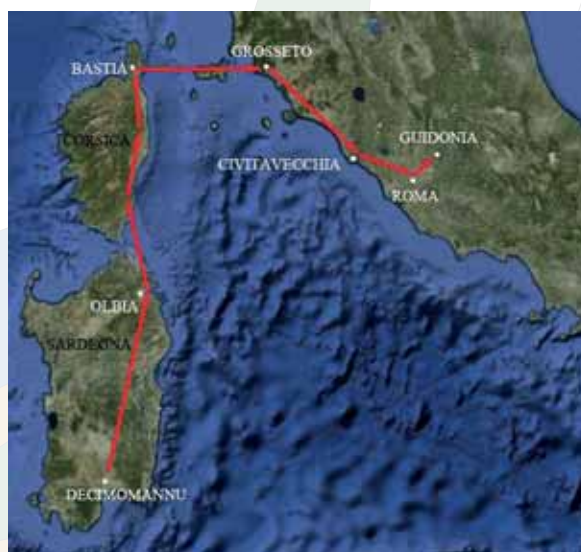
continuare la guerra a fianco dell'alleato tedesco.

**VISCONTI** non ancora ventottenne, pur non essendo né fascista né filo-tedesco, risponde all'appassionato appello del **Ten. Col. Ernesto BOTTO**, che chiama a raccolta gli aviatori italiani a favore della neo-costituita Repubblica Sociale Italiana.

La spinta decisiva per la rinascita dell' Aeronautica sotto le insegne della R.S.I venne data dalla nomina a Sottosegretario di Stato e Capo di Stato Maggiore del **Ten. Col. Ernesto BOTTO**, *Medaglia d'Oro al V.M.*, grande mutilato della guerra di Spagna, ultimo Comandante della Scuola Caccia di Gorizia. Gli Ufficiali, i Sottufficiali e gli Avieri, che nella loro grande maggioranza si ribellarono alla infame capitolazione dell' 8 Settembre, risposero all' appello del leggendario "*gamba di ferro*"

Ciò che spinse **VISCONTI** a riprendere a combattere non furono gli ideali della RSI, ma i bombardamenti indiscriminati degli anglo-americani. Anche gli Ufficiali che si riunirono attorno a **VISCONTI** aderirono alla R.S.I. per reagire ai violenti bombardamenti che falciavano la popolazione civile dell'Italia Settentrionale.

Nominato Comandante del 1° Gruppo Caccia "Asso di Bastoni", con base a Campofornido, sostenne, nei



soli primi sei mesi di attività, durissimi combattimenti totalizzando, con i suoi uomini, 38 vittorie, abbattendo 4 fortezze volanti e 22 bimotori, meritandosi anche più d'una copertina di Achille BELTRAME sulla "Domenica del Corriere".

Nel frattempo, anche il 2° Gruppo Caccia veniva aggregato al 1° e affidato a **VISCONTI**, in quanto aveva perduto la metà dei suoi Piloti.

Fu lui a opporsi alle pretese tedesche di incorporare nella Luftwaffe l'Aeronautica Nazionale Repubblicana, riuscì addirittura ad ottenere dai tedeschi alcuni nuovi Messerschmitt 109, con i quali prima da Thiene, e poi da Lonate Pozzolo (Malpensa), si levava in volo con i suoi uomini ogni volta che le Squadriglie Aeree Alleate dirigevano su Milano, per impegnarle in duri combattimenti. Riusciranno ad abbattere ben 112 aerei nemici.

Fino alla fine della guerra **VISCONTI** combatté in difesa dell'Italia Settentrionale dagli attacchi di bombardieri anglo-americani utilizzando diversi tipi di aerei: Macchi M.C.202, M.C.205 e Messerschmitt Bf.109 G-10.

#### *Eventi tratti da varie fonti bibliografiche*



#### **Macchi C. 205 del 1° Gruppo Caccia « Asso di Bastoni »**

##### **Macchi C. 205**

Era un monomotore, monoplano ad ala bassa, in metallo, fusoliera a guscio, abitacolo chiuso, munito di cappottina trasparente, apribile per ribaltamento laterale D.S. Elica a 3 pale a passo variabile.

Il carrello era totalmente retrattile verso l'interno. Motore: Daimler Benz D.B. 605 A da 1475 cv.

Apertura alare m. 10,60 - lunghezza m. 8,85 con un peso totale di circa 3224 Kg.

Velocità Km. 700. Armamento: 2 mitragliatrici da 12,7 mm. in fusoliera con colpi sincronizzati con le pale dell'elica (3 pale), 2 cannoncini da 20 mm. nelle ali più un cannone da 20 mm. nel mozzo dell'elica.

Primo caccia da combattimento con cannoni da 20 mm.

## **Una Storia vissuta nel cielo**

### **Dopo l' 8 Settembre 1943**

*Dopo quanto riportato sorge una giusta considerazione:*

**"La verità che conosciamo è la verità dei vincitori, la verità dei perdenti spesso esce a decenni di distanza", questo a dimostrare che l'eroismo puro e genuino non ha sponda, ma spesso viene ricordato maggiormente quello dei vincitori e meno quello di chi ha subito l'onta della sconfitta, tant'è vero che sono più presenti nelle nostre memorie gli eroi italiani della 1° Guerra Mondiale, ma forse questo è dovuto anche ad un impronta scolastica formatasi nei primi decenni del dopoguerra e mantenutasi per patriottismo accademico e formale.**

La Sezione di Trieste dell'Associazione Arma Aeronautica in occasione del 75° Anniversario dell'Aeronautica Militare Italiana e delle celebrazioni del 80° Anniversario della prima redenzione di Trieste alla Patria, dal 31 Ottobre al 7 Novembre 1998 ha organizzato una mostra di modelli, cimeli e fotografie a testimonianza di uno Spirito di Corpo di cui vanno orgogliosi.

La celebrazione è stata impreziosita dalla collaborazione del Centro Regionale Studi di Storia Militare Antica e Moderna di Trieste che è culminata con una **presentazione di grande valore storico del Presidente Fulvio BARBIANI che ha reso consapevole di un aspetto della nostra Aeronautica messo a tacere per lungo tempo.**

*"Dal 1943 per due anni volò, oltre all'Aeronautica del Sud denominata "Cobelligerante", quella del Nord chiamata "Nazionale Repubblicana".*

*..... Ora finalmente si può parlare di quei fatti di storia con molta più obiettività.*

*Credo sinceramente che quest'occasione sia la sede migliore per ricordare, senza giudicare e con sentimenti positivi, tutti coloro che in un modo o nell'altro hanno contribuito a creare la nuova Aeronautica Militare Italiana.*

#### **Una storia vissuta nel cielo.**

*L'8 settembre 1943, data indimenticabile nella storia dell'Italia, il governo Badoglio, succeduto a Mussolini, firmò l'armistizio con gli Alleati.*



*L'ambiguo messaggio alla radio, diffuso anche nelle piazze d' Italia con altoparlanti, creò un notevole disorientamento ideologico sia tra i militari sia nella popolazione.*

*A tale data erano operativi appena 200 velivoli, su una produzione in tre anni di 11500 unità di vario tipo. In quei giorni di caos totale interi reparti di stanza al Nord si recarono al Sud, altri dal Sud si recarono al Nord, portando entrambi nei velivoli specialisti e materiali.*

*Fu un momento di gravi e difficili scelte, consumati nell'angoscia del dubbio di obbedire a un ordine o di rispettare onore di soldato anche se abbandonato alla sorte.*

*Quelli che si recarono al Sud, obbedendo al giuramento prestato al Re Vittorio Emanuele III, formarono l'Aeronautica Cobelligerante a fianco dei "nuovi Alleati"; nelle successive missioni di guerra non vennero mai impiegati contro i Piloti italiani attivi al Nord.*

*A onor del vero molti piloti italiani al Sud non vollero partecipare ad azioni militari, preferendo il servizio a terra piuttosto che scontrarsi con colleghi e amici arrecando ulteriori lutti sul suolo italiano già troppo profondamente provato e straziato da continui combattimenti.*

*Aeronautica Cobelligerante dovette in breve tempo abbandonare gli aerei di produzione italiana per carenza di pezzi di ricambio, essendo gran parte delle fabbriche ubicate nel settentrione d'Italia, in quel periodo territorio della Repubblica di Salò alleata della Germania. Quindi ben presto vennero utilizzati aerei alleati, quali i P 39 Airacobra e gli Spitfire che con i Baltimore svolsero nei Balcani missioni di bombardamento e di rifornimento alle unità partigiane operanti in Jugoslavia, con aviolanci di medicinali, viveri, indumenti e armi per un totale di 38922 tonnellate di materiale e 27884 passeggeri. In tali azioni andarono perduti complessivamente 147 aerei e tanti valorosi uomini.*

*Quelli che invece aderirono all'Aeronautica Nazionale Repubblicana, lo fecero per un alto concetto militare dell'onore nella parola data e per difendere il suolo della Patria dalle indiscriminate incursioni di bombardamento e di libera caccia degli aerei angloamericani.*

*Tale travagliato periodo storico, merita un maggiore approfondimento anche perché, grazie all'attuale maturata coscienza storica, finalmente si possono*

*ricordare quelli che più o meno celatamente vennero "dimenticati".*

*Anche per questo motivo, il Centro Regionale Studi di Storia Militare Antica e Moderna di Trieste, si propone di attuare tra i suoi scopi la conoscenza della realtà storica in una visione apolitica e apartitica strettamente legata alla documentazione in proprio possesso o quando possibile, alla testimonianza diretta degli ex combattenti.*

*Questi Piloti iniziarono spontaneamente a organizzarsi dopo il proclama lanciato alla radio dal Tenente Colonnello Ernesto BOTTO, conosciuto con il soprannome di "Gamba di ferro".*

*Altri provenivano dai 660.000 militari italiani internati nei territori del Reich che, in parte, aderirono alla Repubblica Sociale italiana (RSI) per una scelta dettata più dall'impulso che dalla ragione. Per l'adesione di taluni si può azzardare l'ipotesi che siano state proprio le sopra citate massicce formazioni di bombardieri che, dopo l'armistizio, continuarono a martellare con particolare accanimento il territorio del nord Italia, soprattutto per colpire le industrie, i porti e i nodi ferroviari delle principali città, colpendo inevitabilmente anche molte aree urbane limitrofe.*

*Si riunirono da prima alla spicciolata e poi sotto precise direttive del Ministero della RSI. Molti di loro ritennero ignominioso armistizio e credettero giusto continuare a combattere a fianco del vecchio alleato germanico.*

*Formarono per primo il gruppo autonomo Montefusco, seguito subito dopo dall'1° e 2° Stormo da Caccia, equipaggiati inizialmente con i nuovi caccia Fiat G 55, Reggiane 2005 e Macchi 205.*

*Venne riformata la squadriglia di aerosiluranti. Operarono anche due Gruppi da trasporto, il Trabucchi e il Terracciano, impiegati dalla Luftwaffe soprattutto sul confine orientale. I bombardieri invece rimasero a terra, in quanto Mussolini non volle venissero impiegati in operazioni che avrebbero potuto causare ulteriori vittime tra la popolazione già duramente provata dai bombardamenti angloamericani.*

*Nell'Aeronautica della RSI, vennero formati tre Gruppi Caccia di prima linea, un Gruppo complementare addestrativo, una Squadriglia autonoma di Caccia notturna, una Squadriglia da Bombardamento, un Reparto di collegamento,*



6 Gruppi AR.CO. (Artiglieria Contraerea), un Reggimento paracadutisti con un Battaglione scuola, sei Battaglioni guardie aeroporti antiparacadutisti, le Ausiliarie delle SAF (Servizio Ausiliario Femminile) e Addetti alla segnalazione - scoperta aerei, per un totale di 30000 aviatori.

L'Aviazione Nazionale Repubblicana, impiegata quasi esclusivamente contro i bombardieri alleati e in missioni di siluramento navale, visse un grave momento di crisi nell'estate del 1944: il comando della Luftwaffe in Italia, al seguito del rientro in Germania dell'intera Luftflotte 2 (composta dagli Stormi da Caccia 3°, 51°, 53° e 77°) volle conglobare tutti i piloti italiani, compresi specialisti e meccanici, in una "Legione Aerea Italiana" con divisa germanica e giuramento di fedeltà al Fuhrer, posta sotto il comando di ufficiali tedeschi.

Il Comandante del 1° Stormo, Maggiore Adriano VISCONTI, insieme ad altri Ufficiali si oppose a tal punto a questo pesante ultimatum da decidere di distruggere al suolo molti dei 450 aerei disponibili.

Nel periodo in cui fu richiamato in Germania, per ordine di Hitler, il Comandante della Luftwaffe in Italia, feldmaresciallo Wolfrarn von Richtoffen (parente del famoso "Barone Rosso" asso tedesco della I Guerra Mondiale), l'Arma italiana consisteva in uno sparuto gruppo di aerei da caccia non sempre in buona efficienza.

Intervennero quindi la Germania rimpiazzando i velivoli danneggiati con un cospicuo invio di ottimi Messerschmitt BF 109, nelle versioni G 6/10 e, in numero minore, K4.

Dal 18 novembre 1943 (data della formazione dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana) al 26 aprile 1945 il totale di velivoli perduti per cause belliche ammonta a 3963 unità.

Va ricordato che dalla fine del conflitto, i Governi della Repubblica non riconobbero ai Piloti della RSI le onorificenze né gli avanzamenti di grado ottenuti durante il loro servizio.

Il loro valore di combattenti venne invece riconosciuto dagli ex nemici, tanto che una foto del Maggiore Adriano Visconti (ANR con 26 abbattimenti) si trova tra gli Assi del cielo della 2° Guerra mondiale presso lo Smithsonian Institute a Washington DC.

Spitfire V inglesi, Lockheed P.38 Lightning e North American P.51 Mustang americani equipaggiavano gran parte dei reparti da caccia italiani.

Conobbe un buon successo anche il North American T-6 Texan, impiegato per l'addestramento avanzato dei nuovi piloti, come pure per un lungo periodo il bimotore da collegamento Beechcraft C45.

Alla fine del conflitto mondiale e instauratasi con un referendum la Repubblica Italiana, la linea di volo dell' Aeronautica Militare Italiana (ex Regia Aeronautica) era composta da svariati modelli di velivoli che andavano dai nuovi caccia forniti dagli Alleati ai modelli sopravvissuti al conflitto, come alcuni Cant Z 506 e SM 82 "Marsupiale".

Questi ultimi, a causa delle clausole del trattato di pace che vietavano all'Italia l'utilizzo di bombardieri, volarono inizialmente con le insegne dell'Ordine di Malta. Il loro impiego era limitato esclusivamente al trasporto truppe o come velivolo scuola per paracadutisti.

Dopo aver utilizzato una molteplice tipologia di aeroplani a elica, l'Aeronautica Militare Italiana ebbe in dotazione il suo primo aviogetto da caccia, il De Havilland DH 100 "Vampire".

La Fiat e la Macchi iniziarono la costruzione del Vampire su licenza, permettendo così la rinascita dell'industria aeronautica italiana.

La svolta che permise un decisivo balzo qualitativo avvenne con l'arrivo nei primi anni '50 dei caccia a reazione di costruzione americana Republic F-84G Thunderjet, di cui vediamo un'illustrazione con lo schema di una delle prime Pattuglie acrobatiche italiane, "Le Tigri Bianche", che dal 1955 al 1956 promossero con le loro manifestazioni attività dell'Aeronautica Militare Italiana.

Protagonisti della guerra in Corea, i North American F-86 E Sabre, furono introdotti nella nostra Aeronautica come aerei da caccia e da appoggio tattico.

Vennero costruiti in Canada, in quanto gli americani non ritennero sufficientemente pronta la nostra capacità industriale per poter produrre aerei particolarmente sofisticati (per l'epoca) come l'F-86.

Solo al momento di mettere in servizio il nostro primo caccia ognitempo, il North American F-86 K (derivazione dalla quasi gemella versione statunitense D), la Fiat s'impose di acquisirne la licenza di costruzione.

Questo permise alla nostra industria aeronautica



di perfezionare le tecniche e le metodologie costruttive anche con l'impiego di nuovi materiali aeronautici provenienti dalle esperienze americane.

F-86 K per il suo "naso" prominente, dovuto all'installazione di un radar più forte per la navigazione e la caccia notturna, venne scherzosamente chiamato dai Piloti americani "Sabre Dog" (il Sabre con il muso di cane) e dai nostri piloti con il nomignolo di "Kappone".

Fu costruito in 221 esemplari tutti riservati esclusivamente alla nostra aeronautica e permise alla nostra industria, grazie all'esperienza costruttiva, di preparare le basi necessarie per la progettazione e la costruzione di aerei da caccia totalmente italiani.

Nei primi mesi del 1954 la Fiat partecipò con un progetto alla richiesta da parte della NATO, espressa alle principali industrie aeronautiche europee, di presentare lo studio e successivamente la realizzazione di un prototipo, per un caccia leggero da appoggio tattico da inserire in tutte le forze aeree dei Paesi dell'unione atlantica.

Nacque così il famoso G.91. Simile nelle sue linee di base al F-86 K ma di dimensioni più contenute, il primo caccia tutto italiano del dopoguerra decollò per la prima volta il 9 agosto del 1956.

Nelle valutazioni tecniche e di volo tenutesi in Francia nell'anno seguente dimostrò di soddisfare in pieno tutte le richieste espresse dal concorso. Non ebbe seguito la possibilità di diventare il caccia "standard" per i Paesi della NATO, venne però adottato per un buon periodo dalla Germania e dal Portogallo.

Il G.91 venne anche valutato, in una decina di esemplari, dall'esercito USA per le sue capacità di atterraggio e decollo da piste non preparate o da superfici erbose.

Nella nostra Aeronautica rese un prestigioso servizio anche presso il 313° Gruppo Addestramento Acrobatico, molto più conosciuto come Pattuglia Acrobatica Nazionale "Frecce Tricolori".



## M.Ilo Pil. ITALO ROSSINI ... alias "Ciarnin"

### Pilota delle "Tigri Bianche" 1955 - 1956

Ha compiuto 91 anni il 22 Dicembre 2011 ed i suoi "ricordi" sono ancora profondi e, stante l'innata modestia e riserbo del personaggio, solo su incalzante richiesta ha accettato di **rievocare ai Soci del**

**"Circolo della P.A.N."**

### un frammento della sua "vita aeronautica".

Le **Tigri Bianche** avevano avuto una lontana incubazione, alla 386<sup>a</sup> squadriglia, sull'Aeroporto di Galatina, allora comandata dal **Cap. Cesare TOMMASINI**.

Era l'anno 1946 ricorda con lucidità **Italo ROSSINI** che tutti gli amici, anche in Aeronautica conoscono con l'inconfondibile soprannome di famiglia, "**Ciarnin**".

Avevamo in dotazione lo **Spitfire V** ed assieme al **Serg. M. Valter OMICCIOLI** provavamo molto spesso, con cura e metodo, le figure acrobatiche che poi sarebbero state, in buona parte, anche quelle delle **Tigri Bianche**.

Le **Tigri Bianche** nacquero ad Aviano al Comando del **Magg. Mario BELLAGAMBI**.

Ricorda sempre "**Ciarnin**" che avevano appena completato il passaggio sull'**F 84 G**, sotto la guida di un istruttore americano, il **Ten. RULMANN**.

Eravamo sull'Aeroporto di Istrana. Qui venne designato al Comando della Pattuglia Acrobatica il **Cap. Roberto DI LOLLO** "**Pilota che aveva avuto impegnative esperienze di guerra**" e che, a detta di tutti, "**aveva un gran manico**"!

C'era poi il **Serg. Attilio MALASPINA**, il **Ten. Franco PISANO** ed io, allora **Serg. M. Italo ROSSINI**, completavano la formazione, come riserva, il **M.Ilo Toni BALASSO** e, solo più tardi, entrò il **Ten. Claudio VEZZI**; ciò avvenne quando, uno sciocco incidente sul poligono di Magnago, ci portò via il caro MALASPINA.

La mia posizione di "**fanalino di coda**" era piuttosto impegnativa durante tutte le prove e quando il **Com.te DI LOLLO** decise che, finita l'esibizione, avremmo fatto l'**atterraggio a rombo**, ebbi un sussulto. Al primo accenno pensai che scherzasse, ma quando compresi che invece diceva sul serio feci subito le mie rimostranze.

Ero molto preoccupato dall'idea che il velivolo che

pilotavo avrebbe “succhiato” tutta la sporcizia sollevata sulla pista dai tre jet che mi precedevano. L'atterraggio avveniva proprio come quando si era in volo, cioè a 4 metri di distanza dall' F84 che mi precedeva.

Dopo queste mie perplessità fu disposto che la spazzatura con aspirazione fosse ripetuta più volte, triplicata per l'esattezza. Poi io stesso ogni mattina andavo a controllare di persona le due testate pista per sincerarmi che il lavoro fosse stato eseguito a puntino. Lo facevo con grande piacere anche perché, con l'occasione, sbirciavo nei prati accanto per cercare se ci fossero dei pivieri, delle pavoncelle o qualche altro volatile. Da qui si capisce che sono sempre stato un appassionato cacciatore.

Delle molte manifestazioni della stagione delle **Tigri Bianche** posso dire senz'altro che la migliore in assoluto, secondo me, fu quella che tenemmo a Fiumicino, la cosiddetta *M.A.F. 56*, in occasione dell'inaugurazione dell'Aeroporto internazionale.

Ci trovammo al decollo, forse anche per una incomprensione tra di noi, molto tesi.

Senz'altro però quell'esibizione fu la più spettacolare ed accurata di tutto il nostro ciclo operativo. Ricordo che mancava un'ora al decollo; sapendo che era venuto da Senigallia un autobus con tanti miei concittadini, tra i quali molti amici piloti, chiesi al **Com.te DI LOLLO** di poterli brevemente salutare.

Stimai che mi sarebbero bastati appena sei minuti: due per andare da loro, altrettanti per tornare e due per i saluti veri e propri. Ero appena giunto tra i miei concittadini quando sentii tuonare una voce terribile. Dal sistema degli altoparlanti qualcuno imperiosamente chiamava: “*il Pilota ROSSINI subito sulla linea di volo*”. Mi precipitai indietro, con il cuore in gola, ampiamente nei tempi stabiliti, ma solo dopo seppi il perché di quanto era successo: il decollo era stato anticipato di dieci minuti.

**Italo ROSSINI**



**PISANO, DI LOLLO, ROSSINI e MALASPINA**

**Biografia del M.Ilo Pil. Italo ROSSINI pubblicata dall' "Associazione di Cultura Aeronautica delle Marche " il cui progetto è finalizzato alla ricerca, studio, conservazione e divulgazione di tutto ciò che può entrare a far parte della memoria storica del territorio marchigiano.**

Nasce a Senigallia nel 1920. Nel corso degli anni trenta la cittadina è interessata da un notevole fermento aviatorio e molti giovani si avvicinano all'aviazione.

**ROSSINI** fa parte di questa schiera e nel 1939, frequenta il Corso di Pilota Civile presso la vicina sezione RUNA di Falconara dove in poco più di due mesi si brevetta.

Con questo titolo in tasca, al momento della chiamata alle armi, entra a far parte della Regia Aeronautica.

Viene assegnato alla Scuola Militare di Volo di primo periodo che ha sede nello stesso aeroporto da dove esce brevettato a pieni voti nel giugno del 1940.

Assegnato alla Caccia trascorre il resto dell'anno e buona parte del seguente, in varie Scuole di secondo periodo per addestramento e passaggio macchina.

Alla fine dell'estate entra in organico alla 82<sup>a</sup> Sq. che, con le gemelle 77<sup>a</sup> e 78<sup>a</sup>, forma il 13° Gruppo del 2° Stormo Caccia.

Lo Stormo é armato con *Macchi Mc 200* e si sta preparando per il prossimo ciclo operativo in terra africana.

Nel marzo 1942 tutto il Reparto si trasferisce in Libia e come prima responsabilità gli viene affidata la protezione della zona di Bengasi.

Dopo pochi giorni inizia l'offensiva che porterà le nostre truppe fin quasi al confine egiziano.

I *Macchi* sono impiegati nel logorante e pericoloso appoggio alle truppe di terra fino alla fine di giugno quando arretrano a Tobruk, per un periodo di riposo.

Con l'inizio di settembre prende il via la controffensiva inglese e seguono mesi di aspri combattimenti per contenere lo strapotere inglese che ricaccia indietro le nostre forze.

Tutto il Gruppo si prodiga fino allo stremo e già a novembre si trova a corto di velivoli.

L'avanzata inglese, ora supportata anche dall'aviazione americana, è inarrestabile e nel gennaio 1943 il 13° Gr. è in Tunisia e dopo aver ceduto ad un altro Reparto il



**Italo ROSSINI con il suo F84 G del 51° St.**

materiale di volo viene rimpatriato. La nuova sede è Torino in attesa di ricevere nuovi velivoli.

Per l'impegno profuso in un anno di combattimenti in terra africana, **ROSSINI** viene decorato con una M.A.V.M..

Dopo varie vicende l' 82° Sq., ancora in attesa di aerei, viene colta in Sardegna dall'armistizio.

L'82° Sq., che in pratica è tutto ciò che rimane del vecchio 13° Gr., ripara al Sud dove, dopo essere confluita nel 155° Gr., entra a far parte del così detto Raggruppamento Caccia della Regia Aeronautica Cobelligerante e partecipa alla Guerra di Liberazione.

I Voli di guerra del 155° Gr. di **ROSSINI** prendono avvio dalla primavera del 1944 operando da basi pugliesi a bordo dei vecchi e logori *Macchi Mc 202* e *205*.

Il teatro operativo è rappresentato dal lontano e pericoloso fronte dei Balcani, per portare aiuti ai nostri reparti rimasti isolati ed ai partigiani del Maresciallo Tito.

Per le operazioni dopo l'armistizio, con la Caccia della Regia Aeronautica Cobelligerante, **Italo ROSSINI** ottiene la M.B.V.M..

Nel dopoguerra continua con la sua carriera di Pilota Militare entrando a far parte del 51° Stormo formato dai Gruppi 20°, 21° e 155°.

La prima dotazione di aerei è composta dai *Supermarine Spitfire*, poi sostituiti dai *Mustang* ed infine con i potenti *P47 Thunderbolt* americani.



**«Tigri Bianche» 1955**  
(da Sx a Dx)

**Balasso, Pisano, Bellagambi, Di Lollo, Rossini, Malaspina**

Dal 1952 avviene la transizione sui velivoli con motore a reazione prima sul *Vampire DH 100*, primo velivolo a reazione pilotato da **Italo ROSSINI**, e poi sull' *F 84 G*.

Con l'arrivo del nuovo e finalmente moderno materiale di volo, la nostra Aeronautica Militare avvia una profonda trasformazione che vede la nascita delle Aerobrigate.

Si comincia a pensare alla formazione di "team acrobatici", un'antica tradizione italiana, che saranno il biglietto da visita della nuova Aeronautica.

In questi anni ogni Aerobrigata provvede a formare una Pattuglia Acrobatica che per un periodo di due anni, a rotazione e con una di riserva, ha il compito di rappresentante ufficiale dell'Aeronautica Militare.



**«Tigri Bianche» 1956**  
(da Sx a Dx)

**Rossini, Pisano, Di Lollo, Balasso, Vezzi**

## “ UNA CONQUISTA SOFFERTA ”

Il grande, in tutti i sensi, **PAOLO COMINI** ricorda .....

1974 - la 1° OLIMPIONICA per gli SPECIALISTI delle FRECCE TRICOLORI



1974 - Cena Specialisti Linea Volo con il T. Col. ZARDO inaugurano l'Olimpionica

“ Durante le missioni in Italia e all'estero, al seguito della P.A.N., nelle cerimonie o cene ufficiali eravamo

sempre in divisa (*noi Sottufficiali*), mentre il personale delle altre rappresentanze indossavano l'“*olimpionica*”, ciò comportava per noi un senso di disagio.

Nel periodo di Comando del **T.Col. ZARDO** abbiamo proposto di realizzare l'agognata “*olimpionica*”; fummo entusiasti ..... dalle idee siamo passati al recupero dei fondi necessari.

In quel periodo il Gruppo aveva 4 Equipaggi di Volo le cui “indennità” vennero recuperate dagli intestatari e versate in un “*fondo comune*”, così pure i proventi del “*trattore*” (indennità guida trattore – 4/5 per Gruppo) incrementarono il gruzzolo.

Raggiunta una certa cifra il **T.Col. ZARDO** ordinò la stoffa al lanificio Marzotto di Schio (VI) direttamente in fabbrica, ciò ci permise di acquistare a buon prezzo stoffe di qualità.

Del taglio si incaricò un collega, il quale non pratico lasciò sprovvisto qualcuno – **ZARDO** stesso.

Un sarto infine confezionò le “*olimpioniche*” ansiosamente desiderate.

..... Sembra proprio una “*storia di altri tempi*” e in realtà 38 anni sono passati ! “

**Paolo COMINI**



I potenti mezzi - storici - a disposizione della Linea Volo





## Notizie in breve

### RICONOSCIMENTO al nostro Socio RENATO ROCCHI

**10 Dicembre 2011**, nella ricorrenza della *Patrona degli Aviatori "Madonna di Loreto"*, l'A.A.A. di Monfalcone ha consegnato il **Premio** quale "**Personaggio Aeronautico dell'Anno**" al **Col. Renato ROCCHI**, storico speaker delle "*Frecce Tricolori*" quale riconoscimento ad una persona che con la sua opera e la sua attività ha contribuito a diffondere la cultura aeronautica nel territorio.

Nella sala dell'auditorium di Ronchi dei Legionari è stato il *Presidente Col. Rino ROMANO* a consegnare l'ambito riconoscimento, un quadro donato dall'artista *Comm. Aldo BRESSANUTTI*, al **Col. Renato ROCCHI**, personaggio aeronautico che per decenni si è particolarmente distinto nell'incarico di speaker delle "*Frecce Tricolori*" nelle manifestazioni aeree civili e militari in Italia ed all'estero con la sua appassionata descrizione delle evoluzioni acrobatiche dei Piloti civili e militari, coinvolgendo gli spettatori negli eventi e contribuendo così a diffondere l'interesse della gente verso il complesso mondo dell'aviazione e dell'aeronautica in particolare.

**ROCCHI** visibilmente commosso per gli attestati di stima e di riconoscenza, ha sviluppato il suo intervento sulla figura del *fondatore delle "Frecce Tricolori"*: il **Magg. Pil. Mario SQUARCINA** che è stato il Pilota che ha voluto, ha inseguito, ha creduto alla Pattuglia Acrobatica Nazionale.

Sono intervenuti il *Consigliere Regionale Franco BRUSSA*, l'*Assessore alla Cultura Paola BENES*, il *Consigliere Provinciale CUMIN*, il *T.Col. SARTORI* in rappresentanza del Comandante del 2° Stormo ed il *T.Col. CALLIGARIS* in rappresentanza del Direttore dell'U.T.T. di Milano, oltre all'onnipresente *Gen. B.A. Massimo MONTANARI*.



La cerimonia di consegna del premio

## COMUNICATO

Il *nostro Socio Br.Gen. LENZI Dott. Giuseppe* è stato eletto ad una impegnativa carica associativa: **Presidente del Consiglio Regionale "ASSOARMA" Campania** (Associazioni Combattentistiche e d'Arma della Campania) per il triennio 2012-2014.

Puntualmente il *Consiglio Direttivo del "Circolo della P.A.N."* gli rivolge l'Augurio di perseguire al meglio le finalità e gli scopi dell'Associazione.

## "EVOLUZIONE"

### Mostra a Villa Morosini Cappello di Cartigliano (VI)

Con il patrocinio della Regione Veneto e della Provincia di Vicenza, l'Assessorato alla Cultura e il Comitato Biblioteca di **Cartigliano** il 24 Settembre 2011 con l'intervento del **nostro Socio il Brig.Gen. Gianfranco DA FORNO**, storico "*speaker*" delle *Frecce Tricolori*, hanno inaugurato la mostra "**EVOLUZIONE**" per celebrare il 50° Anniversario del primo volo spaziale di Alan Shepard (NASA 5 Maggio 1961), il 30° Anniversario del primo lancio dello Space Shuttle (12 Aprile 1981), ma anche il



50° Anniversario della nascita delle *Frecce Tricolori* (1 Marzo 1961) da sempre nel cuore di grandi e piccini che con il naso all'insù seguono le gesta della Pattuglia Acrobatica Nazionale.

L'esposizione era arricchita da numerosi modelli in legno, fatti a mano dal **nostro Socio Onorario Raffaele CUCCAROLLO**, che riproducono le formazioni delle *Frecce Tricolori* e lo Space Shuttle in varie dimensioni e fasi del volo, da foto e filmati concessi gratuitamente dall' A.S.I. (Agenzia Spaziale Italiana), dall'A.M.I. (Aeronautica Militare Italiana) e dalla NASA (National Aeronautics and Space Administration), prototipi concessi dal Club Aeronautico di Thiene ed una tuta spaziale prestata dal Museo di Montebelluna, oltre alla mostra fotografica ufficiale delle *Frecce Tricolori*.

## CONVENZIONI

La Signora **Luisa BORESTI**, Socio dal 2000 del "Circolo della P.A.N.", ha attivato un gradevole **Bed and Breakfast** presso la sua abitazione a Ospedaletti (Imperia) con vista sul mare tra Sanremo e Bordighera e ha deciso di proporre la seguente Convenzione per il 2012:

**Sconto 15%** per Soggiorno + 1<sup>a</sup> Colazione riservato ai Soci del "Circolo della P.A.N." e loro familiari in:

- camera matrimoniale "Le Rose"  
min. € 60,00 max € 90,00 (a notte per 2 persone)  
Sconto 5% minimo 3 notti (escluso Luglio, Agosto e festività)
- suite "Il Melograno"  
(1 camera matrimoniale + soggiorno/angolo cottura con 2+2 posti letto)  
min. € 70,00 max € 100,00 (a notte per 2 persone)  
min € 350,00 max € 700,00 (a settimana per 2 persone)  
3° - 4° letto € 20,00 per notte

### Bed and Breakfast "Il Melograno"

Strada Costa dei Pini, 6

18014 Ospedaletti (IM)

Cell. 339.1312184 – 393.9727003

e.mail: [luisa.melograno@gmail.com](mailto:luisa.melograno@gmail.com)



veduta dalla terrazza del «Melograno»

Il Signor **Demetrio DE MAGISTRIS** ha rinnovato per il 2012 la Convenzione riservata ai Soci del "Circolo della P.A.N." e loro familiari già concessa nel 2011 (vds. Notiziario del 15 Aprile 2011):

- **20%** di sconto sulle tariffe ufficiali di pernottamento e prima colazione segnalate sul nostro sito [www.tenutadelmorige.it](http://www.tenutadelmorige.it)

- **10%** di sconto sui prodotti in vendita presso il nostro spaccio aziendale

- **10%** di sconto sulla ristorazione (cene).

**L'Agriturismo Tenuta del Morige** è immerso in un bosco di ulivi di 12 ettari ed è a 3 Km. dallo splendido Mar Jonio (S.Maria al Bagno e S. Caterina). Dista 8 Km. da Gallipoli, 22 da Lecce e 10 dall'Aeroporto di Galatina. La struttura è aperta tutto l'anno.

### Agriturismo "Tenuta del Morige"

Contrada Morige – C.P. 54

73044 Galatone (Le)

Tel. e Fax +39 0833 574442

Cell. 368.3890377

e.mail: [morige@tenutadelmorige.it](mailto:morige@tenutadelmorige.it)

[www.tenutadelmorige.it](http://www.tenutadelmorige.it)

## RICORDANDO

### Due Protagonisti dei "GETTI TONANTI"

Il nostro Socio il **Gen. B.A. Mauro CICERONI** il 28 Ottobre 2011 ha inviato una lettera al mensile "Volare".

Ritenendola di sicuro interesse per i Soci del "Circolo della P.A.N." viene riportata integralmente certi di soddisfare così il suo nobile pensiero:

*"Avvenimenti di tanti anni fa costituiscono sempre un pizzico di storia aeronautica ed il mio intervento su quell'articolo, più che una puntualizzazione, tendeva a sottolineare il ruolo avuto di due componenti, ora scomparsi, di quella formazione acrobatica: i "Getti Tonanti".*

"Egregio Direttore,

seguo con interesse le puntate sulle formazioni acrobatiche "prima delle Frece". Nel rivivere la saga di quel passato col numero di ottobre, mi viene spontaneo e doveroso sottolineare il ricordo di due compianti protagonisti dei "Getti Tonanti", che per le loro doti hanno dato in'impronta a questa formazione:

**Franco PICASSO**, giovane e bravo capo formazione. Con la sua determinazione non rinunciò alle proprie idee innovative nel caratterizzare il programma di volo, anche in presenza dei più noti esperti-consulenti citati nell'articolo;

**Enzo VILLANI**, generoso e sensibile (molto apprezzati i suoi quadri – a lui si deve l'insegna e la livrea dei velivoli), per le sue qualità umane e per la stima di cui godeva, lontano da ogni atteggiamento da "prima donna", era l'anima del gruppo: era lui capace di appianare le immancabili divergenze all'interno del "team" (gli abbracci a fine volo non erano di moda!). Inoltre, la sua professionalità era tale da permettergli di ricoprire senza limitazione ogni ruolo: un vero e proprio "Jolly".

Tornando a quel periodo mi viene anche naturale una considerazione su un fenomeno che ha, più o meno, toccato tutte quelle Pattuglie: i Piloti di quelle formazioni condividevano la quotidianità con i propri colleghi dei Gruppi di Volo all'interno dei quali erano stati selezionati ed era lecito aspettarsi che dopo quel periodo di profondo affinamento al volo, tornando ai rispettivi Gruppi, i Piloti delle Pattuglie Acrobatiche ne costituissero il fulcro nello svolgimento dei compiti operativi.

Purtroppo non è spesso è prevalso remunerativi rinchiudersi in E pensare,



andata così, ma o la ricerca di più impieghi o il sterili reducismi. tornando ai "Getti Tonanti", che ci stava aspettando un periodo intenso e "forte", in un contesto internazionale unico (la Guerra Fredda) e con un F 104 che nel suo ruolo CBOS probabilmente ha espresso il suo più efficace e remunerativo impiego (questo suo ruolo, forse per ragioni di riservatezza, mi sembra che non sia stato mai molto approfondito dall'informazione).

La ringrazio dell'ospitalità. Con stima e viva cordialità"

**Mauro Ciceroni**



## Nuovi Soci 2012

**PAPPALETTERA Rosella** "figlia" del  
**Col. G.A.r.a.t. Domenico PAPPALETTERA**,  
Ufficiale Tecnico alle "Frecce Tricolori"  
dal 21/03/1962 al 05/12/1965

## Momenti tristi

L' **11 Novembre 2011** è deceduta **Klara**, "**mamma**" del **Com.te Andrea DI PAULI**, Socio del Circolo dal 1999.

L'**11 Gennaio 2012** é deceduto **Gino**, "**papà**" del **Col. Carlo BARON**, Socio del Circolo dal 1998.

Il **15 Aprile 2012** è deceduta **Anna**, "**mamma**" del **M.llo 1<sup>a</sup> Cl. Mauro PASCHINI**, Socio del Circolo dal 1999.

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

## un doveroso saluto a BRUGAR

Il 17 ottobre 2011 ha chiuso le proprie ali il nostro **Socio Onorario BRUGAR**, al secolo **Bruno GARBUIO** e le ha chiuse proprio come diceva:

*"Vòjo indormenzàrme da vivo e svejàrme da morto".*  
Nato a Preganziol (TV) nel XX° secolo (24 marzo 1927), *"dopo il morbillo, la cresima e il bombardamento di Treviso si trasferisce con la famiglia a Caerano S. Marco (TV) presso i nonni materni"* dove inizia la sua brillante carriera di disegnatore, grafico pubblicitario, caricaturista, nonché umorista argutamente "ruspante".

Famosa la sua serie di "*fumetto-cronache*" delle partite di calcio del grande Montebelluna 1952-53, graditissime le "*caricature*" dei Piloti della Pattuglia Acrobatica Nazionale cui era legato dalla passione del volo; nell'ambiente aviatorio trevigiano era chiamato la "*Poiana del Montello*".



autocaricatura di BRUGAR

I "*disegni*" delle Pattuglie Acrobatiche dagli anni 30 alle Frecce Tricolori sono state parzialmente raccolte qualche anno fa nel volume "*Dalla Pattuglia Folle alle Frecce Tricolori*".

Geniale autore degli ultimi nove manifesti dei "*Raduni Piloti Pattuglie Acrobatiche*", simpatiche anche le "*vignette*" dedicate agli Alpini e tante, tante e gustose "*caricature*" di innumerevoli amici.

**BRUGAR** ha posto la sua passione, il suo entusiasmo e la sua generosità al servizio del "**Circolo della P.A.N.**" realizzandone il "**logo**" e accompagnando graficamente con le sue vignette i nostri eventi dal 1999 al 2011.

Vogliamo salutarlo e ringraziarlo per l'amicizia dimostrataci congedandoci con una citazione dal suo ultimo libro che, ci pare, ben sintetizzi il suo carattere:  
**«L'allegria é l'ingrediente principale nel composto della salute.»** ( A . M u r p h y )

## Ultime dal Circolo della P.A.N.

Il **T.Col. Pil. Massimo TAMMARO** con grandissima felicità e commozione il 30 Marzo c.a. é diventato "**papà**" di **Matilde**.

Felicitazioni a "**mamma**" **Tania** ..... a **Matilde** gli auguri più veri di fortuna, buona salute e felicità !!!

## ASSEMBLEA GENERALE ANNUALE dei SOCI

*Aerobase Rivolto, 13 Aprile 2012*

Dopo la deposizione della **Corona al Monumento ai Caduti** è iniziata l'Assemblea con un minuto di silenzio "in memoria" di **Silvano CARGNELUTTI** e **Bruno GARBUIO**, alias **BRUGAR**, recentemente scomparsi; a seguire il "benvenuto" del **Com.te del 2° Stormo Col. Enrico FRASSON** e del **Com.te del 313° Gr. A.A. T.Col. Marco LANT** che hanno ricordato la figura di **CARGNELUTTI** e di "BRUGAR".

Nell'occasione il **Com.te Marco LANT** ha consegnato al "Circolo della P.A.N." un libro che raccoglie meravigliose foto in volo delle Frece Tricolori.

Come tutti gli anni, il **Socio Onorario Raffaele CUCCAROLLO** ha offerto per esigenze di rappresentanza del "Circolo della P.A.N." un quadro con una formazione composta da modellini dei velivoli che hanno composto le Pattuglie Acrobatiche Nazionali.

Il Presidente del "Circolo della P.A.N.", causa la perdita del Vice-Presidente Silvano CARGNELUTTI, ha presentato il neo Vice-Presidente Mauro ZONTA, eletto all'unanimità nella Riunione straordinaria del Consiglio Direttivo del 12 Aprile 2012, il neo Consigliere Alberto SORAVITO, già Revisore dei Conti, e il neo Revisore dei Conti Luciano COMMISSO.

L'Assemblea all'unanimità "ratifica" le decisioni del C.D. sia di sospendere l'automatismo della nomina a "Socio Onorario"

del "Circolo della P.A.N." dei C.S.M.A. attenendosi per l'avvenire strettamente a quanto previsto all'Art. 8 – *Soci Onorari* – dello Statuto, sia di fissare la **Riunione dell'Assemblea**



**Generale Annuale dei Soci al primo Venerdì del mese di Aprile**, in deroga a quanto previsto dallo Statuto all'Art. 9 – *L'Assemblea dei Soci* – stante la presa d'atto della "criticità" del bilancio della "forza armata" che unitamente alla richiesta già avanzata dalle *Autorità Militari* evidenzia l'esigenza di non attivare le attività aeroportuali nei giorni non-lavorativi.

L'Assemblea all'unanimità ha approvato il **Bilancio Consuntivo 2011 e Preventivo 2012**.

Al termine dell'Assemblea ai Soci presenti ed "in regola con il pagamento della Quota Sociale 2012" è stato consegnato l'"oggetto regalo 2012" : 3 modellini (F 86E Sabre, G 91 PAN, MB 339 PAN) con stemma del "Circolo della P.A.N." in ottone dorati su plexiglas curvo blu.

Purtroppo, causa le condizioni meteorologiche avverse, le Frece Tricolori non hanno potuto offrire in anteprima il volo del programma acrobatico del 2012. I Soci presenti all'Assemblea, unitamente ai Piloti e Specialisti del 313° Gr. A.A. (*tutti invitati*), hanno assaporato il sempre ricco "buffet" offerto dal Circolo; alla fine l'incontro conviviale è stato chiuso con il tradizionale "ghereghe ... ghez" da parte del neo Vice-Presidente Mauro ZONTA.

**N.B.** Un particolare ringraziamento per la fattiva collaborazione al buon andamento del "Circolo della P.A.N." a tutti i **Consiglieri, Revisori dei Conti** e **Proviviri**, con una particolare annotazione per la

complessa attività svolta dal **Segretario / Tesoriere Luigi ROSSI** e per la stesura del Notiziario del **Redattore Gianfranco BALDAN**.