



Circolo della P.A.N.

Notiziario riservato ai Soci del Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale
Direzione Redazione: Aerobase Rivolto - via Udine, 56 - 33033 Rivolto (UD)
www.circolodellapan.org 1 marzo 2013



Cambio al vertice della Aeronautica Militare Italiana

Aeroporto Pratica di Mare, 26/02/2013

Alla presenza del **Ministro della Difesa** si è svolto il passaggio di Comando a C.S.M.A. tra il **Gen. S.A. Giuseppe BERNARDIS** (uscente) e il **Gen. S.A. Pasquale PREZIOSA** (subentrante)

Il Gen. S.A. Giuseppe BERNARDIS, "PINO" per gli amici, si appresta a rientrare in "terra friulana" così, come ha promesso, sarà più vicino alle vicende del Circolo della P.A.N. di cui è Presidente Onorario fin dalla sua costituzione - 10 Aprile 1999



Lettera del Comandante del 313° Gr. A.A. "Frecce Tricolori" al Presidente del "Circolo della P.A.N."

Rivolto, 4 Novembre 2012

Carissimo Presidente,
nel rivivere le tante emozioni della Cerimonia appena trascorsa, desidero innanzitutto condividere la gioia, l'orgoglio e la dedizione con cui mi accingo ad affrontare questo prestigioso incarico.
Ritengo che il cambio di "Comandante" di qualsiasi organizzazione, rappresenti una tappa fondamentale del naturale processo di avvicendamento e che sia, allo stesso tempo, sinonimo di grande continuità e tradizione.
A nome mio e di tutte le Frecce Tricolori di oggi, il più sentito e riconoscente ringraziamento a Lei Presidente e a tutti i Soci del "Circolo della P.A.N."

Sono fermamente convinto che la vicinanza e l'affetto nei confronti di questo Reparto vadano oltre l'aver condiviso "una meravigliosa avventura".

Le sue radici sono ben più profonde e sono l'espressione più vera di tutti quei valori ed ideali propri di un'intera Forza Armata che noi abbiamo avuto l'onore, il privilegio e la fortuna di poter rappresentare.

Dedizione, passione, onestà ma soprattutto capacità di fare squadra e amore per la nostra bellissima Patria.

Il mio intendimento è di rafforzare ancor di più tale legame che è alla base del nostro successo.

Certo che insieme potremmo scrivere la storia del domani e volare ancora più in alto con lo spirito e la professionalità che da sempre ci contraddistinguono.

Con stima e sincera gratitudine.

Magg. JAN SLANGEN



**Il Comandante del 313° Gr. A.A.
Magg. Pil. Jan SLANGEN**

**Pranzo con tradizionale scambio
Auguri Natalizi tra i Soci del
“Circolo della P.A.N.”
con le rispettive consorti,
familiari ed amici della P.A.N.**

10 dicembre 2012

Il Presidente a fine pranzo, dopo i saluti ai convenuti, ha espresso questo pensiero :

“L’individuo è definibile come fondamentalmente unico in quanto singolo o in quanto particolare.

La centralità dell’individuo, come ben si sa, è uno dei punti cardine del pensiero filosofico e della giurisprudenza dell’Occidente.

Detta centralità, fondamento della giustizia sociale, sta alla base di gran parte dei rapporti interpersonali, di quelli che vengono stabiliti sul lavoro, con le istituzioni, fin dunque a quelli con le Associazioni. Preciso fin d’ora, per non ingenerare equivoci che, secondo me, le Associazioni sono da sempre i “motori” fondamentali della nostra attività relazionale. Ecco ... il “Circolo della P.A.N.” ha proprio come scopo istituzionale quello di:

Promuovere e facilitare tutte le iniziative a formare e rinsaldare lo Spirito di Corpo della P.A.N. nei suoi attuali componenti, di quanti vi abbiano fatto parte in passato e dei familiari in linea diretta di un Ufficiale o Sottufficiale deceduto che abbia fatto parte in passato della F.E.O. di una delle Pattuglie Acrobatiche dell’A.M.I.

Quindi il mio “*appassionato impegno*” è proprio per tenere vivi quei legami che sono nati nelle attività lavorative in Aeroporto, dove ci si sentiva come in una seconda “*famiglia*” .. quella delle “*Frece Tricolori*”.

Sono convinto che dobbiamo continuare a testimoniare il valore della “*centralità dell’individuo*” soprattutto in questi tempi moderni dove la tecnologia ha posto in secondo piano i “*rapporti interpersonali*”.



... il tradizionale taglio della torta da parte della Signora Emmina BORGA FRANZOI coadiuvata dal Consigliere Fabio FRANZ e dal Presidente Assenzio GADDONI ...

Infatti, *ogni filosofia speculativa è il frutto di una crisi dei rapporti umani* e, purtroppo, oggi è quello che si vive giornalmente.

Per il futuro delle nuove generazioni, **dobbiamo manifestare senza ritrosie l’estremo bisogno che l’individuo ha di tornare a relazionarsi mettendo in primo piano, soprattutto con l’*“esempio”*, i valori etici che sono alla base di una convivenza onesta !**

Infatti, a mio parere, il diffuso fenomeno della corruzione e la disonestà nella vita pubblica del nostro Paese non si combatte solo attraverso normative mirate e con pene rivedute ed inasprite, occorre dare innanzitutto l’*“esempio”* iniziando dalle nostre famiglie e via, via fino alle massime istituzioni.”

ASSENZIO GADDONI



**LE STORIE DEGLI UOMINI SONO
LE COSE PIÙ IMPORTANTI
PERCHÉ LE FANNO RESTARE
DENTRO DI NOI !**

Caro Presidente, mi hai esortato a scrivere il mio "ricordo" di **DANILO FRANZOI** ... eccolo !

GIORGIO SANTUCCI

II RICORDO di un AMICO e di un GRANDE PILOTA

"Iniziava un'estate di tanti anni fa: era esattamente la primavera del 1964, quando fui chiamato dall'allora Comandante del Reparto Sperimentale di Volo, Col. Pil. Carlo TOMMASI e fui incaricato di andare in Germania in occasione della Mostra Aeronautica di Hannover. Avrei dovuto presentare un nuovo prototipo della "FIAT Aviazione", il "G 91 PAN", allestito specificatamente per la "Pattuglia Acrobatica Nazionale". L'aeromobile era sostanzialmente un normale "G 91", irrobustito in qualche particolare, alleggerito in altri e di qualche "scatola nera" e munito di "Dampers" sui tre assi di volo.

In quei tempi e, credo anche oggi, la presentazione di nuovi aeromobili in campo nazionale ed internazionale venivano e vengono effettuati dai Piloti Collaudatori del R.S.V..

Debbo confessare che quando avanzai qualche perplessità, soprattutto dovuta al fatto che non conoscevo affatto la lingua tedesca, mi fu prontamente dettagliato:

- Sarei dovuto andare a Torino/Caselle partendo da Pratica di Mare con un "G91" e poi da Caselle sarei stato accompagnato in Germania da un altro velivolo "G91", pilotato da un Cap. Pil. dell'A.M. che conosceva la lingua tedesca ed il territorio, avendo fatto l'Istruttore ad Allievi Piloti tedeschi con il "G91" in Germania.

Così andarono i fatti: partito da Pratica con un "G91" atterrai a Caselle e lì incontrai l'altro Pilota che avrebbe dovuto accompagnarmi ad Hannover; era il Cap. Pil. Danilo FRANZOI.

Danilo era un tipo gioviale, estroverso e simpatico;

infatti in breve tempo fraternizzammo cordialmente. Una prima piccola discussione l'avemmo in merito alla pianificazione del "piano di volo" per arrivare ad Hannover; infatti le condizioni meteo previste erano pessime, con imponenti cumuli e venti decisamente contrari per tutto il percorso.

Danilo era dell'opinione che avremmo dovuto volare in V.F.R. (Visual Flight Rules - regole del volo a vista) per tutto il percorso a bassa/bassissima quota; il sottoscritto, abituato da anni di volo negli Stati Uniti, era decisamente contrario.

Alla fine, dopo varie discussioni e tenendo in considerazione le limitazioni del carburante e la vicinanza dell'aeroporto di Hannover con il confine dell'allora "Repubblica Orientale Tedesca" (Germania Est), concordammo che:

- Avremmo volato in quota, con regolare "piano di volo" in I.F.R. (Instrument Flight Rules - regole del volo strumentale) sopra il territorio francese e tedesco fino a Monaco di Baviera.
- Arrivati a Monaco, in funzione del carburante e del-



Il Cap. Pil. GIORGIO SANTUCCI

le condizioni meteo, avremmo deciso se proseguire in quota fino ad Hannover oppure scendere con regolare procedura strumentale su “Erding” (oggi Monaco di Baviera) e successivamente decidere in merito al proseguimento del volo fino ad Hannover.

Partimmo regolarmente dall'Aeroporto di “Torino-Caselle” in condizioni meteo discrete, sorvolammo il territorio francese a circa 25.000 ft. Ed entrammo in Germania dentro compatti strati di nuvole.

Come pre-pianificato, tenendo in considerazione le pessime condizioni meteo previste su Hannover, effettuammo la discesa strumentale sopra l'Aeroporto di “Erding” e stabilizzammo a quota di circuito di atterraggio.

Effettuiamo una serie di accurati controlli, soprattutto per il carburante e decidemmo alla fine di proseguire in V.F.R. per Hannover.

Danilo passò avanti, il sottoscritto si mise in coppia (molto/stretta) e, lo ricordo perfettamente, io non ero affatto tranquillo.

Infatti ogni velivolo disponeva di un solo “Radio Compass”, in quelle condizioni meteo scarsamente affidabile.

Tuttavia dopo una decina di minuti, volando sopra le cime degli alberi e seguendo (a vista) prima una poi un'altra autostrada, mi ero abbastanza tranquillizzato. Infatti il caro Danilo, sfoderando una inaspettata capacità ed una notevole esperienza, dialogava continuamente con i Controllori tedeschi, chiedendo spesso “Q.D.M.” e “Q.D.R.” e mi conduceva sopra le autostrade tedesche come se pilotasse una “Ferrari volante”.

Sempre sotto una pioggia battente, da un casello ferroviario ad un altro, da un'autostrada all'altra, ci avvicinammo ad Hannover.

Ad un certo punto, nelle comunicazioni radio, si inserirono anche Controllori americani dell'USAF.

Infatti eravamo vicinissimi al confine della “Germania Est” e quella fase del volo era molto delicata.

Tuttavia Danilo procedeva con estrema sicurezza e si permetteva anche qualche “battuta” con i Controllori tedeschi.

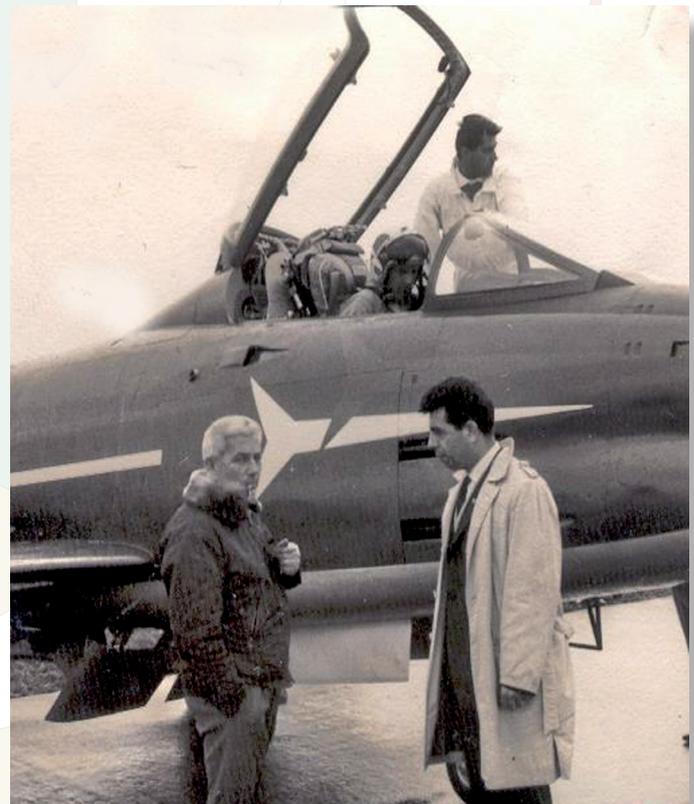
Il sottoscritto dialogava perfettamente con i Controllori del Traffico americani che, fortunatamente, non solo ci vedevano sugli schermi radar ma addirittura ci consigliavano di virare più o meno stretti per non fare scattare allarmi ingiustificati in tutta la zona.

Sempre sotto la pioggia, ma “grazie a Dio” con il carburante nei limiti pre-calcolati, un'ultima autostrada ci

condusse al grande affollatissimo Aeroporto di “Hannover”.

Ultimi controlli, un atterraggio da manuale e subito fummo diretti e successivamente ospitati nell'Hangar riservato alla “FIAT Aviazione”.

Felici del nostro arrivo, trovammo ad accoglierci amici della “FIAT” e del “Reparto Sperimentale dell'A.M.”; l'Ing. GRIOT, il Dott. STORACE (Baffo), il Sig. MERLO, il M.llo BASSOTTI (Chiocchio) ed altri.



Hannover (1964) - Giorgio SANTUCCI con il personale di assistenza A.M. e FIAT

Per tutta la settimana seguente, io effettuai voli dimostrativi con il nuovo velivolo “G 91 PAN” e Danilo strinse una cordiale amicizia con tutti i Piloti presenti e partecipanti all'Air Show; la sera grandi mangiate e bevute conviviali.

Il ritorno, caratterizzato da una mia completa emergenza elettrica in fase di decollo (il velivolo fu colpito da un fulmine), peraltro risolta in maniera brillante dal “Team italiano” sullo stesso Aeroporto di “Hannover”, fu successivamente effettuato in “quota” con regolari “piani di volo” in I.F.R..

Le nostre strade, così come si erano incrociate, si separarono.



Danilo rimase nei Reparti A.M. del Nord e, successivamente, divenne il Comandante in volo della PAN.

Io rimasi assorbito nei vari incarichi dell'R.S.V. a Pratica di Mare.

Ti ricordo e ti ricorderò sempre, caro Danilo, con sincero affetto e meritata stima per ciò che mi hai insegnato in quel breve incontro che fu il nostro viaggio ad Hannover, la mia prima, unica ed indimenticabile esperienza di volo sui cieli tedeschi.”

Gen. S.A. GIORGIO SANTUCCI



Hannover (1964)

Un bel ricordo per il Gen. S.A. Giorgio SANTUCCI

MOSTRE e SALONI

(recensione Stampa specializzata dell'epoca)

HANNOVER

“Dal 23 aprile al 3 maggio 1964 si è svolta all'Aeroporto di Hannover-Langenhagen la biennale rassegna della Aviazione tedesca che da anni si è inserita tra le

mostre di aeronautica a livello internazionale.

Come per le precedenti edizioni la Fiat-Aviazione ha partecipato a questa manifestazione con uno stand proprio di ragguardevoli dimensioni nella grande Hall “B” coperta, e con la presentazione di velivoli in mostra statica all'aperto ed in volo.

L'attività progettuale e produttiva della Fiat in campo aeronautico era illustrata, in una panoramica generale, da elementi di produzione di velivoli, motori ed avio elettronica e da numerose diapositive a colori, nonché da modelli di aerei.

Hanno destato particolare interesse tra i visitatori i modelli dei nuovi progetti Fiat per velivoli a decollo ed atterraggio corto e verticale, G95/4 caccia tattico leggero, e G222 trasporto a medio raggio civile e militare.

Nell'area di esposizione statica all'aperto la Fiat ha presentato per la prima volta al pubblico il G 91 PAN, versione speciale del G 91, adottato dalla Pattuglia Acrobatica Nazionale Italiana - “Frecce Tricolori”.

Il Cap. Pil. Giorgio SANTUCCI, del “Reparto Sperimentale di Volo dell'Aeronautica Militare Italiana”, ha effettuato diversi Voli Acrobatici durante il periodo del Salone, mettendo ancora una volta in evidenza le spiccate doti di maneggevolezza del Velivolo e destando viva impressione tra il pubblico presente che ha, con spontaneità e calore, applaudito lungamente il Pilota.”

... Quanto lungo ed intensamente vissuto è stato questo volo di trasferimento ad Hannover ?

... Indelebile nella memoria !!!

... E chissà quali saranno i “ricordi” di CRISTIANA quando da bambina seguiva in Aeroporto a Rivolto suo “papà DANILO” **scopriamolo**



LETTERA a “papà DANILO” FRANZOI

Caro Presidente,

carissimo Assenzio, è difficile far affiorare vecchi pensieri dopo tanto tempo. Ci ho provato.

E' una lettera, che racchiude ricordi, ormai un po' sbiaditi, della mia infanzia trascorsa con “papà Danilo”, nel suo mondo, nella sua piccola meravigliosa avventura.

Sì, il suo mondo, aveva la forma di un aereo, perché quella era la dimensione in cui ha vissuto, ogni giorno della sua vita.

C'è una frase che abbiamo fatto scrivere sulla sua memoria: “osservare le nuvole e le onde è stato più piacevole che studiare gli uomini” di Hermann Hesse.

Parole che per quanto e come ha vissuto “Danilo” gli sono proprie.

Caro papà,

Assenzio mi ha giocato un brutto scherzo. Ci siamo trovati a salutare il tuo amico fraterno Giancarlo BETIATO e alcune mie frasi gli hanno suggerito l'idea di farmi scrivere qualcosa su di te.

Una figlia che scrive del proprio “papà”.

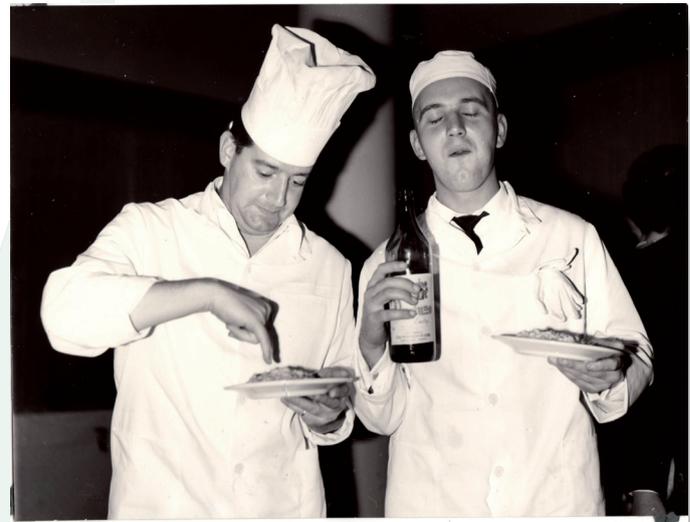
Di un “papà pilota”, sì, ma non solo, “papà cuoco”, “papà amico ironico”, delicatamente attento e distaccato, sensibile ma un po' egoista, decisamente unico.

Mi sono chiesta tante volte come ti vedevano i tuoi piloti, i tuoi amici e tutte quelle persone che hanno fatto parte della tua vita.

Con me non hai mai parlato molto della tua “Pattuglia”. Sei sempre stato discreto, a casa, ed ascoltare era uno dei doni che avevi.

Le acrobazie amavi farle con l'aereo, non con le parole. Il tuo ritirarti da solo, con la Settimana Enigmistica, Topolino e Tex Willer.

Amavo la tua calma e la tua concentrazione nel fare le cose, anche le più semplici, da un ottimo risotto ad una “sostificata” carbonara, che, una volta in pensione, hai condiviso in tante serate con amici e con noi ragazzi che ti ascoltavamo quando raccontavi le tue “bravate” o mentre davi “lezioni di cucina” a Giorgio (Chiarco). Anche se con il passare degli anni il ritmo della vita è diventato “supersonico”, sei sempre riuscito ad infondere calma e sicurezza.



**... lo Chef Danilo FRANZOI e
l'aiutante Valentino JANSA ...
(1965)**

Chi ti ha conosciuto, non dimentica quel tuo particolare potere di farti volere bene.

Quell'equilibrio interiore, quell'arte di essere snob e semplice, preciso e menefreghista, quella capacità di comunicazione e relazione proporzionale alla capacità di silenzio e solitudine.

Eri uno “fuori dal coro”.

Da dove incomincio? Forse da Treviso, che ne dici, da quel giorno del 1965 che, ritornato a casa con la tuta da volo, ti sei tuffato nel fumiciattolo di fronte alla nostra abitazione per ripescare il piccolo canarino, scappato dalla sua gabbietta e io dico “papà anche tu voli, prendilo ...”.

E poi sei arrivato alle Frece, sì quelle famose “Frece Tricolori” a cui i migliori piloti italiani ambivano.

Era il 1966. Siamo arrivati a Codroipo, un paese che ci ha catturato il cuore, quei Friulani, chiusi come i Trentini, ma che poi diventano Amici, veri.

Una casa nuova, una macchina nuova, una famiglia nuova.

Sì, perché siamo sinceri “papà”, la “vera” famiglia erano i tuoi “aquilotti”, era il “campo”, era il “G91”.

Che spavento le prime volte in “biga”, vicino alla “mamma”, con gli aerei che sfrecciavano così vicini sopra le nostre teste. E io con il naso all'insù, a guardare il mio “papà”, che una volta atterrato mi salutava dalla sua cabina di volo.

E dopo il volo, le manifestazioni che ogni anno ti portavano lontano, in paesi che io non conoscevo, rientra-



vi a casa e mai dimenticavi un pensiero per me e poi via a Bertiole; quante partite a briscola e le cene di “caccia” da Nino.

E poi le serate a casa con lo “zio” Riccardo e lo “zio” Valentino, a base di funghi trentini, quelli della “suocera” Marcella. Sì, lo “zio” Valentino, che con la sua Fiat 124 Sport bianca faceva gincana tra le foglie sull’asfalto, mentre mi accompagnava da te a Rivolto dopo la scuola.

In quel periodo era nata Lucia, mia “sorella”, e la “mamma” per qualche giorno rimaneva a casa.

Anche tu “papà”, quando guidavi la macchina, eri convinto di avere una “cloche” al posto del volante, che disastro, la “mamma” ha sempre guidato decisamente molto meglio, lei era un “pilota” delle quattro ruote.

E nel giorno libero, d’estate, tra una manifestazione e l’altra, al mare a Lignano.

Chi più di te si divertiva a portarmi al Luna Park. Ovviamente la giostra preferita erano i piccoli aerei, dove vinceva chi riusciva a rimanere in alto, mentre tutti gli altri aerei scendevano lentamente alla base. Indovinate chi rimaneva in alto, l’unico adulto che si divertiva a “mitragliare” gli altri aerei, il “papà”.



... DANILÒ visto dall’amico BRUGAR ...



... a Rivolto con CRISTIANA ...

Per non parlare degli autoscontri, guidava lui e “tamponeva” sempre le belle ragazze !

Ed un giorno, a Mezzolombardo, eri andato a trovare la “nonna” Gemma, nel tardo pomeriggio ti eri appisolato, lei era uscita chiudendoti all’interno. Per uscire di casa sei sceso dall’albero e sei scivolato, ti hanno ingessato per bene.

Ma tu a Rivolto ci sei ritornato comunque.

Poveri i “tuoi ragazzi” che ti trasportavano dal Circolo alla sala Briefing e ovunque serviva, seduto su una sedia.

E come dimenticare l’ultimo volo da Leader a Rivolto, e la “mamma” che mi dice: “Cristiana guarda, i suoi ragazzi lo stanno salutando !” Era commossa.

Tutta la formazione ti ha abbandonato “da solo” in quel cielo friulano, eri stato trasferito alla Base Nato - SHAPE, in Belgio. E BRUGAR, per l’occasione, ti ha fatto una delle sue splendide caricature, che riuscivano sempre a cogliere la vera “anima” di chi immortalava.

Due anni scarsi di permanenza, intervallati dal seguire la Pattuglia nelle sue missioni in Europa, ad essere “capo Chef” nell’organizzazione della Festa del 2 Giugno e cucinare per 1200 persone!

Fino a quel pomeriggio quando, rientrato dall’ufficio si torna in Italia, a Rivolto!

Una felicità che raramente avevo visto sul tuo volto.

Ti avevano chiesto di rientrare in Pattuglia, sei partito subito, e noi, la tua “seconda famiglia” ti abbiamo raggiunto dopo.



CRISTIANA e LUCIA con papà DANILO
... e la sua vistosa ingessatura ...

E mentre eravamo in attesa della nostra nuova casa a Codroipo, ricordo quanti pomeriggi trascorsi al Circolo Ufficiali a fare i compiti, e il caro Piergianni PERTI che mi aiutava in matematica.

Tanta era la felicità del rientro a Rivolto, tanto il dolore che ho visto nei tuoi occhi quando è mancato Toni GALLUS.

Ogni volta che un "ragazzo" è mancato uno sguardo diverso, una tristezza unica, un ritirarsi in solitudine per alcuni minuti, eri un altro.

E poi Dobbiaco e la Val Gardena, la tua neve, le tue montagne, le vacanze invernali, prima alla Casa dell'Aeronautica, poi da Heini, l'amico altoatesino che "riservava" sempre le camere della sua Pensione "agli amici friulani".

E come non ricordare Rudy e gli Amici di San Candido! Che giornate intense di amicizia bella e duratura. Gli anni passano, ed ecco la nuova esperienza del computer. Non certo per usare Word o Excel, ma per giocare, simulazione di volo a 65 anni!

Per non parlare di quando mi hai chiesto di accompagnarti al Quirinale, per la consegna di un importante riconoscimento. Durante la cena di Gala un tuo Superiore ti ha fatto i complimenti per la bella moglie giovane. E' trascorso qualche minuto prima che tu ammettessi che ero tua "figlia"!

Poi nel pomeriggio acquisto di nuovi giochi di simulazione di volo e casco virtuale.

E saliamo sull'aereo di linea per rientrare a Codroipo. Esperienza indimenticabile ... per il pover'uomo seduto accanto a me che ha trascorso i peggiori settanta minuti in volo della sua vita. Hai incominciato informandoti sul Comandante, poi hai commentato ininterrottamente il volo e le manovre, ovviamente discutibili, tant'è che il mio vicino era terrorizzato! Ho quasi finito di raccontarti ma sai cosa mi stupisce ora ogni volta che entro alla Base di Rivolto e vedo i Piloti delle Frecce, per un attimo davanti agli occhi sfilano alcune immagini che coprono più di 45 anni della mia vita.

Ho corso nei prati davanti al Circolo Ufficiali, con Antonella (CUMIN) e Patrizia (JANSA) e vedevo i Piloti così grandi, così alti, così importanti come il mio "papà".

Poi sono arrivati gli anni in cui con i Piloti ci trovavamo a cena, tra amici della stessa età, ed ora, oggi, penso che qualcuno di loro potrebbe quasi essere mio figlio.

Come non ricordare il consueto 1° Maggio, "l'apertura di stagione": sempre un brivido fortissimo, una



... Danilo FRANZOI a bordo di un affettuoso
"trasporto a quattro"
(Toni GALLUS, Angelo GAYS, Giancarlo BONOLLO
e Renato ROCCHI) ...



scossa come poche, un pensiero che mi riporta sempre a te, al tuo aereo blu, ai tuoi occhi felici, come quando, ormai con i capelli bianchi, sei arrivato in campo alla guida del mio 2CV giallo insieme a Toni TAMAI ... due ragazzini nell'animo.

E poi ricordo l'anno scorso, sempre al 1° maggio, spiando la "mamma" seduta accanto a Renato ROCCHI e Vittorio CUMIN, ho pensato con orgoglio, che sei stato anche tu uno di loro, uno di "quelli" che ancora oggi fa commuovere ed emozionare chi vede volare quei dieci aerei nel cielo friulano e nei cieli di tutto il mondo. Quei dieci "ragazzi" che fanno sognare persone di tutte le età ancora con il naso all'insù. E all'insù avevo il naso anche quel giorno che ti ho salutato per l'ultima volta, ancora un'altra dimostrazione di enorme affetto, un "tricolore" con il rombo dei tuoi arerei ti ha detto "ciao".

Adesso che non ci sei più, le persone mi raccontano "storie dei tuoi voli", "acrobazie rischiose", racconti inediti della tua vita, molti sono incredibili.

Ciò che mi commuove è leggere nei loro occhi che non ti hanno dimenticato, anzi ti ricordano con grande affetto.

Per noi, la tua famiglia, è la cosa più bella che potessi lasciarci.

Sono contenta di scoprire una parte di te che non conoscevo.

Per noi sei stato "papà", un "pilota", che giocava a "pinacolo" con noi ragazzi nelle sere invernali dopo aver cucinato una buona pastasciutta accompagnata da un calice di vino di PITTARO.

Ma qualcuno ha contribuito molto a farti diventare colui che tanti ricordano:

il tuo "gruppo", quei "ragazzi" che insieme a te hanno fatto delle "Frecce Tricolori" la grande Pattuglia che oggi ammiriamo ed amiamo.

E tua "moglie" Emmina, una donna forte, che ti ha lasciato libero di volare dove volevi.

Credo proprio di dovermi fermare qui.

Nel migliore dei casi questo articolo sarà letto con attenta curiosità, nel peggiore solo letto. Una terza eventualità, forse qualcuno ti ricorderà con un sorriso.

Ciao Pony 1

"Kiki" - CRISTIANA FRANZOI

GHEREGHEGHEZ ... GHEZ !

Ripetuto tre volte con quanto più fiato possibile è il famoso <<grido>> dell' Aeronautica Militare.

Il "grido" *Ghergheghez* è lanciato normalmente dal *Capo Calotta*, ma non esclusivamente, a cui la platea risponde *Ghez*, così per tre volte.

All'ultimo dei tre *Ghergheghez* si risponde con tre *ghez* consecutivi, ovvero:

Ghergheghez ... ghez; Ghergheghez ... ghez; Ghergheghez ... ghez ... ghez ... ghez !

La versione ufficiale lo accredita come "grido del 1° Stormo Caccia, altri dicono che sia stato creato da *d'Annunzio*, altri che stia a significare il "grido delle aquile", altri ancora affermano che il tutto sia nato dall' "assonanza con il crepitio della mitragliatrice" montata sul famoso CR 42 e, un'altra ancora, nell'idioma della "Piccola Patria del Friuli" *ghez* è il verso con il quale viene allontanato il gatto - *vai via*", magari accompagnato da un' innocuo colpo di piede, quest'ultimo esercita una grande suggestione nei "furlàns" tradizionalmente legati alle vicende "aviatorie" vissute e che continuano a vivere in "Friuli"; a tale idioma friulano riferisce anche la suggestiva testimonianza del **Gen. S.A. Plinio LOCATELLI** riportata a pag. 28 nel 1° Volume della *Meravigliosa Avventura - Storia del Volo Acrobatico* di Renato ROCCHI.



... la linea di volo del 1° Stormo Caccia ...

Dunque, il **Ghergheghez, ghez !** nacque al 1° Stormo Aeroplani da Caccia nel 1924 e successivamente divenne il "**grido**" della *Caccia italiana*, poi da questa specialità si estese a tutti i *Reparti della Regia Aeronautica* e quindi dell'*Aeronautica Militare*.

In ogni caso così **Giulio LAZZATI** con dovizia di circostanze storiche ne racconta la nascita:

"A mensa, durante i brindisi, nel corso di speciali ricorrenze o, comunque, di riunioni conviviali, o anche solo al termine di più o meno riuscite «caciare» organizzate dalla "Calotta", fra gli Ufficiali subalterni incaricati per tali manifestazioni si udiva (e si ode tutt' ora) questo "grido".

Esso trae origine dai "saluti alla voce" urlati sui campi d'aviazione durante la 1ª Guerra Mondiale, per un ritorno vittorioso, o per commemorare la perdita di qualche nostro Pilota nel corso di combattimenti contro gli aviatori austriaci e tedeschi.

Durante gli anni fra il 1915 e il 1918, di volta in volta l' "Eia, eia, alalà", "Al lupo, al lupo", "A noi", ed altri echeggiarono nelle baracche dove si radunavano i nostri aviatori al rientro dalle loro azioni di guerra; il grido lanciato da quegli uomini, significava, a seconda dei casi, la gioia per una vittoria, il dolore per una improvvisa dipartita, o era propiziatorio per un'imminente missione particolarmente impegnativa cui la Squadriglia avrebbe partecipato.

Piloti come Allasia, Ancillotto, Baracca, Cabruna, Masiero, Mecozzi, Nicelli, Olivari, Olivi, Palli, Parvis, Piccio, Ranza, Resch, Ruffo di Calabria, Sabelli,



**Campoformido (1933)
FIAT C.R. 20**



... prima del decollo ...

Salomone, Scaroni, Stoppani e molti altri, conobbero l'intensa commozione che prendeva ognuno, quando veniva urlato il motto della Squadriglia; per molti di essi, caduti nell'adempimento del dovere, lo scandirono i compagni rimasti, nel corso dell'inumazione delle salme in uno dei tanti cimiterini di guerra.

Molti anni fa, al **Circolo Ufficiali del 1° Stormo Caccia**, da poco costituito e insediato sull'**Aeroporto di Lonate Pozzolo**, nella brughiera attorno a Gallarate, venivano scanditi, al levar delle mense, i "gridi di guerra" delle varie Squadriglie che avevano operato durante il primo conflitto mondiale; lo si faceva perché non c'era nulla di "araldicamente" proprio del Reparto, formato inizialmente da due Gruppi (VI° e XIII°), in seno ai quali erano rappresentate le Squadriglie che avevano combattuto nel '15-'18 (precisamente la 71ª, 76ª, 78ª, 79ª, 80ª, 81ª, 91ª) a cui sarebbero state successivamente aggregate delle altre (la 73ª, 74ª, 75ª, 83ª) formando così il primo Reparto organico della nostra Aeronautica.

Negli anni immediatamente antecedenti la sua costituzione, la nostra aviazione, in seguito a varie cause (economiche, politiche, ecc), vivacchiava con pochi uomini e ancor più scarsi mezzi; al 1° Stormo la situazione rispecchiava quella generale; gli aeroplani



erano sparuti e logori; si trattava, infatti, di velivoli Spad VII e Spad VIII residuati di guerra.

Il personale operava fra l'indifferenza degli alti comandi e la tolleranza dei governi di allora; si andava avanti cioè, sorretti solo dall'entusiasmo di coloro che avevano fatto parte delle suaccennate Squadriglie e che avevano volato nei cieli del Montello, di Pola, di Vienna, di Primolano, di Cattaro, di Istrana, ecc. .

Il tempo, purtroppo, non lavorava a favore dei più entusiasti, le avventure esaltanti, gli episodi di eroismo si stemperavano nel ricordo; persino la volontà s'affievoliva, venendo meno la speranza in un avvenire migliore; proprio in quel periodo giunsero al 1° Stormo "undici giovani complementi"; sparuto gruppetto di coloro che, nonostante tutto, credevano nel futuro dell'aviazione.

I nostri giovani Piloti, dopo aver frequentato le allora famose Scuole di Volo di Cameri e di Ghedi, forti di una passione per il volo tanto profonda d'aver fatto dimenticare loro la provvisorietà economica della scelta compiuta, s'accorsero, appena giunti allo Stormo, di essere trattati con sufficienza dagli anziani, e trovarono inoltre un clima di rassegnazione che contrastava e non a caso con l'esuberanza propria della loro giovinezza.

I vecchi li snobbavano dal piedestallo di una passata esperienza di guerra che permetteva loro di erudire piuttosto categoricamente i giovani "pinguini", rei solo di aver avuto l'ardire di inserirsi nel mondo di così nobili "aquile".

Per i giovani complementi fu gioco forza subire umilmente e in silenzio tale stato di cose rimuginando propositi di rivincita difficili a mettersi in pratica anche perché i giovincelli, a differenza degli anziani, avevano ridottissime disponibilità finanziarie.

In ogni modo, in attesa di tempi migliori, i nuovi Piloti s'erano autodefiniti quelli della "famiglia rame",

appunto per via del metallo delle poche monete che circolavano nelle loro saccocce; anche per tutti gli altri componenti del 1° Stormo divennero ben presto **"quelli della famiglia rame"**. Giunti però al limite della rassegnazione, umiliati da una routine stagnante fatta di pochissimi voli e numerose attese, si decisero a rompere il silenzio; lo volevano fare in modo plateale, che dimostrasse la loro indipendenza, il loro baldanzoso "menefreghismo" (per usare un termine caro agli equipaggi di quegli anni), la loro irrazionale e giovane speranza in un domani migliore, e in un modo, inoltre, che non costasse loro nulla pecuniariamente parlando; così, in occasione di una festa del Reparto, in quel lontano 1924, a sovrastare le grida degli anziani, undici pivelli lanciarono con tutto il loro fiato, un **"grido"** senza senso, carico di benevola rabbia, contro tutti e tutto: **Gheregheghez, ghez !** Stupore e silenzio degli astanti, imbarazzo del Comandante; quelli della **"famiglia rame"** ne approfittarono subito per lanciare di nuovo quel loro **"grido"** più forte, più rabbioso: **Gheregheghez, ghez !**; la costernazione, la sorpresa avevano bloccato gli altri e così il **"grido"** entrò

prepotentemente, antiretoricamente, nella vita dello Stormo.

Con il trascorrere dei giorni esso fu accettato da tutti, anzi fu da tutti difeso contro chi lo riteneva un che di senza senso; quella frase priva di un significato preciso e senza un riferimento storico, che alla sua prima apparizione sembrava dovesse

aver vita effimera, divenne sempre più il simbolo degli appartenenti al Reparto e ne suggellò via via le vicende tristi o liete, gloriose o tragiche; anzi a poco a poco si estese ad altri Reparti da Caccia, per la semplice ragione che molti Piloti del 1° vennero trasferiti negli anni successivi in altri Stormi.

Pochi mesi fa, al levar delle mense, nella base di un odierno Reparto da Caccia, venne lanciato, al termine delle prolusioni di circostanza il famoso **"grido"**;



... sorvolo dell'Aeroporto in formazione ...

la risposta decisa, entusiastica di tutti i commensali fu la dimostrazione che esso era ormai diventato il motto augurale di tutta la nostra Aeronautica.

Gheregheghez, ghez ! però è nato in seno al **1° Stormo Caccia**, per il **1° Stormo Caccia**;

per diritto è dunque solo suo, suo e della «**famiglia rame**» formata da **undici uomini**, che per il loro Reparto vissero e morirono; infatti cinque di essi si sacrificarono durante il periodo di organizzazione dello Stormo: **Buonvicini, Frabetti, Magi, Rodella, Tattara**, prima cioè che le guerre ormai prossime pretendessero il tributo di sangue di molti altri uomini del Reparto.

Anche per questo il **Gheregheghez, ghez !** ha assunto con gli anni un significato terribilmente serio.”

[brano tratto da: Stormi d'Italia - Storia dell'Aviazione Militare Italiana di Giulio LAZZATI - Mursia, Milano 1975]

COMMENTO: E' simile al “**grido**” stilizzato dell'**aquila** e letteralmente non significa nulla! E' un “**grido di rabbia**” nato spontaneamente quando nel **1924** un gruppo di **11 giovani Piloti “pinguini”** del **1° Stormo Caccia**, ai quali non veniva data la possibilità di pilotare nessun aereo perché trattati con sufficienza dai colleghi più anziani, decisero, per protesta di “**disturbare**” lo svolgimento di una cerimonia con questo “**grido**” ... poi venne adottato da tutti i Reparti Caccia.

Il “**Gheregheghez**” è il tradizionale **urlo** liberatorio dei Piloti, nato come “**grido di battaglia**” del **1° Stormo Aeroplani da Caccia**.



1° STORMO AEROPLANI DA CACCIA

Si è costituito sul campo di Ghedi (Brescia) il 7 maggio 1923, primo Reparto organico da Caccia della novella Regia Aeronautica (sciolto l'8 settembre 1943, in seguito al proclama BADOGLIO che annunciava l'armistizio di Cassibile). Lo Stormo fin dalla sua costituzione adottò per distintivo un *arciere bianco in campo nero*, racchiuso in un ottagono, raffigurato nell'atto di scagliare una freccia già incoccata sulla corda tesa dell'arco.

La tradizione aeronautica lo vuole essere opera di **D'Annunzio** insieme al motto “**Incocca tende scaglia**” scelto per simboleggiare la rapidità e l'efficacia della specialità della Caccia.

Lo Stormo alla sua costituzione comprendeva il VI° Gruppo (76^a, 79^a ed 81^a Squadriglia) dislocato ad Aviano, il XIII° Gruppo (78^a e 80^a Squadriglia) a Venaria Reale e il XXIII° Gruppo (71^a e 91^a Squadriglia) di stanza a Cinisello Balsamo.

I Velivoli in dotazione erano degli *Hanriot Hd.1*, *SPAD VII* e *SPAD VIII*.

Nell'estate 1923 lo Stormo si affermò brillantemente partecipando con 24 velivoli alla “**Coppa Baracca**”.

Nel novembre successivo, i suoi organici aumentarono: al VI° Gruppo si aggiunse la 72^a Squadriglia e al XIII° Gruppo la 70^a e la 77^a Squadriglia.

Nel maggio del 1924 lo Stormo fu trasferito a Lonate Pozzolo dove ricevette gli Aerei *Spad XIII* e *Nieuport 29* ed incorporò anche il VII° Gruppo con sede a Ciampino ed il XVII° Gruppo nella stessa Lonate. Nello stesso anno la 81^a Squadriglia vinse la “**Coppa Baracca**”.

Al termine dei numerosi cambiamenti organici della fase iniziale di costituzione, nell'autunno del 1924 lo Stormo era così composto:

- VI Gruppo (73^a, 79^a e 81^a Squadriglia), Lonate Pozzolo;
- VII Gruppo (76^a, 84^a, e 91^a Squadriglia), Ciampino;
- XIII Gruppo (77^a, 78^a e 82^a Squadriglia), Venaria Reale;
- XVII Gruppo (71^a, 72^a, 80^a e 83^a Squadriglia), Lonate Pozzolo;
- XXIII Gruppo (70^a, 74^a e 75^a Squadriglia), Lonate Pozzolo.

Nel 1925 furono inquadrati nello Stormo due Squadriglie di nuova costituzione, la 88^a assegnata al



**... il 1° Stormo Caccia
visto dall'indimenticabile BRUGAR ...**

VI° Gruppo e la 90^a assegnata al XVII° Gruppo, mentre la 83^a passò dal XVII° al XXIII° Gruppo.

Nel **dicembre 1925** il VII° ed il XIII° Gruppo concorsero alla costituzione del **2° Stormo C.T.**

I primi C.R.1, l'apparecchio capostipite di tutta una serie di ottimi velivoli italiani che furono in dotazione alla nostra caccia fino alla 2^a Guerra Mondiale, giunsero nel 1926.

In quell'anno lo Stormo si aggiudicò, definitivamente con la vittoria della 81^a Squadriglia, la **"Coppa Baracca"**.

Il **1° febbraio 1927** il **1° Stormo Caccia**, equipaggiato con Biplani CR.1 al Comando del **Col. Luigi GOVI**, fu trasferito in Provincia di Udine sull'**Aeroporto di Campoformido**, in quella che diverrà la sua **"sede storica"**, con i rimanenti due Gruppi VI° e XVII°, in quanto nello stesso mese la 71^a e la 73^a Squadriglia divennero "Quadro" e il XXIII° Gruppo, rimasto a Cinisello, fu assegnato al **2° Stormo C.T.**

Nel **giugno del 1928** fu costituito un **nuovo Gruppo**, il **IX°** formato dalla 90^a e 97^a Squadriglia, di nuova costituzione, e dalla 73^a Squadriglia che, insieme con la 71^a, cessava di essere "Quadro"; esso ebbe sede ad Aviano e successivamente, dall'ottobre del 1930 a Campoformido, fino al 1° giugno 1931 quando andò a costituire il 4° Stormo.

Operando dalla sua **"sede storica"** di Campoformido, **il 1° Stormo** assunse la configurazione ordinativa

che manterrà fino al conflitto mondiale, con alle dipendenze:

- VI Gruppo (79^a, 81^a e 88^a Squadriglia), Campoformido;
- XVII Gruppo (71^a, 72^a e 80^a Squadriglia), Campoformido.

Nel **giugno 1928** il **Comando del 1° Stormo** fu assunto dal **T.Col. Rino Corso Fougier** il cui nome è particolarmente legato alla storia dell'Aviazione da Caccia italiana.

A questo punto si aprì un nuovo intenso periodo addestrativo per i **Cacciatori di Campoformido**.

Lo Stormo, dotato, da quello stesso anno del **Velivolo C.R. 20**, mise ben presto in luce le sue brillanti caratteristiche di ardimento, di stile e di bravura.

Sotto la guida del **T.Col. Rino Corso Fougier**, terminata nel **maggio 1933**, il **Reparto** divenne in breve tempo uno dei più famosi della Regia Aeronautica per l'elevato livello d'addestramento che i suoi Piloti raggiunsero nel **volo acrobatico da solista e in formazione**, esibendosi con successo sia in Italia che all'estero in numerose manifestazioni aeree.

In questo periodo nacquero alcune famose figure acrobatiche in formazione quali la **"bomba"**, ancora oggi parte del programma delle **Frecce Tricolori**, e il **"volo folle"**, nonché la conquista del **primato di "volo rovescio" da solista**.

Il 1° Stormo partecipò alle **manifestazioni aeree** dell'**aprile 1929** a Campoformido, del **luglio 1929** e del **gennaio e del giugno 1930** a Roma, con formazioni serrate di reparti che diedero la misura della sua eccellente preparazione.

Venne poi la **Crociera nell'Europa Orientale**, effettuata nel **settembre-ottobre 1930** da nove C.R.20 e da un Ca.101, che suscitò ammirazione ed entusiasmo in Ungheria, Jugoslavia, Bulgaria, Romania, Turchia, Grecia ed Albania; la partecipazione alle **manovre** del **1931** e le successive **manifestazioni dell'1-3 settembre** a Ferrara e a Bologna; la **Giornata dell'Ala a Roma**, che diede occasione di mostrare **spettacolari esibizioni acrobatiche**; la **manifestazione aerea** di Torino e le **gare internazionali** di Zurigo nel **1932**.

Lo Stormo ebbe in dotazione, **a partire dal 1931**, il **Velivolo C.R. Asso**, nel **1933-34** il **C.R. 30** e nel **1935** il **C.R. 32**.

Continuò ad essere sempre presente, in primo piano, nelle attività aeronautiche nazionali e internazionali e in particolare nelle manifestazioni acrobatiche, fino alla mobilitazione del 1935.

Nel settembre di quell'anno, il XVII° Gruppo fu trasferito a Montecelio e, nel mese successivo, a Catania, dove nel gennaio 1936 lo raggiunse il Comando di Stormo.

Il VI° Gruppo fu dislocato a Montecelio dall'ottobre 1935 al maggio 1936, quando ritornò a Campoformido. Il Comando di Stormo ed il XVII° Gruppo furono trasferiti nell'agosto a Capodichino e nel settembre a Campoformido.

Nel 1936 il personale dello Stormo costituì la 153^a Squadriglia del 6° Stormo, la 366^a Squadriglia del 53° Stormo e la 361^a Squadriglia del 52° Stormo.

Piloti e Specialisti dello Stormo concorsero anche a formare i Reparti da Caccia che presero parte valorosamente alla Guerra di Spagna.

Nell'aprile 1937 fu solennemente consegnata allo Stormo la "Bandiera di Guerra" e nell'agosto successivo la Pattuglia Acrobatica partecipò nel Perù alle manifestazioni in onore di Geo Chavez.

Nel 1938 e 1939, Reparti ed equipaggi del 1° presero parte ad altri importanti avvenimenti aeronautici ed esercitazioni aeree in Italia e all'estero (Ungheria, Germania, America Latina).



**Biplani del 1° Stormo Caccia
in una rara cartolina disegnata da Vittorio PISANI**

Alcuni Velivoli da trasporto Ca.133 in dotazione allo Stormo concorsero alle operazioni di sbarco in Albania, trasportando da Grottaglie a Tirana un contingente di Granatieri di Sardegna.

Dall'inizio del settembre 1939, e per la durata di un mese, la 71^a Squadriglia del XVII° Gruppo e l'88^a del VI° Gruppo vennero rispettivamente dislocate ad Albenga e a Novi Ligure per una importante esercitazione di difesa aerea.

1° STORMO "progenitore" della CACCIA ITALIANA

Così Giulio LAZZATI ne fa una dovuta considerazione:

"I componenti di ogni Stormo sono sempre pronti a giurare che il loro è il migliore, che ha le tradizioni più solide e gloriose, ecc.; in verità ogni Reparto ha una sua particolare storia, la quale, per chi è addentro ai fatti e alla vita dello Stormo, risulta unica nel suo genere, inconfondibile, incancellabile.

Il 1° Stormo, però, fu davvero il Reparto che donò la linfa vitale di tante giovinezze, nei lontani anni '30, a quasi tutti gli Stormi da Caccia che a quel tempo erano in via di costituzione, e precisamente il 2°, il 4°, il 6°, il 53°.

Per questo chi appartiene oggi ad altri Reparti sa che gli uomini del 1° hanno il diritto di progenitori, se non di tutta l'Aeronautica, almeno della Caccia italiana, da cui derivarono poi, negli anni successivi, quasi tutte le altre specialità dell'Aviazione Militare.

Come già accennato, negli anni immediatamente susseguenti la sua costituzione (7 maggio 1923), iniziarono al 1° Stormo le partenze alla spicciolata di molti dei suoi Piloti; essi andavano su altri Aeroporti a insegnare ad altri Aviatori più giovani l'ABC del volo da caccia e le ficelles [astuzie] del mestiere.

Furono loro quelli che nella pianura friulana, dopo aver messo robuste penne alle loro ali, fecero da insuperati maestri a una folta schiera di nuovi aquilotti; furono loro che, per primi, entusiasmarono le folle italiane e straniere, con le figure acrobatiche in pattuglia, voli all'estremo limite delle possibilità tecnologiche degli aeroplani di allora, acrobazie che scrissero nel cielo la firma inconfondibile del 1° Stormo Caccia."

[brano tratto da: Stormi d'Italia - Storia dell'Aviazione Militare Italiana di Giulio LAZZATI - Mursia, Milano 1975]

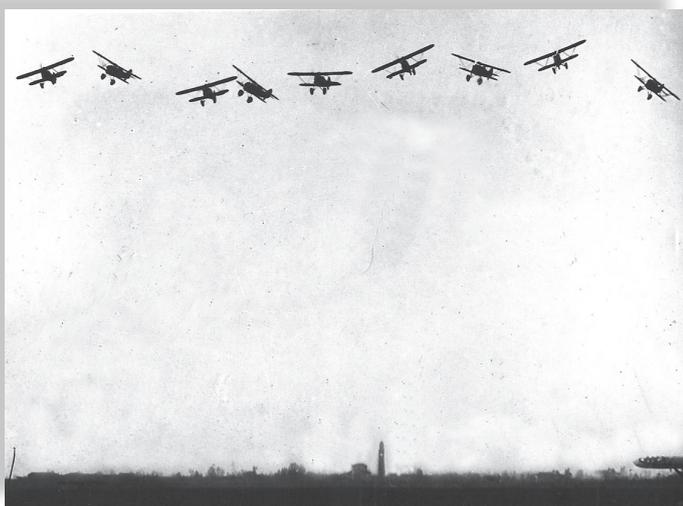
Giulio Lazzati nato a Milano il 14 ottobre 1927 e morto il 3 agosto 2008. Perito Tecnico Aeronautico, ha prestato servizio nell'Aeronautica Militare. Pilota, giornalista e scrittore aeronautico noto soprattutto per due libri sulle vicende della Regia Aeronautica nella seconda guerra mondiale.

I suoi lavori più celebri sono stati "I soliti quattro gatti", "Ali nella tragedia" e "Stormi d'Italia"; tutti i suoi libri erano editi per Mursia e più volte ristampati.



E' INCONTROVERTIBILE

... l'Aeroporto di Campoformido, "sede storica" del 1° Stormo Caccia, è stato la culla dell'Acrobazia Aerea fra le due guerre, a pochi km. da Rivolto, l'attuale sede delle "Frecce Tricolori".



**... una formazione nel volo "folle" ...
Campoformido - 1935**

Molto è stato scritto su quella meravigliosa epopea che furono gli anni di Campoformido.

"Qui nacque non solo il volo acrobatico che ha trovato i suoi eredi nel 313° Gruppo PAN ma, in senso più ampio, quella che sarebbe divenuta l'Aviazione da caccia italiana.

Nella vicina città di Udine, è noto che gli Aviatori godevano di un'immensa popolarità, tanto che non era infrequente che gruppi di appassionati e intere famiglie passassero i loro pomeriggi sui prati di Campoformido per ammirare le evoluzioni degli Aviatori.

Esattamente la stessa cosa che avviene anche ora nei campi circostanti la Base Aerea di Rivolto.

Spesso gli appassionati si ritrovavano in un "locale-osteria" dal nome esotico "L'ARIZONA degli AVIATORI", situato ai limiti del campo, dove l'ambiente, particolarmente accogliente, era fatto in prevalenza di militari e civili che condividevano la stessa passione per il volo.

Chino ERMACORA, scrittore di grande popolarità di cose e personaggi friulani degli anni 30, in un suo volume dedicato alle "osterie friulane" di quel tempo, ha voluto descrivere questo locale, che purtroppo non è sopravvissuto alla guerra.

I pochi che lo ricordano saranno lieti di leggerne la descrizione rivivendo le ore liete passate.

Per gli altri che riteniamo i più, potrà far piacere leggere questa testimonianza di come si vivevano i tempi della Regia Aeronautica."

Gen. S.A. GIANBORTOLO PARISI

L'ARIZONA DEGLI AVIATORI

Laggiù nell'Arizona, terra di sogni e di chimere ...

Prima che questa "trattoria", al limite dell'Aeroporto di Campoformido, avesse l'insegna che promette la malia dell'avventura, era una casupola con il solo pianterreno e s'accontentava del nome modesto di **Osteria al Campo**.

Ampliata e abbellita, prese subito quota, a cominciare dalla cucina, che col profumo della polenta sedusse persino **Italo BALBO e il suo Stato Maggiore**, come attestano alcune firme incorniciate nella sala d'ingresso.

Il proprietario, da parte sua, è fiero di servire i soldati dell'arma alla quale ha appartenuto. Per la verità, sono stati i commilitoni a suggerirgli l'ampliamento della casa e a battezzarla con la canzone che le belle ragazze sospirano ancora, lungo la strada napoleonica.

E basta che le lettere cubitali dell'insegna le salutino da lungi, o che i loro occhi inseguano nell'azzurro la scia d'un aeroplano, per sentirsi capinere: tema che sorvoleremo, ad evitare gli atterraggi nei campi di fortuna.

Fermiamoci invece nel recinto del campo regolare, dove assai prima che **Gigi COVRE** pensasse all'osteria, gli Ufficiali avevano allestito una stanza che sa di intimità, con i mobili austeri, le ceramiche colorate e il caminetto a muro, su cui gli alari e il paiolo di bronzo richiamano la poesia del focolare friulano. Persino un piatto, sopra la credenza policroma, ripete l'invito:

Culì al è ben vignût ognun ch'al rive, ma no l'è lûc di fermative.

Alle pareti, le caricature degli Ufficiali: volti glabri, labbra tumide, nasi aquilini, berretti sulle ventitré, capelli al vento. Tra essi taluno che non è più: una nota



L'ARIZONA DEGLI AVIATORI (1933)
(vista dalla Strada Statale 13)

di malinconia subito fugata dal tintinnio dei bicchieri, o da una celia improvvisa.

Gli aviatori sanno staccarsi dalla terra con fulmineo abbrivo e sorridere alla morte con confidenza: i caduti rivivono nel rinnovarsi dei loro ardimenti.

Anche i Sottufficiali hanno un ritrovo, di stile «900», nel quale **Emilio CAUCIGH** ha preferito inquadrare vivaci aeropitture su cieli di cobalto.

Qui luce diffusa, sentore di **ARIZONA** ... Ma la "trattoria" di questo nome è sempre la preferita, per il vino bianco che accompagna i panini al prosciutto, per la folla dei curiosi che vi sosta, per la sorpresa degli incontri.

Ecco giungere, a brevi intervalli, alcuni Piloti civili, i quali hanno coronato la passione sportiva con il loro recente battesimo del volo e col rito in uso quaggiù: un simposio offerto dal neofita prima di cimentarsi alla prova del brevetto; un secondo, più copioso, a volo compiuto.

Gli anziani, a titolo di gratitudine, allungano

per turno un pugno sul casco dell'offerente, al grido: «**Ghereghéz, ghez, ghez!**»

Che cosa voglia dire quel grido, nessuno sa, tanto meno colui che si sente rintonare la scatola cranica sotto la scarica rituale. E guai a lui se sarà incorso in un "bum", cioè in un atterraggio a base di colpi di coda sul campo; non gli resterà che attenuare la vergogna alleggerendo il portafogli, e assoggettarsi all'immane valanga dei frizzi.

C'è anzi chi ne è inseguito fino al momento che sta per partire e, quasi non bastassero le parole burlesche, deve portare nella carlinga un cartello réclame di vini di marca: chiaro ammonimento di prepararsi allo scotto.

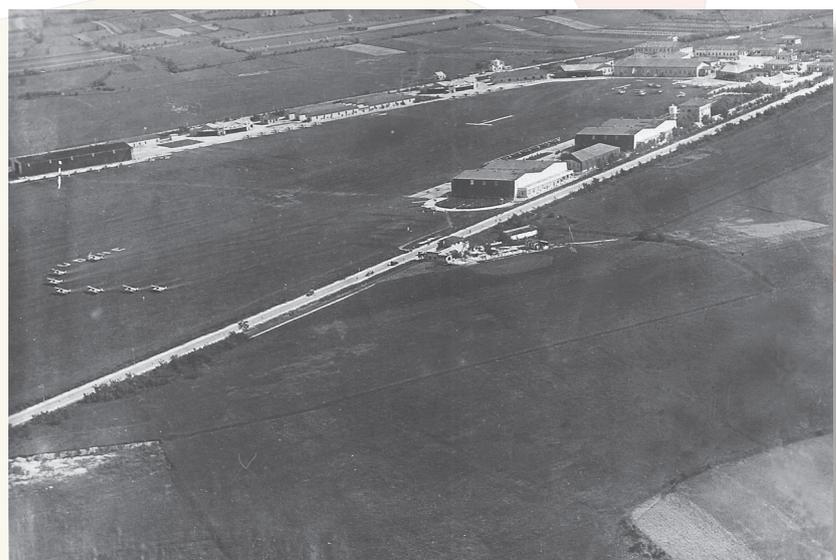
Ma il velivolo rulla e decolla con manovra impeccabile, libellula d'argento già in linea di volo.

I rimasti si chiedono ridendo: «*Gli passerà liscia, questa volta?*» Ma

anche lui, il Pilota, se la ride mentre sorvola macchie rosse di tetti, macchie verdi di prati, striature di strade, scacchiere di campi, venature d'acqua.

Picchiata a spirale, rullaggio da esperto.

L'elica frulla nell'ansito degli ultimi giri. Il novellino



Aeroporto di CAMPOFORMIDO - vista aerea (1933)
L'Arizona degli Aviatori è al centro della foto
(la pista era a Nord della Strada Statale 13)



è a terra, lieto di cedere il posto all'Istruttore che sta per sottoporre all'emozione del volo una signora inguainata nella tuta, il caschetto intorno al viso cui non è mancato l'ultimo disinvolto ritocco di cipria.

- Il primo volo, signora?

- Sì ...

- È come il primo bacio.

- Allora non farà male ...

Il colloquio è spezzato dal ruggine dell'elica: di due, di cinque, di dieci eliche.

Tutto il campo è un rombo. Gli apparecchi rullano, decollano, s'allontanano contro il sole declinante, virano saettando balenii metallici; spariscono, riappaiono alti, nell'ebrezza di *loopings* perfetti; avanzano come gru in formazione di cuneo; danno saggio di acrobazie rabbrividenti.

Spettacolo superbo che esalta chi vi partecipa e chi lo gode, dall'osservatorio dell'**ARIZONA**.

A questo punto occorre sapere che il bravo **Gigi** non detiene soltanto le chiavi della cantina, ma i registri e i bollettari della R.U.N.A. di Udine, e conserva gli indumenti di volo dei Piloti, e persino un gabinetto da toilette per le signore; per tutti, poi, gli aperitivi e una cucina dove il girarrosto è quasi sempre in movimento. Tutti i mezzi, egli pensa, sono buoni per infondere fiducia nell'aviazione.

Ma che ci voglia poi tanto coraggio a volare? Domandiamolo alla passeggera che ha superato la prova con compostezza tale da rendere inutile un ulteriore ritocco del suo visino da bambola.

- E allora?

- Proprio come il bacio: un volo tira l'altro.

Consumato al banco il rito di prammatica, riprendiamo la via del ritorno.

All'improvviso il cielo è ferito dall'urlo del «bolide rosso», un aeroplanino che consentirebbe al Pilota di mettere il giusto intervallo tra il «Campari» all'**ARIZONA** e gli «agnolotti» a Torino.



Disegno di Emilio CAUCIGH (1905 – 1972)

[Tratto dal periodico AERONAUTICA
n.1 Gennaio 2011]

.... a proposito della Figura Acrobatica "ARIZONA"

Da più persone, in primis dai Piloti presenti nell' "aula briefing" delle "Frecce Tricolori" all'inizio del 1977, sono stato invitato a raccontare come è nata la figura acrobatica poi denominata "**ARIZONA**" ecco come .

ASSENZIO e la sua proposta ...

Premessa.

Il programma acrobatico delle **Frecce Tricolori** è sempre stato caratterizzato dalla cura quasi maniacale dell'estetica imposta ed ereditata dal grande "*maestro*" **SQUARCINA**, ovverossia fare in modo che lo spettatore percepisse sempre la grande precisione nel mantenere invariata la geometria della formazione anche nelle sue varie trasformazioni.

Ciò comportava un grande lavoro di coordinamento tra i gregari che con piccole correzioni di posizione rispetto al parametro standard facevano sì che prospetticamente lo spettatore godesse di una visione precisa della geometria della formazione nei suoi vari assetti.

Ovviamente era un aspetto del volo acrobatico delle "Frecce Tricolori" per "palati fini" e/o "addetti ai lavori", mentre la massa degli spettatori normalmente si entusiasmava agli incroci dei velivoli che procuravano punte di emotività e di entusiasmo molto forti. Annualmente si era sempre alla ricerca di inserire nella massima sicurezza qualche variazione al programma acrobatico.

Proposta.

Nel 1976 avevo ricoperto la posizione di 2° fanalino (n. 9) ed in autunno avevo iniziato l'addestramento da 1° fanalino (n. 6) e nelle manovre di separazione e ricongiungimento (*Cardioide* e *Apollo 313*) ho subito trovato l'affiatamento con il "leader" – **GALLUS**. Nei mesi invernali del 1976, a casa, consideravo l'opportunità di inserire lo sviluppo di nuove figure acrobatiche che movimentassero la formazione dando maggiore spettacolo.

Così dopo attente e varie valutazioni sviluppai nuove possibili manovre da inserire nel *programma acrobatico sia alto che basso*, quest'ultimo tra l'altro, per ovvie ragioni, era molto statico ancorché faticoso per i Piloti.

Tratteggiavi le mie nuove idee in disegni, in modo spartano su un foglio, quale utilizzo personale per la successiva presentazione al Comandante – **T.Col. BARBERIS**, unitamente a *tutti i Piloti* durante un "briefing, ovviamente avevo valutato sia i tempi e sia le difficoltà di ricongiungimento, ma ero fiducioso !

Al top del "looping in linea di fronte" dopo la trasformazione a "rombo" nella fase rovescia, la formazione si separa in due sezioni (la prima sezione di 5 a dx, la seconda sezione di 4 a sx); dopo una virata sfogata di circa 270° le due sezioni si incrociano ruotando rispettivamente un "tonneau a sx ed a dx" (lungo l'asse pista); all'uscita si rientra sempre con una virata sfogata per l'"incrocio" in "schneider" tra le due sezioni, centralmente alla "display-line"; infine continuando le rispettive "schneider", la prima sezione si presenta impostando un "looping" a 90° della "display-line" seguita dalla seconda sezione in ricongiungimento sempre durante il "looping".

Comunque nel ritenere che poteva esserci un elemento penalizzante, il tempo troppo lungo dello sviluppo di tutta la manovra, avevo previsto anche uno sviluppo della manovra più breve ma altrettanto efficace e relativamente meno difficoltosa.

Al top del "looping in linea di fronte" dopo la trasformazione a "rombo" nella fase rovescia, la formazione si separa in due sezioni (la prima sezione di 5 a dx, la seconda sezione di 4 a sx); effettuando una "virata sfogata" di circa 270° le due sezioni si incrociano in "schneider" centralmente alla "display-line" (leader in "schneider sx" e il 1° fanalino in "schneider dx"); il 1° fanalino continuando la "Schneider" a dx manovra impostando un "looping" a 90° della display line, mentre il leader rientra impostando un "tonneau a sx" (lungo l'asse pista) dentro al "looping" del 1° fanalino che all'uscita manovra per ricongiungere sul leader all'uscita del "tonneau a sx".

Arrivò il giorno della proposta, ero emozionato ma nello stesso tempo, dopo avere ricalcolato con attenzione i tempi e la sequenza delle rispettive manovre, ero convinto della bontà della nuova figura acrobatica: andai alla lavagna, descrissi verbalmente

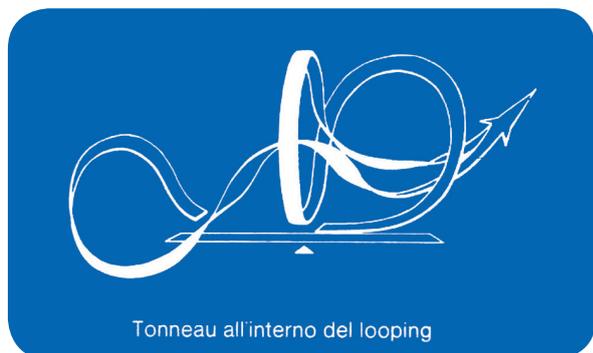
e con il gesso la successione delle manovre .. fu subito evidente che lo sviluppo della prima manovra, come presupponevo, ancorché spettacolare, era un po' lunga nei tempi e difficoltosa nell'esecuzione; lo sviluppo della seconda manovra invece venne valutata positivamente, anche se ovviamente bisognava provarla in volo. Così, dopo una mia ulteriore meticolosa esposizione dello sviluppo delle manovre acrobatiche (seconda proposta), concentrati al massimo andammo in volo in due: GALLUS (leader, pony 1) ed io (1° fanalino, pony 6) per provare e verificare sia la fattibilità, sia la spettacolarità e sia la sicurezza della *nuova figura acrobatica*.

Come già detto, c'era un ottimo affiatamento tra noi due e le manovre erano normalmente molto in simbiosi e quindi eravamo molto fiduciosi sulla buona riuscita dello sviluppo delle manovre nel loro complesso.

Infatti, *da subito la nuova figura acrobatica riuscì e convinse il Comandante BARBERIS, GALLUS e tutti i Piloti che era spettacolare, movimentava la formazione, inseriva un incrocio in più oltre ad un bel ricongiungimento* che con il "G 91 PAN", considerando il ridotto effetto dell'aerofreno e la ridotta disponibilità di potenza, era abbastanza difficoltoso, il tutto nel rispetto della "sicurezza".

Proseguendo l'addestramento con i *gregari* si ebbe pure la conferma che la riuscita della manovra era costante ero molto soddisfatto !





Tonneau all'interno del looping

1977 - era nata la figura acrobatica "ARIZONA", così chiamata con immediatezza da ROCCHI ed accettata dal Comandante, a ricordo dell' "Arizona degli Aviatori": una Hosteria sulla Pontebbana, dirimpetto all'allora 6° Gruppo del 1° Stormo C.T.

Un posto di incontro, dove Ufficiali e Sottufficiali si trovavano per bere un bicchiere assieme, per parlare ancora di volo, per fare "fiesta" ad ogni buona occasione.

Così come la seconda parte della manovra ("tonneau" della prima sezione di 5, quella del leader che entrava nel "looping" della seconda sezione di 4, quella del 1° fanalino) venne definita "l'ago e la cruna", chiamata in seguito (1988) "BULL'S EYE".

Altre proposte rimaste nel cassetto.

Dopo il passaggio finale a diamante di "9" con il carrello e flaps fuori, sempre nell'ottica di dare più movimento, ma anche per dimostrare le capacità di manovra a bassa velocità mantenendo i parametri, proponevo la separazione della formazione in due sezioni:

la prima di 5 a dx, la seconda di 4 + il solista (che si è ricongiunto) a sx con il successivo atterraggio in sequenza 5 + 5.

Nel programma basso:

Arrivando dalle spalle del pubblico, apertura/separazione delle due sezioni (la prima sezione di 5 a sx, la seconda sezione di 4 a dx), dopo 270° di virata in salita, per quanto consentito dalle nubi, rientro lungo l'asse pista ed incrocio orizzontale delle due sezioni (tipo Cardioide); subito dopo l'incrocio effettuazione del "ventaglio".

La prima sezione di 5 continua facendo 270° a dx mentre la seconda sezione di 4 a sua volta continua facendo 270° a sx accodandosi e ricongiungendo sul leader.

ASSENZIO GADDONI

RICONOSCIMENTO al nostro Socio Com.te FULVIO CHIANESE

Al Com.te Fulvio CHIANESE è stato assegnato il premio "Personaggio Aeronautico dell'anno 2012".

Il tradizionale riconoscimento promosso dall' A.A.A. di Monfalcone, ha voluto quest'anno premiare il decennale impegno del Comandante "goriziano" nella salvaguardia e valorizzazione della Cultura Aeronautica.

Fulvio CHIANESE, Presidente dell' "Associazione Culturale 4° Stormo Gorizia", vanta un curriculum di rilievo.



**Il Col. ROMANO consegna il premio al
Com.te CHIANESE**

Ispirato da suo "padre" Raffaele [Socio del "Circolo della P.A.N." - deceduto il 7 Luglio 2010 all'età di 100 anni], Pilota del 1° e 4° Stormo, fin dall'infanzia ha avuto occasione di ascoltare testimonianze di Piloti sopravvissuti di questi gloriosi Reparti della Regia Aeronautica.

A sua volta Pilota fin dal 1961 consegue l'abilitazione al pilotaggio di diversa aeromobili e Comandante dell'allora Compagnia di Bandiera "Alitalia", dal 1978 ha avuto

modo di pilotare *Douglas DC9, Boeing 727, MD 80, Airbus A300, MD 11.*, con all'attivo più di 15^{mila} ore di volo. Ha preso parte nella veste di esperto alla costituzione di *Air Dolomiti*. Dal 2001 **CHIANESE** è impegnato nella raccolta delle testimonianze storiche degli appartenenti al 1° e 4° Stormo e dallo stesso anno ha fondato, unitamente a un gruppo di appassionati, l'*Associazione Culturale 4° Stormo di Gorizia*, contribuendo con essi in modo continuo ed assiduo a "salvare la memoria" del passato aeronautico con Mostre Fotografiche di alto livello ed edizioni di libri di memorie. Recente l'edizione, insieme a *Roberto BASSI e Carlo D'AGOSTINO*, della pubblicazione "Quelli del Primo - Il 1° Stormo nelle immagini dalle origini al 1940" di *Aviani&Aviani Editori* che è stato presentato il 26 Gennaio 2013 a Campofornido, il cui Aeroporto fu sede storica di questo Reparto.

La cerimonia di consegna del riconoscimento, un dipinto del *Maestro Aldo BRESSANUTTI*, si è svolta Lunedì 10 Dicembre data importante per gli aviatori vista la ricorrenza della *Patrona degli Aviatori "Madonna di Loreto"*.

Erano presenti il *Prefetto di Gorizia Dott.ssa Maria Augusta MARROSU*, i *Consiglieri Nazionali dell'A.A.A. Cav. Antonio PETRUCCI e il Prof. Gianbattista CARULLI*, i *Presidenti di Sezione dell'A.A.A. del F.V.G.*, il *Sindaco di San Canzian Dott.ssa Silvia CARUSO*, l'*Assessore alla Cultura del Comune di Monfalcone Prof.ssa Paola BENES*, il *Presidente Regionale dell'A.A.A. Col. Rino ROMANO* - Presidente anche dell'A.A.A. di Monfalcone organizzatrice del Premio, il *M° Aldo BRESSANUTTI* ed altre *Autorità civili e militari*.



Brindisi, 1964 - Piloti del 5° Corso AZ, futuri Comandanti in Alitalia.

Da sinistra: Carlo Pezzopane, Silvano Berardi, Stefano Di Giovanni, Walter Gori, Vittorio Stella, **Fulvio Chianese**.

ESSERE RICORDATI

Ricordare significa "tenere vicino al cuore".

Il **M. Ilo Sc. ELIGIO ADAMO** era nato a Ciconicco di Fagagna (UD) il 13/11/1919.

Ha prestato giuramento il 2 Giugno 1939 presso il Comando dell'Idroscalo di S. Andrea (Venezia) Scuola Specialisti nella categoria "Motorista".

Ha partecipato ad operazioni di guerra nel Fronte Orientale 1941-1942, nel Mediterraneo dal 27/03/1942 al 17/11/1942 e nel territorio della Balcania dal 18/11/1942 al 08/09/1943.

Operazioni di guerra dall'11 giugno 1940 all'8 maggio 1945: ha avuto quattro (4) Croci al Merito di Guerra, con diritto al computo di n. quattro (4) Campagne di Guerra ai sensi dell'art. 3 della Legge 24-4-1950 n. 390.



Il M. Ilo Sc. Eligio ADAMO

Dopo la Scuola Specialisti fu aggregato alla **119^A Squadriglia** sull'Aeroporto di Albenga in Liguria dove avviene l'incontro con un altro "furlàn" **BONIFACIO SAVIO** (nato a Rive d'Arcano (UD) il 4 Marzo 1920) così raccontato dallo stesso **SAVIO** nel suo "diario" (curato da Giannino Angeli) intitolato "**Missione Novalowka**":

"... fui destinato in Liguria presso l'Aeroporto di Albenga e aggregato alla 119^A Squadriglia. Fummo accolti con grandi festeggiamenti. Dopo il discorso di benvenuto del Capitano Rinaldo, ci abbandonammo alla solenne bevuta che contraddistingue, anche oggi penso, il formarsi di un gruppo di amici unito dalla voglia di lavorare ed esprimere il meglio di se stessi perché nelle nostre mani c'era la vita di tanti Piloti.



Per me l'incontro fu doppiamente entusiasmante perché il Caporale di giornata che ci aiutò a sistemarci sotto una tenda dormitorio un po' decentrata rispetto agli altri alloggiamenti si rivelò quasi compaesano.

E tu da dove vieni ... ? Mi disse.

Sono di Torino ... ma friulano di nascita ...

Come me alore ... ?

Di dulà setu ... ?

'O soi Ligio ... Eligio Adamo di Cicunins ...

Pense tu ... il destin ... 'O soi Facio Savio ... No 'o jerin di Pozzalis ... dongje Feagne ...

Un tir di sclope ... Se ti covente alc ... ven di me ...

Dopo questa breve conversazione in friulano, ci abbracciammo. Inutile dire che quando si è lontani e ci si incontra l'amicizia assume una caratteristica diversa. E' più marcata. Più spontanea. A me sembrò di avere trovato un fratello. Anche lui penso. Ma tutto l'ambiente era molto familiare. Tuttavia i segni della guerra erano ben presenti. Nessun aereo era parcheggiato negli hangar ma disposti ben distanziati sui prati accanto alle piste. Me lo dissero subito che eravamo in stato d'allarme permanente."

Poi i due amici "furlàns" vivranno il dramma dell' "Operazione Barbarossa" - Campagna di Russia.

Dimenticare significa: "far uscire dall'orizzonte della mente e dai propri interessi".

Saper distinguere le cose da dimenticare da quelle che è giusto ricordare è segno di saggezza e di grande equilibrio spirituale.

La nostra memoria è selettiva: di solito si dimentica quello che non si vuole ricordare; eventi traumatici, che hanno pesato sulla nostra vita, vengono rimossi.

Quando qualcuno ci ricorda

è come se noi continuassimo a rimanere con lui.

Ricordare sembra una cosa molto semplice! Non tutti ricordano perché siamo sempre al punto di partenza, in modi diversi, ma l'umanità ripete sempre gli stessi errori già fatti in passato. Ricordare vuol dire riportare e ritenere nella mente avvenimenti accaduti.

La memoria ci serve per ricordare bei momenti e ricordare quanto bella e stupenda è la vita, ci serve per apprezzare le piccole cose e tramandarle di generazione in generazione. Ma purtroppo ci sono fatti orribili e atroci che l'UOMO ha fatto in passato e che è giusto ricordare, non per portare rancore o odio tanto meno vendetta ma bensì serve a noi per meditare e ravvederci. Serve per trasmetterli a chi verrà dopo di noi, affinché non accadano più.

Cronaca di una tragedia

GLI ANTECEDENTI

23 agosto 1939: patto Molotov-Ribbentrop

1 settembre 1939: attacco alla Polonia

Seguono le dichiarazioni di guerra di Francia e Gran Bretagna.

Dopo mesi di apparente tranquillità, il fronte occidentale si mette in movimento.

10 giugno 1940: termina la "non belligeranza"

I fronti: Africa – Grecia – Jugoslavia - Battaglia d'Inghilterra
Elementi che rafforzavano la convinzione di Hitler in una campagna della durata di circa dieci settimane:

- L'impreparazione dell'Armata Rossa
- L'inesperienza degli alti comandi, colpiti a partire dal 1937 da una serie di "purghe"
- L'arretratezza della società sovietica.

L'inizio delle operazioni era fissato per la seconda metà del mese di maggio.

Fattori che ritardarono l'operazione:

- La campagna di Jugoslavia e di Grecia;
- La scarsità di veicoli;
- L'eccezionale ondata di pioggia che si era abbattuta in quella primavera sull'Europa orientale.

L' "OPERAZIONE BARBAROSSA" *(Unternehmen Barbarossa)*



Gennaio 1942 - Aeroporto di Stalino
Ca. 311 della 119ª Sq.ia (dietro)

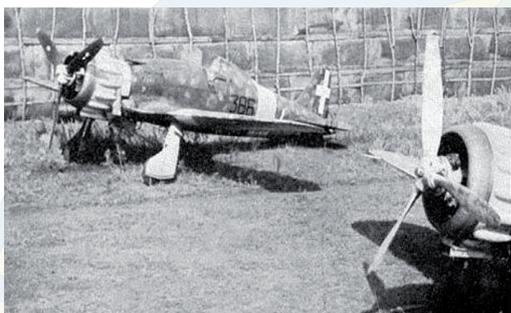
Stralcio da: BREVE STORIA DEL CORPO AEREO ITALIANO IN RUSSIA 1941-1943 di Alberto Rosselli

Il 22 giugno 1941, la Germania diede il via all'**Operazione Barbarossa**, cioè all'invasione dell'Unione Sovietica. Proprio lo stesso giorno dell'anniversario dell'inizio della famosa ed infausta campagna napoleonica di Russia, le armate della Wehrmacht varcarono i confini dell'URSS, avanzando rapidamente all'interno di uno territorio molto esteso e innescando un gigantesco e sanguinoso conflitto che risulterà in seguito determinante per l'esito finale dell'intera Seconda Guerra Mondiale.

Per ovvie ragioni (anche se non del tutto condivisibili sotto il profilo dell'opportunità) politiche, diplomatiche

e di prestigio l'Italia, al pari delle altre nazioni dell'Asse (Romania, Ungheria, Finlandia e Slovacchia), decise non soltanto di dichiarare guerra al governo comunista di Mosca ma di inviare su quel lontano e difficile scacchiere un **Corpo di Spedizione dell'Esercito** (il **C.S.I.R.**), supportato da un piccolo contingente aereo con funzioni di sostegno tattico e difensivo alle truppe di terra.

Come è noto, questa decisione - presa da Benito Mussolini sull'onda dell'entusiasmo ma con notevole pressappochismo - non soltanto privò l'Italia di forze fresche utilizzabili sicuramente con maggiore costrutto su altri fronti ben più importanti per le sorti nazionali, ma costrinse la Regia Aeronautica, già alle prese con una cronica carenza di avio mezzi, pezzi di ricambio, benzina e oli lubrificanti, ad impegnarsi - seppur con forze relativamente numerose - su un fronte troppo esteso, con compiti e funzioni assolutamente fuori dalla sua portata e contro un avversario infinitamente più numeroso e forte quale era l'Aviazione Sovietica.



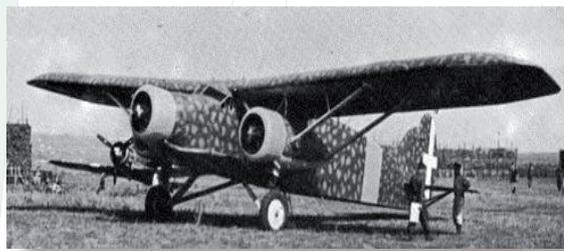
Macchi C. 200

Un po' come era accaduto, tra il 1940 e il 1941, in occasione dell'invio del **Corpo di Spedizione Aereo Italiano (C.A.I.)** in Belgio: esperienza che si era tradotta in un mezzo disastro, in parte per l'inadeguatezza e la vetustà dei mezzi utilizzati dall'Italia e in parte per la forza e la determinazione palesata dei moderni reparti da R.A.F. caccia, abituati a combattere e a respingere i ben più moderni e organizzati Stormi da bombardamento e da intercettazione della Luftwaffe. Ma vediamo più nel dettaglio la composizione, la consistenza bellica e le operazioni condotte dal **Corpo Aereo Italiano**.



Macchi C 202 sul fronte orientale

Il **Comando Aviazione del C.S.I.R.** venne ufficialmente costituito il 29 luglio a Tudora, lungo il confine che separava l'Unione Sovietica e la Romania, e su questo Aeroporto, il 12 agosto, giunse dall'Italia il **22° Gruppo Caccia** composto da 51 *Macchi MC200* (**Squadriglie 359^a, 362^a, 369^a e 371^a**). Gli intercettatori erano accompagnati da *due trimotori da trasporto e supporto logistico Savoia Marchetti SM81* e da *tre più piccoli trimotori, anch'essi da trasporto, Caproni Ca133*.



Caproni Ca. 133

Quattro giorni più tardi sempre sull'Aeroporto di Tudora atterrò il **61° Gruppo da Osservazione Aerea** montato su 32 *bimotori Caproni Ca311* (**Squadriglie 34^a, 119^a e 128^a**) e un *grosso trimotore da trasporto e supporto Savoia Marchetti SM82*.

Il personale dell'Aviazione del **C.S.I.R.** risultò composto, inizialmente, da circa 1.900 uomini (140 Ufficiali, 180, Sottufficiali e 1.500 Militari di truppa (tra specialisti e Avieri di governo), più 90 Operai specializzati.

Il 4 maggio 1942 il **22° Gruppo Caccia**, logorato da mesi di attività, venne rimpiazzato dal **21° Gruppo** su *Macchi MC200* composto dalla **356^a, 382^a, 361^a e 386^a Squadriglia**, mentre il **71° Gruppo da Osservazione Aerea** su *Caproni Ca311* (formato dalla **38^a e 116^a Squadriglia**) sostituì il **61° Gruppo**.



Caproni Ca. 311

In seguito, per compensare le perdite e per fronteggiare i sempre più onerosi impegni, il **Corpo Aereo Italiano** verrà ulteriormente ma insufficientemente rinforzato. Tra l'agosto e il dicembre del '42, il **71° Gruppo** riceverà infatti 12 *più pesanti bimotori da bombardamento e ricognizione Fiat BR20M*, mentre il **21° Gruppo Caccia** verrà integrato



con una manciata di nuove e più moderne macchine: 12 intercettatori Macchi MC202.

Poi, la mancanza di pezzi di ricambio, benzina, oli lubrificanti e munizioni costrinse i reparti a sospendere le attività e a ripiegare sui campi meno esposti all'offensiva sovietica. E tra il marzo e il maggio dello stesso anno ciò che rimaneva dei **Reparti da Caccia** e - come si è detto - dell'intero **Corpo Aereo Italiano in Russia** fece rientro in Italia.

1941 - ORDINE DI BATTAGLIA Reparti Regia Aeronautica Fronte Orientale

Comando Aviazione del C.S.I.R. Col. Pil. Carlo Drago
Caccia Terrestre:

22° Gruppo Autonomo C.T. (Macchi 200/Ca 133) Magg. Pil. Giovanni Borzoni

359ª Squadriglia (SM 81) Cap. Pil. Vittorio Minguzzi

362ª Squadriglia Cap. Pil. Germano La Ferla

369ª Squadriglia Cap. Pil. Giorgio Iannicelli

371ª Squadriglia Cap. Pil. Enrico Meille

Osservazione Aerea

61° Gruppo Autonomo O.A. (Caproni 311) T.Col. Pil. Bruno G. Ghierini

34ª Squadriglia Cap. Pil. Cesare Bonino

119ª Squadriglia Cap. Pil. Giovanni Disegna

128ª Squadriglia Cap. Pil. Igino Mendini

Sezione Trasporti

245ª Squadriglia T.M. (SM 81) Cap. Pil. Ernesto Caprioglio

246ª Squadriglia T.M. (SM 81) Cap. Pil. Nicola Fattibene

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE:

- Nicola Malizia, Ali sulla Steppa, la Regia Aeronautica nella Campagna di Russia, Edizioni dell'Ateneo, 1987, Roma.
- Dimensione Cielo (Aerei italiani nella 2a Guerra Mondiale), Volumi 1-2-4-7, Edizioni Bizzarri, Roma.
- Antonio Ricchezza, La storia illustrata di tutta la campagna di Russia, Volumi 1 e 2, Longanesi & C., 1971, Milano.
- Angelo Emiliani. Giuseppe F.Ghergo, Achille Vigna, Regia Aeronautica: Balcani e Fronte Orientale, Edizioni Intergest, 1974, Milano.

Il 16 agosto 1941 il **61° Gruppo da Osservazione Aerea** composto dalla **34ª, 119ª e 128ª Squadriglia** atterra sull'Aeroporto di Tudora, in Ungheria.

I due amici "furlàns" - Eligio e Bonifacio, con la loro 119ª Squadriglia sono così insieme sul fronte orientale.

Dal "**diario**" di **Bonifacio SAVIO "Missione Novalowka"** riportiamo un suo drammatico "**ricordo**" di un volo di guerra che li unirà ancora di più, anche se in modo diverso:

"Levarsi in volo a bordo di aerei comuni costituisce sempre emozione. Volare in tempo di guerra con le insidie della contraerea o degli attacchi di caccia avversari non metta paura ma una certa agitazione sì.



**... i due amici
Elegio ADAMO e Bonifacio SAVIO ...**

Eravamo giovani allora e non pensavamo alla morte. Eppure tutte le volte che s'andava in missione ci prendeva un certo patema d'animo che spariva appena raggiunta la quota di crociera prima di arrivare sull'obiettivo. Poi succedeva quel che succedeva. Tante volte andava dritta. Altre ci si lasciava le penne. Non mancava mai tra noi il grido coraggioso di battaglia: ghez ... ghez ... ghereghereghez ...

Anche io ebbi ... le piume spuntate ma alla fine riuscii a riportare a casa la mia carcassa che ancora mi accompagna nella vita e che penso di non abbandonare se non con il consenso di Dio. Speriamo che mi conceda una proroga perché ho già consumato gran parte del tempo che la vita stessa, in media, consegna a noi umani.

Ebbene era la domenica del 15 novembre 1941 una giornata come le altre avrei detto; freddo da andare sotto le unghie; cielo grigio con qualche folata di nevischio.

Dovevamo fare una puntata oltre le linee, nella zona del fiume Donez nel settore di Gorlowka - Woroscilowgrad.

Obiettivo: Novalowka. Dovevamo riconoscere alcune postazioni d'artiglieria russa. L'equipaggio era così composto: ai comandi il Tenente Pilota Giuseppe Lepri; il Tenente del Regio Esercito Fortunato Rosin, originario di Ascoli Piceno, ricopriva il ruolo di Ufficiale Osservatore, io con funzioni di motorista e mitragliere in sostituzione di Elegio Adamo di Cicconicco, indisposto. A mezzogiorno decollammo dall'aeroporto di Krivoj Rog posto sulla diagonale immaginaria Kiev - Kirovigrad - Zaporonjje - Mar d'Azov.

Viaggiavamo con un Caproni Ca. 311 (M.M. 11638). Un aereo che ben si prestava per l'osservazione aerea in quanto aveva ampie superfici trasparenti e così la prua.

Era uno spettacolo veder scorrere il mondo sotto la carlinga: le praterie sconfinite, le casupole, gli animali e quei tramonti che ti avvolgevano come volessero abbracciarti. Eppure quel velivolo non era gradito ai Piloti perché presentava una manovrabilità alquanto complessa. E poi era leggero, vulnerabile. Non avremmo potuto contrastare l'eventuale attacco di un caccia. Non potevamo competere. Anche perché il nostro era un veicolo lento troppo lento.



**Caproni Ca 311 fra le nevi russe - inverno '41-'42
Velivoli della 119^a Sq.^{ia} del 61° Gruppo**

Compimmo comunque quella missione senza alcun fastidio. Rosin si dichiarava soddisfatto dei rilevamenti fatti. Eravamo contenti. Stavamo tornando alla base e parlavamo di freddo, di neve, del vitto e delle nostre famiglie, dell'Italia. Improvvisamente alcuni colpi di contraerea ci fecero sobbalzare. Subentrò un po' di concitazione. Il Pilota tentò di salire in quota il più possibile ma quella manovra fu interrotta da uno schianto secco sulla nostra sinistra. Un colpo aveva trapassato l'ala e danneggiato il motore. Rosin fu il primo a rendersi conto che l'aereo non ce l'avrebbe fatta a proseguire.

"Siamo stati colpiti il motore di sinistra è in fiamme Buttiamoci"

"Aspetta"- replicò Lepri - "vedo se posso portarlo almeno dentro le nostre linee. Dovremmo essere vicini"

Io intanto, per istinto, m'ero messo alla mitragliera di torretta e aspettavo. Osservavo Lepri che le tentava tutte per tenere in asse l'aereo e proseguire verso ovest. Ne ammirai la perizia e la grande capacità di comando: freddezza e sicuro di sé. Mormorava qualcosa "Dai continua così ancora un po" - E a me: "Lanciati Savio lo tento di portare avanti ancora un po' questa carcassa."

L'aereo perdeva quota vistosamente. Dalla parte colpita uscivano fumo e fiamme. Furono attimi di grande tensione. Pensavo alla vita ... all'aereo che stava per essere perduto ... a dove sarei finito una volta buttatomi col paracadute ...

"Lanciati Savio ... non aspettare ancora ... esci dalla torretta ... non dal portello che puoi bruciarti ..."

L'ordine di Lepri si fece perentorio. Io abbozzai solo un timido "e lei signor Tenente?" Poi mi decisi e saltai. Si compì così l'ultimo atto di guerra di noi tre soldati in terra di Russia.

PRIGIONIERO di STALIN

Toccai terra nel pomeriggio avanzato. Già a ovest stavano avanzando i bagliori che annunciavano il tramonto e la sera. Mi guardai attorno. Steppa sconfinata. Silenzio. A qualche centinaia di metri vidi la sagoma del Tenente Lepri. Anche lui mi scorse. Ci corremmo incontro trascinando il paracadute che in un battibaleno riuscimmo a nascondere in un anfratto del terreno.

"Tutto a posto Savio ... ?"

"Signorsì signor Tenente!"

"Speriamo non ci abbiano visti Cerchiamo un nascondiglio sicuro e quando farà buio tenteremo di raggiungere le nostre linee"

Avevamo fatto male i nostri calcoli. Dopo una mezz'ora udimmo il rumore di più cavalli che venivano nella nostra direzione. Ci illudemmo per un attimo che fossero i nostri. Quando furono vicini scorgemmo che portavano in testa il classico colbacco russo con tanto di stella rossa. Si avvicinarono di gran carriera gridando come ossessi.



... una pattuglia russa a cavallo nella steppa ...

Capimmo subito di essere caduti prigionieri dei russi. Alzammo istintivamente le mani mentre una scarica di parabellum sfiorò le nostre teste. Lo "stoi" secco "alt" del Comandante di quel drappello impedì al soldato, che aveva imbracciato l'arma e s'era messo a sparare, di continuare a premere il grilletto. Erano in quattro. Ci tenevano sotto tiro. L'ufficiale smontò da cavallo. Si avvicinò.

"Talianski ...? Niemski ...? (Italiani ... Tedeschi ...)

"Talianski ... Da ..." Risposi ricordando quel po' di russo imparato nelle affrettate lezioni che ci avevano impartite nei corsi interni nel breve periodo del nostro soggiorno in terra sovietica.



"Tu parla russo ...?"

"Poco ... molto poco ... Vicinanza popolazione russa aiutare conoscere vostra lingua ..."

Il fatto di essere italiani e la breve conversazione in russo rasserenò il gruppo dei nostri nemici. Assicuratisi che non avevamo armi, oltre alle pistole di ordinanza che ci sequestrarono, ci fecero salire sui loro cavalli sistemandoci davanti a cavalcioni quasi sul collo dell'animale."

La *"scheda di rimpatrio"* di **Bonifacio SAVIO** reca la data del 21 Dicembre 1945.

Dal 1951 al 1955 è al 20° Gruppo C.B. del 51° Stormo/51^a Aerobrigata di Treviso S. Angelo, Aviano ed Istrana.

"Nel 1955 sposa Caterina Caprin, la maestrina del suo paese, Fagagna."

Poi lo ritroviamo in Aeroporto di Udine/Rivolto dove *"Lo segue la fama di uno dei migliori Motoristi della nostra Aeronautica forse per il fatto di essere intervenuto con successo, nel 1964, a togliere dall'imbarazzo il Capo Formazione delle Frece Tricolori (Pattuglia Acrobatica Nazionale) Colonnello Vittorio CUMIN ... appiedato dal suo aereo a Rivolto."*

Come abbiamo visto il 4 maggio 1942 **Eligio ADAMO** al seguito del 61° Gruppo A.O. torna in Italia lasciando, suo malgrado, il suo *"fratello amico"* **Bonifacio SAVIO** disperso in Russia.

A decorrere dal 1° giugno 1953 transita a domanda con il suo grado e l'anzianità posseduta (1/10/1946) nella categoria *"marconista meccanico"*.



Eligio ADAMO alla 51^a A/B

Presterà servizio presso l'Aeroporto di Vicenza, poi alla 51^a Aerobrigata a Treviso, Istrana ed Aviano; infine dal 14/04/1961 al 02/03/1962 alle prestigiose *"Frece Tricolori"* che lascia, lui verace *"furlàn"*, per tornare

a Treviso al G.E.V. (Gruppo Efficienza Velivoli) del 2° Stormo sul **G 91R**, per dare la possibilità al *"figlio"* **Valter** (il cui *"padrino di Battesimo"* è **Bonifacio SAVIO** ... non poteva essere altrimenti) di frequentare all'Università di Padova la Facoltà di Medicina.

Il **Dott. Valter ADAMO**, dopo aver fatto nascere tanti figli di Ufficiali e Sottufficiali dell'Aeronautica all'Ospedale di Treviso, magari parlando di aerei ai mariti che assistevano al parto, è *Direttore (Primario) della Struttura Complessa (S.C.) di Ostetricia e Ginecologia dell'Ospedale di Pordenone.*



... il nostro Socio Dott. Valter ADAMO con il Capt. USAF Michael S. SADLOWSKI "PINTO"

Il 5 aprile 2002 ad Aviano ha coronato il *"sogno"* di volare sul Caccia F-16 *"Fighting Falcon"* pilotato dal *Cpt. Michael S.SADLOWSKI "PINTO"*, dove oltre all'emozione del volo, ha sperimentato la massima accelerazione e manovrabilità di un velivolo testando fisicamente *"nine-g" !*

Dal 2011 è *Socio del "Circolo della P.A.N."* entusiasta ed orgoglioso di ricordare suo *"papà"* **Eligio**.

Ora un breve ricordo degli ultimi anni di servizio in Aeronautica del **M.Ilo Sc. Eligio ADAMO** da parte dell'allora **T.Col. G.A.r.i. PIANCA Ing. Gianmarco** che sinteticamente ne descrive il carattere e le qualità:

“Negli anni in cui ho prestato servizio al 2° Stormo dal 1970 al '78, quale giovane Ufficiale del Centro Manutenzione, sono sempre stato colpito ed affascinato dai **“racconti di guerra”** dei Sottufficiali che avevano fatto la **2ª Guerra Mondiale**.

Questi uomini eccezionali, che potrebbero essere stati miei padri, nelle pause conviviali ci raccontavano delle loro esperienze vissute in quel tremendo periodo della nostra Storia.

Ebbene, fra i vari racconti di questi nostri colleghi, i ricordi della **Campagna di Russia** del **M.Ilo ADAMO** mi avevano particolarmente colpito per le avversità ambientali e per le difficoltà tecniche e logistiche di quella sfortunata spedizione.

La sua origine friulana, corroborata dalle dure esperienze della vita militare, avevano forgiato nel carattere di un uomo mite e disciplinato una ferma volontà nell'affrontare le sfide della vita.

Il **M.Ilo ADAMO** negli anni in cui ho avuto l'opportunità di averlo quale mio collaboratore, ha lavorato con la stessa passione e dedizione che aveva evidenziato negli anni giovanili.

In qualità di **Capo Sala Marconisti**, ha sempre diretto con impegno ed elevato senso di responsabilità il proprio gruppo di lavoro.

Di lui ricordo l'incondizionata disponibilità nel trasmettere agli altri **Specialisti**, sia la propria esperienza professionale, che l'entusiasmo per migliorare continuamente la qualità del lavoro.”



Eligio ADAMO a cena con i colleghi Marconisti al 2° Stormo - Treviso (seduto in fondo al centro)

NOTIZIE IN BREVE

C'è chi lascia

Il **M.Ilo 1ª Cl. MASCIOLI Marco** – Socio del “Circolo della P.A.N.” dal 1998 - il 2 Settembre 2012, dopo quasi 20 anni (li avrebbe raggiunti il 1° Ottobre 2012) al **313° Gr. A.A. – “Frece Tricolori”**, ha lasciato il servizio attivo in A.M.I. ed è stato posto in congedo.

Il Consiglio Direttivo del “Circolo della P.A.N.” augura un futuro con tanta salute e serenità nella certezza che i “ricordi” degli anni trascorsi alle “Frece Tricolori” formeranno un luminoso arcobaleno !

Il **T.Col. Pil. ROSSI Andrea** – Socio del “Circolo della P.A.N.” dal 2004 – il 12 Novembre 2012 ha lasciato il servizio attivo in A.M.I. ed è stato posto in congedo.

Il Consiglio Direttivo del “Circolo della P.A.N.” formula i migliori auguri per tanta salute, serenità e di continuare ad avere grandi soddisfazioni nell'attività che si appresta ad intraprendere.

e chi continua

Rendiamo **“omaggio”** a due valenti **Specialisti, Soci del “Circolo della P.A.N.”** rispettivamente dal 2002 e 2003, che hanno raggiunto un traguardo di permanenza alle **“Frece Tricolori”** di assoluto prestigio:

M.Ilo 1ª Cl. FRANZ Fabio

➤ 10 Anni il 9 Dicembre 2012

1° M.Ilo VALLEGA Roberto

➤ 10 Anni il 20 Gennaio 2013

Complimenti e che la vostra reputazione e le vostre capacità professionali siano d'esempio ai giovani Specialisti del 313° Gr. A.A. .



1 Luglio 2012 – **Urbano FLOREANI** è stato promosso **Colonnello**.

Ne siamo venuti a conoscenza da brevissimo tempo. **Congratulazioni ed “auguri” per la continuazione del tuo importante incarico presso il C.F.C. (Comando delle Forze di Combattimento) di Milano.**

24 Dicembre 2012 – il **Responsabile delle Pubbliche Relazioni e Speaker delle “Frece Tricolori” Andrea SORO** è stato promosso **Maggiore**.

Congratulazioni ed “auguri” per la continuazione del tuo importante incarico.

27 Febbraio 2013 – il nostro **Presidente Col. Pil. Assenzio GADDONI** è “nonno”, dopo **GLORIA**, di **DANNY**.

Felicitazioni vivissime alla “nuora” SILVIA ed al “figlio” ALESSANDRO per il loro secondogenito.

MOMENTI TRISTI

Il 4 Febbraio 2013, alla soglia dei 101 anni è deceduta **Cristina**, “mamma” di **Raffaele CUCCAROLLO**, *Socio Onorario del Circolo*, ideatore degli oggetti e modellini di aereo regalati ai Soci.

Al caro “Raffaele”, il Presidente ed il Consiglio Direttivo, certi di interpretare la partecipazione di tutti i Soci, formulano la più affettuosa solidarietà e sentite condoglianze.

Per non dimenticare

Il S.Ten. (ora Magg.) Medico CALOGERO D’AMICO, che assieme al **Serg. EUGENIO GALLINA** si salvò dal rogo di un **Fairchild C-119 della 46° Aerobrigata** (nominativo “Lupo 86”) - **25 Aprile 1970** – precipitato al suolo subito dopo il decollo a seguito dell’improvvisa “piantata” del motore sinistro e incendiatosi appena fuori dal perimetro aeroportuale di Rivolto, *ci ha inviato una sua “poesia” dove esprime il turbinio dei sentimenti che lo hanno attanagliato durante una sua visita a Rivolto il 22 Maggio 1974 ... “poesia” che suscita una profonda e intensa commozione !*

Il **C-119** trasportava personale e materiale della **PAN** da Rivolto a Grazzanise; tutti gli altri militari a bordo del velivolo da trasporto persero la vita:

**10 Specialisti della P.A.N. e
7 membri dell’equipaggio del C-119**

CADUTI del 313° GRUPPO A.A.

Sergente **Eraldo BERTOLINI**
Sergente Maggiore **Bruno BOT**
Maresciallo **Luigi CATTAROSI**
Sergente **Gerardo CAVALIERE**
Capitano **Salvatore DE CRESCENZO**
Maresciallo **Rosario FICHERA**
Sergente **Pietro GRASSI**
Maresciallo **Erminio TARONDO**
Maresciallo **Giambattista TOSO**
Sergente Maggiore **Giuseppe VALENTINO**

CADUTI della 46° AEROBRIGATA

Tenente **Enzo MIOTELLO**
Sottotenente **Angelo FERRETTO**
Maresciallo **Salvatore GIAMMONE**
Sergente Maggiore **Ottaviano GIAMMATTEI**
Sergente **Luigi GIULIANI**
Sergente **Roberto BONANOMI**
Sergente **Antonio LA CAVALLA**



**Fairchild C - 119G Flying Boxcar
“vagone volante”**

FRECCE CADUTE

*Pianure di Rivotto
verdi
da far male al cuore ...
con malinconia
vi vengo a rivedere.*

*Sempre lo stesso rombo
che improvviso si accende
e trema la terra e l'anima.
Scintillano i caschi al sole come prima
e con un gemito s'involano.*

*Resto nel silenzio e nei ricordi
per una eternità ...
poi le Freccie mi graffiano
rabbiosamente.*



fiore sul cippo posto nei pressi della linea volo



**Il Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale
ai CADUTI del 313° GR. A.A. – Freccie Tricolori**

*Applausi ed entusiasmo:
tornano i piloti in fila dopo la vertigine di
sogno
e porgono il loro saluto.*

*Resta vuota la scena:
solo io piango schiacciato a terra.
La pista rosseggia nel ricordo ...
Dietro il tettuccio fiammante altre mani
aperte
salutano soltanto me.*

*Grazie, Valentino! Grazie, Sandro!
Ombre senza occhi ...
solo il vostro sorriso
e le vostre mani.*

*Mi alzo e tutto tace.
Nel cielo azzurro
girano dei falchi.
Sì: ci siete anche voi
nei cieli di Rivotto,
Freccie cadute,
amici non scordati!*

Calogero D'AMICO