



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 2014

RIFLESSIONE

*del Capofормazione delle
"Frecce Tricolori"
Magg. Pil. MIRCO CAFFELLI*

Caro Presidente,

ho portato a compimento il "compito per le vacanze" che mi aveva simpaticamente assegnato: "tirare le somme" in termini di emozioni ed eventi significativi durante questo mio primo anno da **Capo Formazione** delle "**FRECCHE TRICOLORI**".



*"Pony 1"
Magg. Pil. Mirco CAFFELLI*

Non voglio raccontare uno sterile elenco delle manifestazioni fatte nella stagione appena trascorsa o di eventi che potrebbero essere stati significativi per me ma non per altri; bensì vorrei condividere una **riflessione** che ho avuto modo di fare proprio durante le vacanze natalizie, di quanto, a volte, la vita sia incredibilmente strana.

Ho passato il *Natale* a casa dei miei genitori nel mio

paesino natale, Guastalla in provincia di Mantova, e nei momenti di pausa tra un'abbuffata e l'altra (*mia mamma quando torno a casa cucina come se fossi stato in guerra per anni...*) mi sono rivisto un pò di vecchie foto, ricordi di quando ero ragazzino.

Confesso che mi ero dimenticato di quanto fossi appassionato di volo e di tutti i sogni che avevo a riguardo; come se gli anni passati tra studi in Accademia, corsi di volo, esperienze di reparto operativo, avessero offuscato quella "*fiamma*", quella spinta motivazionale che mi ha portato dove sono oggi.

Un "*poster*" in particolare ha colto la mia attenzione, un calendario del 1994 delle "**Frecce Tricolori**" con la dedica: "**A Mirko Caffelli con simpatia, le FRECCHE TRICOLORI**" - **Rivolto 24.3.94**, firmato dall'allora **Comandante Gigi Zanovello e da tutti i Piloti**.

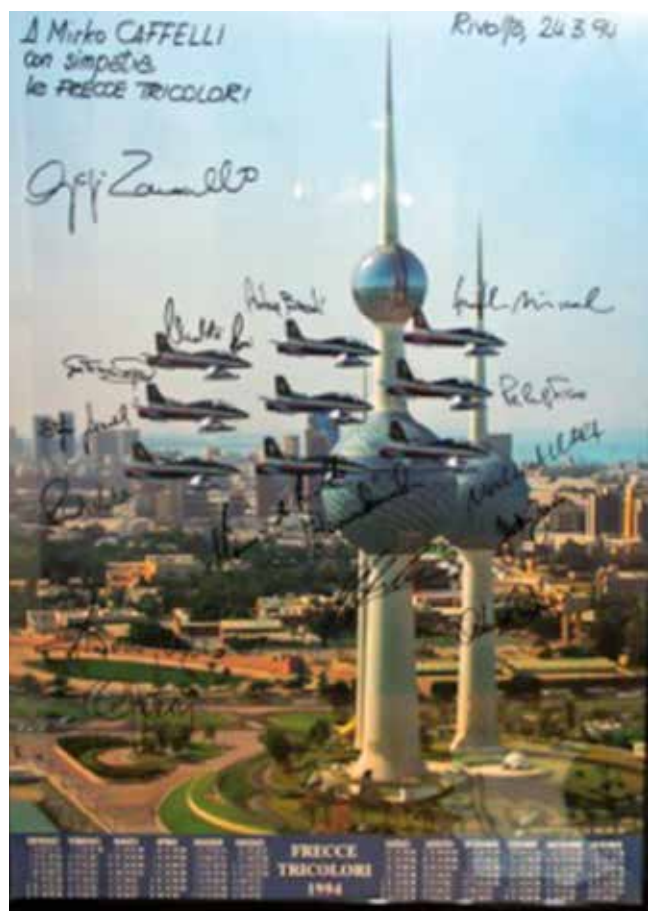
Mi è mancato il fiato perché come se avessi "*spolverato*" con un solo soffio vent'anni di sogni e speranze per intraprendere questo lavoro.

Ricordo quel giorno come fosse ieri; mio padre trasportava con il camion (lo fa tutt'ora) prosciutti a San Daniele ed ero riuscito a convincerlo a marinare la scuola per poter andare con lui, con la falsa promessa che lo avrei aiutato (ho dormito tutto il viaggio...) in cambio di andare a vedere le mitiche "**Frecce**" visto che erano così vicine a destinazione. Quel giorno, non mi chiedete come, riuscimmo a varcare il cancello della base con il camion.

Era un giorno piovoso, riuscii a vedere pochi aerei in volo ma ero comunque al settimo cielo.

Ebbi anche la possibilità di visitare l'hangar e scattare qualche foto su un *MB 339*.

Sono passati esattamente vent'anni. Oggi quel cancello lo varco ogni giorno per andare al lavoro; mi siedo ogni giorno su un *MB 339* per andare in volo.



...” il Poster galeotto “...

Oggi ho l'onore di essere il Capo Formazione delle "Frecce Tricolori", le stesse che vent'anni prima ammiravo con il naso all'insù.

Quando capita di scambiare quattro chiacchiere con gli "ex" che ci vengono a trovare, mi colpisce sempre la raccomandazione che ci fanno con gli occhi lucidi:

"godetevi il momento, sentite ogni passo che calpestate quando camminate in questo Gruppo, assaporate ogni singola esperienza che questo Gruppo sa dare".

Caro Presidente, cari amici del "Circolo della P.A.N.", vi assicuro che lo faccio, che tutti i miei colleghi lo fanno, consapevoli che siamo i fortunati di oggi, che hanno raccolto le tradizioni di ieri e che le tramanderanno, con un pizzico di nostalgia, ai fortunati di domani.

Magg. Pil. Mirco CAFFELLI

Carissimi Soci,

mi é stato chiesto dal **Comitato organizzatore dei Corsi "PEGASO" dell'Accademia Aeronautica** un breve articolo sulla missione **"COLUMBUS '92"** da inserire nel numero unico pubblicato in occasione del giuramento del **Corso "PEGASO V"** l'ho fatto volentieri e ve lo trasmetto perché contiene cose che forse non sono state mai dette.

Col. Pil. Alberto MORETTI

MISSIONE "COLUMBUS '92"

Le "FRECCHE TRICOLORI" in NORDAMERICA

Nel 1992 il **Capo di Stato Maggiore** aderì all'invito arrivato da più parti di celebrare i **500 anni della scoperta dell'America** da parte di **Cristoforo COLOMBO** inviando in Nordamerica la P.A.N. – **Frecce Tricolori**.

La cronaca di allora ha raccontato ampiamente le tappe di quella meravigliosa avventura.

Prima di ritornarci con alcuni elementi inediti desidero raccontare agli amici del **"Pegaso"**, tutti esperti di procedure di Stato Maggiore, quello che è noto solo a pochi e che accadde prima di partire: quando e come si giunse alla decisione di approvare la **COLUMBUS '92**.

L'impresa, forse la parte più difficile, cominciò proprio nel Palazzo molti mesi prima della data di partenza da Rivolto.



... in volo verso il Nordamerica ...



locandina commemorativa dell'evento alla Cerimonia di rientro in Italia

Il Capo di S.M.A., Gen. NARDINI, che tuttora ammiro per il coraggio che dimostrò, *prima di giungere alla decisione indisse varie riunioni con tutti i Capi dei Reparti ed il sottoscritto, all'epoca Comandante della P.A.N.*

In quelle riunioni venivano esaminati tutti gli aspetti della complessa missione e, come prevedibile, legittimi e comprensibili dubbi e perplessità attanagliavano tutti i presenti.

Erano trascorsi solo 3 anni dalla tragedia di *Ramstein* e il timore di imbarcarsi in una operazione "*percepita*" dai più ad alto rischio creava molta diffidenza in tutti i presenti.

Io, piccolo vaso di coccio in mezzo a tanti vasi di ferro, cercavo di dissipare tutti i dubbi e le incertezze rispondendo in maniera "*esaustiva*" (termine che ho imparato alcuni anni dopo allo S.M.A.) alle tantissime domande che mi venivano rivolte, tranquillizzando tutti sulle capacità del Reparto di affrontare la delicata e complessa missione.

Il **responsabile della S.V.** (Sicurezza Volo) era il più tenace avversario, paragonabile a "*Cassandra*", di quelli per intenderci che mettono le mani avanti per

dire nel caso si verificasse qualche intoppo "*l'avevo detto io....*". Continuava a farmi la stessa domanda sull'alternato nelle tratte oceaniche ben sapendo che non avrei potuto dare una risposta.... "*esaustiva*".

Alla fine la decisione fu presa e come noto siamo andati e siamo tornati, senza alcun intoppo degno di nota e un solo evento di pericolo dovuto ad un "*flame out*" al mio velivolo in decollo da *Chicago* per ingestione di acqua.

La pianificazione fu scrupolosamente mantenuta volando in formazione sempre completa tutte le manifestazioni programmate. Alla faccia delle varie "*Cassandre*" cui, mi risulta, nessuno chiese il conto.

In quella missione furono registrati dei record che ancora resistono e che penso sia difficile migliorare.

Il primo è il numero di ore giornaliere volate da un Reparto Caccia dell'A.M..

Il giorno della partenza da *Rivolto* la pianificazione prevedeva due tappe di circa 2 ore e 45 minuti con sosta notturna a *Loozemouth* in Scozia.

Giunti a destinazione nel tardo pomeriggio, dopo una rapida valutazione delle pessime previsioni meteo del giorno successivo, decisi che era meglio anticipare la

tappa per *Keflavik* in Islanda. Così facemmo e alla fine i 12 MB 339 PAN volarono per circa 100 ore in un solo giorno.

Il secondo record è quello di distanza.

Al rientro della missione, da *Goose Bay*, ultima tappa nel Canada abitato, decisi di volare direttamente a *Sondstrom* (Groenlandia) evitando lo scalo intermedio di *Frobisher Bay* (Labrador) per una serie di motivi.

La tappa volata fu di 870 NM e penso sia tuttora la tappa più lunga volata dalla P.A.N..

La **Columbus '92** è stata una missione fortemente marcata "**Pegaso**" perché gli altri Reparti che hanno dato un importante contributo alle operazioni, mi riferisco alla **46 B/A**, agli **Stormi Antisom**, al **31° Stormo** di Ciampino erano o comandati o avevano nostri colleghi ai vertici dei Gruppi.

Ricordo un volo con **Billy Coco** sul *Gulfstream* per andare a discutere con gli organizzatori delle manifestazioni in USA, le riunioni e le telefonate con **Totò** per il supporto degli *Atlantic* e anche **Roberto** della **46esima**.

Il nostro **Capo Corso Carletto** l'ho incrociato in Canada al seguito del **Gen. MELONI Capo D.N.A.**

Al nostro rientro a Rivolto ad attenderci il Capo di S.M.A. e una folta delegazione di politici e Autorità.

Ero felice per i risultati raggiunti e per non aver tradito la fiducia in quanti avevano creduto negli uomini delle "**Frecce Tricolori**".

L'emozione più grande quando ricevetti i ringraziamenti del **Gen. NARDINI** che sciolse tutta la tensione accumulata nei due mesi precedenti confessando di sentirsi solo ora tranquillo, dopo il nostro atterraggio.

Ci disse "**mi sento come un padre quando mette a letto i figli che rientrano il sabato sera dalla discoteca**".



RICORDANDO IL "CEO"

Gen. B.A. Giovanni Battista CEOLETTA
(1916-1981)

Rivive il ricordo dell' "**eroe di guerra**" **CEOLETTA** grazie al nuovo monumento collocato in uno spazio di più ampio respiro monumentale in Via dell'Aviere a Piovezzano fraz. di Pastrengo (VR).

Domenica 28 Aprile 2013 è stato intitolato "*alla memoria*" del **Gen. Giovanni Battista CEOLETTA** (1916-1981), **Medaglia d'Argento al Valore Militare**, valoroso combattente nella **2ª Guerra Mondiale e della Guerra di Liberazione**, personaggio molto conosciuto a Pastrengo, dove contava molti amici del tempo libero e cugini per via di madre.

Erano presenti il **Sindaco di Pastrengo**, alcuni parenti del Gen. Ceoletta, tra i quali i "**figli**" **Renzo e Antonella CEOLETTA** ed Autorità civili e militari - **Gen. S.A. Sandro FERRACUTI**, il **Gen. B.A. Piero DE PIERO** e il **Com.º Ennio ANTICOLI**.

Soprannominato "**CEO**" dai commilitoni, "**TITIN**" per gli amici, **CEOLETTA** era dotato di una bella voce baritonale e amava dilettersi nel canto di brani classici. La sua passione per il volo inizia nel 1939, conseguendo il Brevetto di Volo e di Pilota Militare.

Nel periodo 1940-45 partecipa con il **4° Stormo Caccia** alle operazioni belliche del Nordafrica, Egitto, Malta, Mediterraneo, Adriatico e Balcani.

Dopo l'8 settembre si aggrega ai Reparti della Guerra di Liberazione.

Nel dopoguerra è "capo formazione" della prima Pattuglia Acrobatica Italiana "Cavallino Rampante", divenendo nel 1958 "consulente e solista" della Pattuglia Acrobatica dei "Diavoli Rossi".

Conclude la sua carriera al Comando dell'88° Gruppo Missili di Bagnoli di Sopra (Padova) dove, dopo la sua morte, i colleghi commilitoni gli erigono una stele "*alla memoria*", quella stessa stele che il **Nucleo A.A.A. di Pastrengo** si è fatto cura di recuperare, restaurandone il marmo degradato dal tempo.

L'**Arch. Umberto Segattini** ha realizzato un'opera originale ponendo al di sopra della prima stele in marmo, proveniente da Padova, una seconda di metallo con incisa la dedica a **CEOLETTA** e la data di inaugurazione.



Pastrengo (VR)
Monumento al Gen. G.B. CEOLETTA

Alle spalle dell'intitolazione è stato creato uno "stormo di aerei" che invece di apparire quali dispensatori di morte, lanciano a terra raggi di colori, di gioia e di allegria.

Spicca un aereo solitario che compie delle evoluzioni acrobatiche a simboleggiare il **Gen. CEOLETTA**, più volte decorato per le operazioni compiute durante la 2ª Guerra Mondiale e per l'abilità in volo.

"L'affetto che lega Pastrengo e soprattutto il Nucleo A.A.A. a CEOLETTA viene da lontano.

Nato ad Avesa nel 1916, era figlio di una cittadina di Pastrengo e qui ritornava soprattutto quando era in servizio a Ghedi negli anni Cinquanta.

Il "CEO" il giorno prima della sua venuta dava il segnale di preavviso con un bel volo radente con il suo caccia militare sopra Pastrengo, tanto da causare in uno dei suoi passaggi la caduta di un comignolo dal municipio comunale".

CEOLETTA "eroe di guerra" ecco perché è giusto definirlo così !

Dal vocabolario Devoto-Oli - **"eroe"**:

personaggio che abbia dato prova di un'eccezionale virtù e induca all'ammirazione chiunque ne venga direttamente o indirettamente a conoscenza.

Ecco un "excursus" su alcuni eventi che si riferiscono all'attività bellica di CEOLETTA.

tratto da: Biplane fighter aces - Italy

Quando l'Italia dichiarò guerra alla Gran Bretagna e la Francia il 10 giugno 1940, il **Serg. Giovanni Battista CEOLETTA** era in forza alla **90ª Squadriglia del 10º Gruppo del 4º Stormo**.

Il 12 giugno, ai combattenti in Nord Africa del **2º Stormo** si sono aggiunti quelli del **10º Gruppo (84ª, 90ª e 91ª Squadriglia) del 4º Stormo CT** basata a Gorizia.

Il Gruppo era comandato dal **T.Col. Armando PIRAGINO** e iniziò la guerra a *Tobruk T2* con **27 CR 42s**. La **90ª Squadriglia** era composta dai seguenti Piloti: **Cap. Renzo Maggini (CO)**, **Ten. Franco Lucchini**, **Ten. Giovanni Guiducci**, **S.Ten. Neri De Benedetti**, **S.Ten. Alessandro Rusconi**, **M.Ilo Omero Alesi**, **Serg. Magg. Angelo Savini**, **Serg. Amleto Monterumici**, **Serg. Silvio Crociati**, **Serg. Giovanni Battista Ceoletta**, **Serg. Alfredo Sclavo**, **Serg. Bruno Bortoletti**, **Serg. Paolo Guillet** e **Serg. Ernesto Keller**. La Squadriglia aveva in forza **9 Fiat CR.42s**.

tratto da: Aviatori del Basso Veronese

S.Ten. Pil. Virgilio VANZAN - www.quellidel72.it

- **Il 3 gennaio 1941**, una formazione di 5 caccia **CR.42 (Guiducci, Lucchini, Vanzan, Bortoletti e Ceoletta)** decolla alle ore 10.30 per scortare una formazione di bombardieri **S.79** all'attacco di navi inglesi nelle acque di Bardia, dove incontrano una violenta reazione antiarea. Rientrano alla base alle ore 12.30.
- **Il 25 giugno**, durante una scorta ad un velivolo **S79** in missione di ricognizione su Malta, **Lucchini, Vanzan, Savini e Ceoletta** sostengono un combattimento contro 5 apparecchi **Hurricane**, uno dei quali viene abbattuto da **Vanzan** in collaborazione. I Piloti rientrano a Catania isolatamente dopo circa 2 ore di volo.
- **Il 27 giugno** alle 10.35 partenza in formazione (**Lucchini, Soprana, Vanzan, De Benedetti, Bortoletti, Contarini e Sclavo**) per scortare il solito ricognitore **S79** su Malta. Sulla verticale di La Valletta, la formazione viene assalita da numerosi velivoli nemici (**Hurricane, Spitfire**). La **90ª** si porta alla difesa del ricognitore, con il nemico superiore

di quota e di numero, sostenendo un violento combattimento. **Vanzan** spara 40 colpi e rientra a Catania dopo circa due ore di volo. Mancano all'appello il **Sottotenente De Benedetti** e il **Sergente Sclavo**. Il giorno successivo continua la ricerca dei due piloti dispersi. **Vanzan, con Lucchini, Savini, Monterumici e Ceoletta** pattugliano la zona di mare a circa 110 km a sud di Capo Passero.

- **Il 2 luglio** nuova missione di scorta ad un S79 in ricognizione su Malta con **Guiducci, Lucchini, Soprana, Savini, Contarini, Ceoletta e Bortoletti**. Dopo 70' di volo tutti rientrano a Catania.
- **Il 5 luglio** viene richiesta una nuova ricognizione fotografica su Malta, con il Gruppo che deve scortare un *Cant Z-1007 bis*. **Con Vanzan partono Lucchini, Soprana, Ceoletta, Savini, Contarini e Bortoletti**. Dopo aver eseguito la ricognizione a vista sul porto di La Valletta (il *Cant* dovette rientrare per mancanza di ossigeno), la formazione rientra dopo un ora e 40' di volo.
- **Il 9 luglio** alle 18.50 partenza per azione di mitragliamento (**Guiducci, Lucchini, Vanzan, Soprana, Rusconi, Ceoletta, Contarini, Bortoletti e Botti**). L'Isola di Malta è completamente avvolta dalle nubi e la formazione deve rientrare senza portare a termine l'azione.
- **L'11 luglio**, alle ore 12 e 40' si parte per ripetere l'azione di mitragliamento su Malta insieme al **54° Stormo (Guiducci, Lucchini, Vanzan, Soprana, Rusconi, Ceoletta, Savini, Contarini, Bortoletti e Botti)**. **Lucchini e Ceoletta** sono i due Piloti della **90^a** destinati al mitragliamento, mentre gli altri provvedono alla protezione da 2000 metri. Vengono distrutti al suolo *5 Wellington* e altri 3 gravemente danneggiati. La scorta ingaggiò combattimento con circa 40 velivoli *Hurricane*, di cui due abbattuti in collaborazione.

Per complimentarsi dei risultati ottenuti, il giorno successivo arrivò in volo il Gen. Mazzuco e il Capo di S.M. Gen. Pricolo inviò un telegramma di congratulazioni.

- **Il 26 luglio**, dopo un attacco inglese ad una formazione navale italiana, partono per una crociera di vigilanza ed interdizione sul Canale di Sicilia, **Guiducci, Lucchini, Vanzan, Savini, Contarini, Ceoletta, Bortoletti e Del Turco**, che rientrano dopo 110' di missione.
- **Il 2 agosto** venne improvvisamente comunicato

l'ordine di trasferimento per Sciacca e la **90^a** partì in mattinata con i sei velivoli efficienti (**Guiducci, Soprana, Vanzan, Del Turco, Ceoletta e Contarini**).

- **Il 12 agosto** il **X° Gruppo** riceve l'ordine di condurre una ricognizione fotografica su Malta con due velivoli *Mc.200 fotografici*. Si parte alle 16.05 e di scorta ci sono **Soprana, Ceoletta, Monterumici, Vanzan, Del Turco, Savini, Bortoletti e Contarini**. Sul cielo di Malta incontrarono una forte reazione contraerea ed un folto gruppo di velivoli nemici che però si tennero a debita distanza.
- **Il 19 agosto** tutto il **X° Gruppo** è in ricognizione a vista su La Valletta alle prime luci dell'alba. Della **90^a** fanno parte **Lucchini, Alessandrini, Soprana, Vanzan, Del Turco, Ceoletta, Bortoletti, Monterumici**. Durante il rientro la formazione venne attaccata da 6 caccia inglesi.
- **Il 21 agosto**, all'alba, partenza per scorta ad una missione di mitragliamento su Malta (**Lucchini, Alessandrini, Soprana, Vanzan, Del Turco, Ceoletta, Loioli, Monterumici**). La formazione rientra alle 7.30 dopo aver svolto la missione.
- **Il 5 settembre**, **Lucchini, Soprana, Vanzan, Del Turco e Ceoletta** si recano a Comiso per condurre una scorta ad un idrosoccorso.
- **Il 31 ottobre**, nel pomeriggio, **Vanzan insieme a Ceoletta**, compie due sortite su allarme.
- **Il 4 novembre**, **Vanzan, Del Turco e Ceoletta** inseguono due velivoli nemici che avevano effettuato un'incursione su Gela, che però scompaiono nelle nubi.
- **Il 7 novembre**, **Vanzan, Guiducci, Ceoletta e Bortoletti** partono per Comiso per partecipare col **4° e 54° Stormo**, ad una missione di scorta a bombardieri *Cant Z 1007 bis* diretti su Malta. L'azione venne però sospesa per il mancato appuntamento in volo con una parte della scorta. I quattro rientrarono a Gela alle 12.35.
- **L'8 novembre**, il giorno successivo, si ebbe maggior fortuna con una missione analoga condotta da **Vanzan come capo formazione con Rusconi, Ceoletta, Monterumici e Bortoletti**.
- **Il 21 novembre**, per ordine del **Comando del X° Gruppo**, **Vanzan con Rusconi, Ceoletta e Bortoletti** partono per una ricognizione a vista nella zona a SSW di Malta per accertare la presenza di navi da guerra inglesi, senza esito.
- **Il 22 novembre** alle ore 15, **Guiducci, Lucchini, Vanzan,**



Rusconi, **Ceoletta**, Bortoletti e Monterumici, partono per effettuare la scorta ad una formazione di Ju-87 del **101° Gruppo (Picchiatelli)** destinata a bombardare Malta. Durante l'avvicinamento, **Guiducci** avvista ed attacca 3 Hurricane inglesi che piombano dall'alto. A questo punto, fallita la sorpresa, il Comandante dei *Picchiatelli* decide di rientrare.

➤ Il **29 novembre** tutto il Reparto si trasferisce a Comiso in attesa dell'ordine di trasferimento per Campofornido. Il 2 dicembre il reparto, al termine del ciclo operativo, riceve la visita di **S.M. il Re, accompagnato dal Gen. Piccini.**

➤ Il **3 dicembre**, alle ore 13.00, la Squadriglia, con 6 velivoli *Mc.200* si leva in volo con destinazione Campofornido, Udine. Ci sono **Guiducci, Lucchini, Vanzan, Del Turco, Monterumici e Ceoletta.** Arrivano a destinazione due giorni dopo, il 5, via Reggio Calabria, Capodichino, Iesi.

➤ Il **10 dicembre**, **Guiducci, Vanzan, Rusconi, Bortoletti e Ceoletta** partono per Lonato Pozzolo per effettuare il passaggio sul *Macchi Mc.202*, il nuovo velivolo della Squadriglia.

➤ Il **20 dicembre**, il Gruppo, cui nel frattempo si sono aggiunti **Del Turco e Savini**, dopo avere effettuato il passaggio macchina riparte per Udine dove arrivano alle ore 13.05.

➤ L'**11 aprile 1942**, dopo un intenso periodo di addestramento sul veloce *Mc.202 "Folgore"*, il Gruppo riparte per un nuovo ciclo operativo nel meridione della penisola.

➤ Il **13 aprile**, dopo una sosta a Capodichino, il Reparto giunge sull'Aeroporto di Castelvetrano (TP).

➤ Il **20 aprile** alle 14.00, il **X° Gruppo** parte con 19 *Mc.202* per la prima azione di caccia libera su Malta. Alla loro testa è **Guiducci.**

Mezz'ora dopo, ad oltre quattromila metri di quota, il velivolo di **Guiducci** entra in collisione con il suo gregario di destra, il **Serg. Ceoletta**, all'altezza di Porto Empedocle.

Nell'urto il velivolo di Guiducci prende quasi subito fuoco, e il pilota non viene visto uscire dall'abitacolo.

Ceoletta invece riesce a fare uso del paracadute e viene raccolto da un peschereccio.

La formazione rientra a Castelvetrano.



Il Macchi 202 conservato presso lo Smithsonian Air and Space Museum di Washington D.C.

tratto da "4° Stormo Caccia 1931-1987 - Quasi una storia" "Quelli del Cavallino Rampante" vol. 1 di A. Duma

ITALIA MERIDIONALE

SICILIA febbraio 1943 - settembre 1943

Il 1943, l'anno tragicamente doloroso per le nostre Forze Armate era ormai iniziato; sull'Aeroporto di Udine, il **4° Stormo**, ancora una volta ricostituito, era di nuovo sul piede di partenza.

La guerra stava ormai investendo tutta la penisola, sulle cui vie di comunicazione, città ed aeroporti, ogni giorno comparivano formazioni sempre più numerose di aerei della **15ª Forza Aerea Alleata** che operava nell'area del Mediterraneo; erano bombardamenti e mitragliamenti condotti senza più alcuna discriminazione ed era assolutamente impossibile fermare tali formazioni data la enorme, sproporzione numerica a loro favore.

Ma il **4° Stormo** come gli altri pochi Reparti ancora in grado di combattere, si buttò allo sbaraglio per contrastare l'offensiva aerea nemica.

Ecco la cronaca dei combattimenti del 5 luglio della 90ª Sq. dove oltre a **CEOLETTA** c'è anche **SQUARCINA**:

" **90ª Sq.** - Alle 10.15 viene dato l'allarme sul campo e il **M. Ilo Salvatore**, con gregari il **S. Ten. Cima** e il **Serg. Magg. Ceoletta** parte in volo con tre *Macchi 202*. Intercettano sul cielo di Gerbini una formazione di fortezze volanti del tipo *Boeing B.17* ne abbattano uno in fiamme e uno probabilmente

che si allontana lasciando una scia di fumo, sparando 680 colpi.

Il S. Ten. Cima e il Serg. Magg. Ceoletta mitragliano ciascuno un quadrimotore sparando rispettivamente 80 e 50 colpi. L'atterraggio si effettua regolarmente alle 11.45. L'efficienza si è ridotta a *due Mc.202*.

Alle ore 13.05 partono con i due apparecchi efficienti **il Ten. Libera ed il S. Ten. Squarcina**. Nella zona di Comiso impegnano un violentissimo combattimento contro numerosi caccia *bimotori tipo Lockheed*.

Il Ten. Libera ne abbatte uno ma non rientra alla base da questo abbattimento.

Il S. Ten. Squarcina ne mitraglia tre; colpi sparati 185 ed atterra alle 14.20.

Una grossa formazione verso le ore 13.30 effettua un bombardamento sul campo, nessuna attività e lievissimi danni al materiale di Squadriglia. Il campo è ancora praticabile con precauzione.

Alle ore 13.00 parte su allarme **il Ten. Baroni** che viene a contatto con la caccia nemica senza poter sparare. Atterra alle 15.00.

Dalle 17.30 alle 17.55 altra partenza del **Ten. Clauser con il M. Ilo Salvatore** senza avvistamento di aerei nemici.

Dalle 20 alle 20.15 crociera sul campo del **Ten. Clauser**"

LE ACROBAZIE IN VOLO DEL "CEO"

Uscita pressoché distrutta dalla **2ª Guerra Mondiale**, **la Regia Aeronautica** diventa **Aeronautica Militare** dopo il referendum del 2 giugno 1946, limitando a piccole formazioni di tre o quattro velivoli la propria partecipazione alle Manifestazioni Aeree Nazionali del dopoguerra.

Il clima generale di austerità e il numero dimezzi sopravvissuti ed efficienti condizionarono notevolmente **la rinascita di una Pattuglia Acrobatica Italiana**.

Malgrado all'interno della Forza Armata crescesse il desiderio di un ritorno all'acrobazia collettiva, motivo di orgoglio di Reparti e Piloti, fu solo agli inizi degli anni '50 che lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare iniziò a valutare concretamente la possibilità di affidare a un Reparto della prima linea il compito di costituire una **Pattuglia Acrobatica**.

Il 4° Stormo di Capodichino, che aveva appena ricevuto i primi aviogetti della storia dell'Aeronautica Militare, i **De Havilland DH100 "Vampire"**, fu il Reparto designato a dar vita alla **prima formazione acrobatica del dopoguerra**.

Nacque così la **Pattuglia del "Cavallino Rampante"**, nome ispirato all'araldica del **4° Stormo**.



De Havilland DH100 "Vampire"
(da una cartolina d'epoca)

fonti: AERONAUTICA MILITARE - G. LAZZATI "STORMI D'ITALIA"

Rinascce così in sordina la tradizione acrobatica italiana verso la fine del 1950 con una piccola Pattuglia di **4 velivoli De Havilland DH100 "Vampire"** di fabbricazione inglese, il primo aviogetto in dotazione all'Aeronautica Militare Italiana, costituita in seno al **6° Gruppo del 4° Stormo**.

FORMAZIONE 1950-1952

Ten. Giovanni Battista Ceoletta (capoformazione)

Ten. Raffaele Sallustio (gregario sinistro)

Serg. Magg. Otello Galgani (gregario destro)

Ten. Alfredo Bombardini (fanalino)

Ten. Antonio Guerrieri (riserva)

L'esordio avvenne a Roma il 2 Giugno 1952 nel corso dell'*Avioraduno Internazionale dell'Urbe*,

Il programma di circa 30 minuti vedeva la Pattuglia esibirsi con le tradizionali figure acrobatiche: *formazione a rombo, looping, tonneau, rovesciamenti, passaggi in fila indiana, attacchi al campo simulati e passaggi alla minima con i carrelli estesi*.



A questa piccola Pattuglia di 4 velivolo toccò l'onore di portare una formazione acrobatica italiana al di fuori dei confini nazionali.

La più importante ed apprezzata fu quella in Belgio, sempre nel 1952 il 13 luglio a *Melsbroek*, in occasione del **Convegno dei Paesi aderenti al Patto Atlantico**.

In quella occasione i "team" invitati furono un "Aerobatic Demonstration Team" inglese su 6 Gloster Meteor, "La Patrouille Acrobatique" francese su 4 Vampire, il "Cavallino Rampante", gli "SkyBlazers" U.S.A. su 4 F-84G e la Pattuglia locale gli "Acrobols" su 4 Gloster Meteor.

La formazione del "**Cavallino Rampante**" composta da **Ceoletta, Guerrieri, Galgani e Bombardini** si esibì in un modo così impeccabile ed entusiasmante che consentì all'Italia di inserirsi nel panorama internazionale dell'acrobazia.



da sinistra: **Ten. Antonio Guerrieri, Serg. Magg. Otello Galgani, Magg. Emanuele Annoni (Com.te 6° Gruppo), Ten. Giovanni Battista Ceoletta, Ten. Alfredo Bombardini.** (Lab.fot.4° Stormo)

tratto da: Album di pattuglia - Pietro Mazzardi (Delta Editrice)

Nel corso del 1957, si era già andata formando quale "**Pattuglia di riserva**" una nuova formazione presso la **6ª Aerobrigata di Ghedi** e anche in questo caso il nome si ispirava al distintivo di Reparto, i "**Diavoli Rossi**".

I velivoli erano i possenti **F-84F Thunderstreak** con i quali i **3 Gruppi di Ghedi (154, 155 e 156)** avevano già accumulato una notevole esperienza operativa.

La pattuglia era così composta: **Cap. Squarcina** (capopattuglia), **Ten. Dugnani** (gregario destro), **Ten. Cumin** (gregario sinistro) e **Ten. Albertazzi** (fanalino); l' **F-84F** era una macchina piuttosto pesante e poco potente, ma in compenso possedeva caratteristiche

aerodinamiche sorprendenti, oltre ad un'ottima manovrabilità e stabilità.



I Piloti dei diavoli Rossi - da sinistra: Ten. Guidi, Ten. Cumin, Cap. Ceoletta, Cap. Squarcina, Serg. Magg. Anticoli e Ten. Albertazzi

Così i "**Diavoli Rossi**" ebbero il primo debutto di rilievo il 14 marzo a Vicenza alla presenza dell'Ambasciatore degli Stati Uniti e una successiva esibizione sulla pista di casa, sotto gli sguardi ammirati del **Sottosegretario americano alla Difesa e del Capo di Stato Maggiore della RAF**.

Ma il primo grande appuntamento, i "**Diavoli Rossi**" lo ebbero alla Manifestazione Aerea Internazionale di Ypenburg in Olanda, alla presenza della "*famiglia reale*".

Per motivi tecnici, il **Ten. Albertazzi** fu sostituito dal **Ten. Guidi**; l'esibizione, nonostante la Pattuglia fosse formata da poco, fu all'altezza di quelle veterane presenti, *inglese, francese, americana, olandese e canadese*.



Decollo in formazione

In novembre, in occasione di un'esibizione tenutasi a Ghedi per gli allievi dell'Accademia, il **Ten. Guidi** sostituiva come titolare il **Ten. Dugnani**.

Chiusa la stagione con alcuni appuntamenti nazionali, i **"Diavoli Rossi"** si accinsero ad affrontare il **1958 con la qualifica della rappresentanza ufficiale dell'AMI** e per l'occasione la livrea dei velivoli subì una sostanziale modifica, rendendo ben distinte le colorazioni della Pattuglia tra il precedente periodo **"di riserva"** e l'attuale fase di formazione **"titolare"**.

Il **Cap. Squarcina** dispose subito di allargare il team con l'inserimento del **Serg. Magg. Anticoli** (gregario destro) e del **Ten. Ceriani** (gregario sinistro e fanalino) ed elaborando una serie di figure intercalate da passaggi a sorpresa in modo da rendere il programma più serrato e fluido, senza che il pubblico avesse il tempo di distrarsi.

La prima dimostrazione di rilievo si tenne sul Golfo di Napoli, alla presenza di una portaerei americana; anche qui fu eseguita la **"bomba"**, seguita in finale da un passaggio lento della Pattuglia con la **"biancheria stesa"**, suscitando entusiasmo.

Ma il vero apporto innovativo del team di **Squarcina** si mise in evidenza con l'aggregarsi alla pattuglia del **Cap. Ceoletta**, Pilota solista esperto ed eccellente coordinatore da terra.

Grazie a lui fu elaborata una nuova versione della **"bomba"**; una volta apertasi verso il basso, il solista entrava con una cabrata da brivido verso il cielo, dando vita così ad una figura destinata a diventare un classico delle pattuglie italiane.

L'incrocio basso dei velivoli concludeva come di prammatica il programma.



Capo-velivolo durante un'ispezione al vano carrello

tratto da: *"La meravigliosa avventura"* Storia del Volo Acrobatico" vol. 3 di Renato ROCCHI

..... il **"CEO"** a Rivolto con l' **F-86E Sabre**



Rivolto - 21 agosto 1961

*"Il 21 agosto 1961, nel primo pomeriggio, **CEOLETTA** doveva effettuare una prova velivolo.*

*Decollava dalla pista di rullaggio, in quanto la pista principale era chiusa per lavori in corso. Pochi minuti prima era decollata una "flight" di tre velivoli per un allenamento acrobatico; Piloti: **PISANO, IMPARARATO e VIANELLO**.*

"CEO", al momento di staccare, all'altezza della "Biga", sbandava sulla destra, usciva di pista, strisciava con l'estremità alare il terreno e, con prontezza, grazie alla sua scontata capacità professionale, riusciva a metterlo giù, livellato, ed effettuare un atterraggio pesante. Pilota incolume, velivolo f.u.d.."

"CAVALLINO RAMPANTE"

La storia del logo FERRARI





Tutti gli appassionati di corse hanno molta familiarità con il famoso “**logo Ferrari**”, il cosiddetto “**Cavallino Rampante**”!



Francesco BARACCA

La storia del “**Cavallino Rampante**”, simbolo di coraggio e temerarietà, è semplice ed affascinante: il “**cavallino**” era infatti dipinto sulla carlinga del caccia di **Francesco Baracca**, l'eroico Aviatore caduto sul Montello, l' “**Asso degli Assi**” della 1ª Guerra Mondiale.

Il “**marchio FERRARI**”, famoso in tutto il mondo, è il “**Cavallino Rampante**” nero in campo giallo, con in basso le lettere **S F**, che stanno per **Scuderia Ferrari**, con tre strisce, una verde, una bianca e una rossa, colori nazionali italiani.

Questo è il logo che viene applicato su tutte le auto da competizione direttamente supportate dalla scuderia. E' il simbolo della **Ferrari**, sinonimo di gloria su tutti i circuiti del mondo.

Una leggenda nella leggenda, perché il “**Drake**” lo ha ereditato da un altro “**eroe**”: il coraggioso cavaliere dell'aria **Francesco Baracca**, Maggiore decorato di Medaglia d'Oro, Asso dell'Aviazione Militare, abbattuto il 19 giugno 1918 sul Montello da un “**banalissimo**” colpo di fucile sparato da un cecchino austriaco accucciato in trincea, dopo 34 duelli vittoriosi e numerose medaglie al valore.

“**Il valoroso Maggiore Baracca** - riportava un bollettino di guerra dell'epoca - **il giorno 19 giugno 1918 non ha fatto rientro da una difficile missione militare**”. Sulla carlinga del suo aereo il mitico emblema.

Il cavallo era in origine il simbolo del **Conte Francesco**

Baracca che lo dipinse sulle fiancate dei suoi aerei.

Sul colore esatto del “**cavallino di Baracca**” esiste un piccolo mistero: *sembra infatti che il colore originario del cavallino fosse il **rosso**, tratto per inversione dallo stemma del 2º Reggimento “Piemonte Reale Cavalleria” di cui l'asso romagnolo faceva parte, di cui era considerato il miglior cavaliere, e che il più famoso **colore nero** fu invece adottato in segno di lutto dai suoi compagni di Squadriglia solo **dopo la morte di Baracca**.*

Ma ci sono molte altre ipotesi sul perchè della scelta di quel particolare disegno, cioè che la scelta di un cavallo era in parte dovuta al fatto che la sua nobile famiglia era nota per avere abbondanza di cavalli nelle loro proprietà a Lugo di Romagna.

Cinque anni dopo la storia volle che il campione dell'aria caduto in battaglia e il mito nascente dell'automobilismo sportivo incrociassero i loro destini.

Enzo FERRARI scrisse:

“Quando vinsi nel '23 il primo circuito del Savio, che si correva a Ravenna, conobbi il Conte Enrico Baracca, padre dell'eroe; da quell'incontro nacque il successivo, con la madre, la Contessa Paolina.

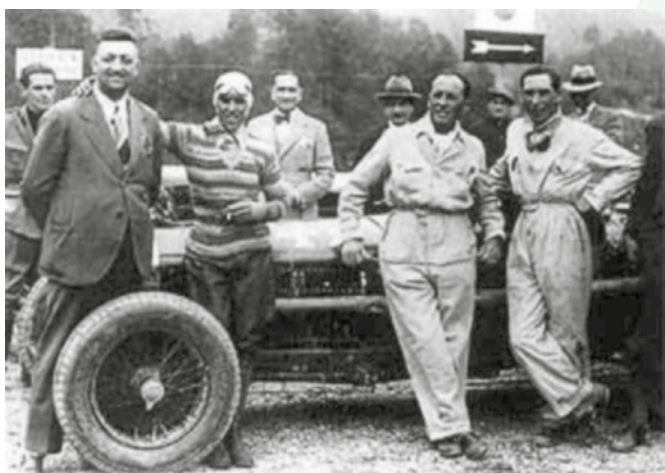


... il giovane Enzo FERRARI ...

Fu essa a dirmi, un giorno: «Ferrari, metta sulle sue macchine il “cavallino rampante” del mio figliolo. Le porterà fortuna.» Conservo ancora la fotografia di Baracca, con la dedica dei genitori, in cui mi affidano l'emblema. Il cavallino era ed è rimasto nero; io aggiunsi il fondo giallo canarino che è il colore di Modena”.

Storia

La nascita della Ferrari viene talora fatta coincidere con la fondazione, nel **1929** a Modena, della **S.A. Scuderia Ferrari**, ma la Scuderia non produceva



FERRARI con gli equipaggi della scuderia

proprie automobili, era soltanto la responsabile della messa a punto di quelle dell'**Alfa Romeo**, che allora partecipavano a diverse competizioni.

L'emblema della **Scuderia Ferrari** apparve per la prima volta nel 1929 su tutte le pubblicazioni, le insegne e le carte ufficiali della Società, ma non sulle vetture, che erano dell'**Alfa Romeo** e ne riportavano il simbolo sportivo, un *“quadrifoglio verde in un triangolo bianco”*.

L'esordio dello *“scudetto”* sulle vetture avvenne il 9 e 10 luglio 1932, alla *24 Ore di Spa*.

Non poteva esserci occasione più propizia: le due **Alfa Romeo 8C 2300 Mille Miglia Zagato Spider** passo corto schierate dalla Scuderia si classificarono al 1° e 2° posto con gli equipaggi **Brivio/Siena** e **Taruffi/D'Ippolito**.

Dopo quella vittoria lo *“scudetto”* ha contrassegnato tutte le partecipazioni ufficiali della **Scuderia Ferrari** negli anni Trenta fino al momento in cui ad essa subentrò il reparto speciale **Alfa Corse**, diretto da

Enzo Ferrari, ma gestito dalla Casa milanese.

La casa costruttrice nacque ufficialmente il **13 settembre 1939** a **Modena**, con la fondazione da parte di **Enzo FERRARI** della **Auto Avio Costruzioni**.

Le sue prime commissioni furono la costruzione di componenti per velivoli e solo a partire dal **1947** la costruzione di autovetture divenne l'attività principale.

La nascita dell'**Azienda Ferrari** comportò anche la creazione di un *“nuovo marchio”*, questa volta *“rettangolare”* che apparirà su tutte le vetture costruite a Maranello, modificato rispetto al disegno originario, soprattutto nella coda che nel *“cavallino di Baracca”* puntava verso il basso.

Cronologia del “logo” FERRARI

1929 - L'emblema della **Scuderia Ferrari** apparve per la prima volta nel 1929 su tutte le pubblicazioni, le insegne e le carte ufficiali della Società, ma non sulle vetture, che erano dell'**Alfa Romeo** e ne riportavano il simbolo sportivo, *“un quadrifoglio verde in un triangolo bianco”*.

L'esordio dello scudetto sulle vetture avvenne il 9 e 10 luglio 1932, alla *24 Ore di Spa*.

1947 - La nascita dell'**Azienda Ferrari** comporta anche la creazione di un *“nuovo Marchio”*, questa volta rettangolare che apparirà su tutte le vetture costruite da Maranello.

La prima fu la **125** di **Franco Cortese** nel giorno del debutto della Casa di Maranello in gara, sul *circuito di Piacenza l'11 maggio 1947*.



... il “recinto” del Cavallino ...



Disegnato dall' *Ufficio Tecnico della Ferrari* e realizzato dalle Ditte **Castelli** e **Gerosa** di Milano e Cristiglio di Bologna, rimase inalterato fino al 1950.

1952 - Per distinguere le vetture ufficiali da quelle dei moltissimi clienti che si cimentavano in gara, **Enzo FERRARI** decise di ripristinare il distintivo sportivo della "*vecchia Scuderia Ferrari*", rimodernato nella forma: **il debutto avvenne il 16 marzo al Gran Premio di Siracusa**, sulle **500 F2** di **Ascari, Taruffi, Farina e Villoresi**.

Anche in questo caso si trattò di un trionfo, con **Ascari, Taruffi e Farina** ad occupare le prime tre posizioni nell'ordine di arrivo.

In quello stesso anno **Ascari**, sempre con una **500 F2**, vinse il "*Campionato del Mondo piloti*", il primo dei **25 titoli della Ferrari**. Da allora, questo "*simbolo*" viene sempre applicato, tranne sporadiche eccezioni, nella sua forma convenzionale mai più cambiata su tutte le **vetture Ferrari** di qualsiasi categoria.

1953/1961 - Venne montato sulle vetture disegnate dalla **Pininfarina** un marchio riprodotto le iniziali dei nomi **Ferrari e Farina** secondo le lettere dell'alfabeto marinaro.

Il rombo rosso sul campo bianco simbolizza la lettera **F** che per il designer fu sostituita dalla lettera **P** (**rettangolo bianco in campo blu**) quando il cognome **Farina** diventò **Pininfarina**.

Il marchio è stato abbandonato nel 1964, tranne che per i modelli **2+2**.

1959 - Appare il "*cavallino come fregio della maschera del radiatore*".

Prodotto dal torinese Cerrato per le vetture carrozzate da Pininfarina e dall'incisore Incerti per le vetture **Scaglietti**, era ritagliato da lastre di ottone di 3 mm pantografato e cromato.

È rimasto inalterato fino al 1962 e ne esisteva una versione speciale, seghettata e traforata a mano, utilizzata per qualche unità molto esclusiva e per le vetture destinate a mostre e saloni.

1962/1963 - Fu presentato il "*cavallino in rilievo*", che non piacque e fu montato solo per un anno perché

giudicato stilisticamente mal riuscito.

Un rifacimento del "*cavallino in rilievo*" fu riproposto nel 1963 e accolto anche questa volta tiepidamente. Era considerato superfluo perché sulla calandra delle vetture si era ormai consolidata l'applicazione della versione piatta. Ciò nonostante la qualità decorativa di questa versione è stata presto apprezzata ed oggi viene ancora utilizzata su tutti i modelli.

1964 - La proposta del 1963 diede il passo ad una versione successiva (*cavallo piatto, pantografato su alluminio e lucidato a specchio*), introdotta nel 1964, montata fino al **modello BB** e ripresa poi nel 1984 e montata sui **modelli Mondial, 328 GTB e GTS** mentre un'identica "*versione anodizzata in nero*" figura sui primi **modelli Testarossa e 348**.

1982 - La versione del "cavallino" del 1963 passa sull'anteriore delle vetture, sostituendo il modello pantografato piatto. Dal 1992, con precise codificazioni per l'anteriore e il

posteriore, caratterizza l'intera gamma **Ferrari**.

I marchi "Ferrari" attuali, "cavallo nero di Baracca in sfondo giallo canarino", nelle versioni che distinguono la produzione industriale e l'attività tecnico-agonistica sono depositati e ad essi si riporta ogni altra conseguente stilizzazione grafica della Casa.

Il mondiale di "Formula 1" 2014, che parte il 16 Marzo in Australia a Melbourne, è il n° 65.

E la storia del mondiale è inscindibile dalla storia della Ferrari, l'unica scuderia al mondo a partecipare a tutte le edizioni conquistando 15 volte il titolo piloti e 16 quello costruttori; ha riportato vittorie anche in altre categorie, come nel [Campionato mondiale per vetture Sport](#) – in gare di durata come la [24 Ore di Le Mans](#), la [24 Ore di Daytona](#) e la [12 Ore di Sebring](#) – e in corse per vetture [Gran Turismo](#). Tra i suoi successi più prestigiosi, annovera le vittorie nelle tre maggiori competizioni mondiali su tracciato stradale, ovvero la [Targa Florio](#), la [Mille Miglia](#) e la [Carrera Panamericana](#).



La vera passione di **Enzo FERRARI**, nonostante gli ottimi affari derivanti dalla vendita di autovetture, è sempre stata **“la corsa”** !

Una storia che parte nel 1950 e che arriva fino ad oggi, attraversata da un **filo rosso di emozioni e successi**.



Enzo FERRARI
the Drake

FORMULA 1

15 mondiali piloti:

1952 (Ascari), 1953 (Ascari), 1956 (Fangio), 1958 (Hawthorn), 1961 (Hill), 1964 (Surtees), 1975 (Lauda), 1977 (Lauda), 1979 (Scheckter), 2000 (Schumacher), 2001 (Schumacher), 2002 (Schumacher), 2003 (Schumacher), 2004 (Schumacher), 2007 (Raikkonen).

16 mondiali costruttori:

1961, 1964, 1975, 1976, 1977, 1979, 1982, 1983, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2007, 2008.

11 doppiette (piloti più costruttori):

1961, 1964, 1975, 1977, 1979, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2007.

Venerdì 30 maggio 2014
il **“Circolo della P.A.N.”**

sarà in visita alla **FERRARI** a Maranello (MO)



Dopo aver appurato chi furono i Piloti che hanno fatto il primo **LOOPING** ed il primo **TONNEAU** (vds. *Notiziario dd. 31 Ottobre 2012, pag. 4*), vediamo di scoprire il Pilota che ha eseguito il primo **OTTO CUBANO**.

tratto da: www.aereimilitari.org

“Per anni ho cercato di capire l’etimologia di questa manovra e finivo sempre per dirmi:

ma figurati se l’ha inventata un cubano.

Non che io abbia qualche contenzioso verso i cubani, per carità, ma in genere le manovre acrobatiche sono state sviluppate da Piloti che provengono da paesi con una certa tradizione acrobatica: **Francia, Germania, Russia, Ungheria, Rep.Ceka. Stati Uniti.**”



Leonard James POVEY
(1904 - 1984)

Otto Cubano - Cuban Eight

Elegantissima manovra, inventata per caso da **Leonard James Povey (Len Povey)**, **“Pilota americano in forza alle Forze Aeree Cubane”**, nel corso dell’ **All American Show** tenutosi a Miami (Florida) nel 1936.

Capitano della Cuban Air Force, a bordo di un **Curtis Hawk** stava eseguendo una figura composta da un “looping” alla cui sommità era inserito un “doppio snap roll” (doppio frollino).

“Sono uscito dal doppio snap a circa 140 mph, troppo veloce per chiudere il looping.

Dovevo inventarmi qualcosa.

Ho eseguito un mezzo roll per cercare di smaltire un pò di velocità ed ho chiuso il loop.



Poi, per riprendere l'asse di manovra originale, ho deciso di ripetere immediatamente un loop seguito da un mezzo roll, ottenendo di fatto una figura simile ad un otto schiacciato".

Una volta a terra, uno dei giudici **James Doolittle** (chi era? ... vds. Notiziario dd. 1° Ottobre 2013, pag. 14) iniziò a discutere con **Povey** circa la manovra "extra" inclusa nel suo programma.

Alla richiesta di informazioni circa il nome di questa figura aggiunta, **Povey** dovendosi inventare qualcosa velocemente rispose: "**è un otto cubano**".

più difficile, perché dobbiamo riuscire a "ripercorrere", al contrario, i parametri che abbiamo avuto nella fase di salita, altrimenti il cerchio non esce bello tondo).

Iniziamo un "**Looping**", con tutti parametri di quota, velocità e potenza motore necessari, quando siamo in discesa, con un assetto negativo di 45°, quindi **siamo a ¾ della manovra**, facciamo un "**mezzo Tonneau**", cioè una rotazione longitudinale di soli 180°, in maniera da trovarci a volare nella direzione opposta a quella in cui abbiamo iniziato la manovra.

Scendiamo fino a raggiungere la quota di partenza



... l'Hawk II di Povey ...

tratto da: www.amvi.it

Otto Cubano - la manovra

E' una combinazione delle manovre di "**Looping**" e "**Tonneau**".

Consiste nel disegnare un otto steso in orizzontale sulla pista, mediante **due Looping collegati da un mezzo Tonneau**.

La difficoltà maggiore sta nel disegnare due cerchi uguali, cioè due cerchi che abbiano la stessa quota di partenza e la stessa quota al "**top**".

Per la "**rotondità dei Looping**" gli accorgimenti sono ovviamente quelli nella manovra del "**Looping**" (in prossimità del "**top**" della manovra rilasciamo leggermente la "**tirata**", ossia riduciamo l'AoA -"angolo di attacco"- per assecondare la riduzione della velocità e iniziamo la fase discendente, che è la

e facciamo nuovamente la stessa cosa, cioè "**¾ di Looping seguiti da un mezzo Tonneau**", continuando a scendere fino alla quota di partenza.

Mezzo Otto Cubano

E' esattamente metà della manovra sopra descritta e serve per invertire di 180° la direzione del nostro volo. In altre parole: **se sto volando verso Nord, faccio ¾ di Looping, un mezzo Tonneau, richiamo e livello alla quota di partenza e mi ritrovo che sto volando verso Sud**.

Il Mezzo Otto Cubano é la manovra che, dopo l'apertura della "**Bomba**", i Piloti delle "**Frecce Tricolori**" eseguono per incrociare all'unisono le proprie traiettorie al centro della "**display line**".

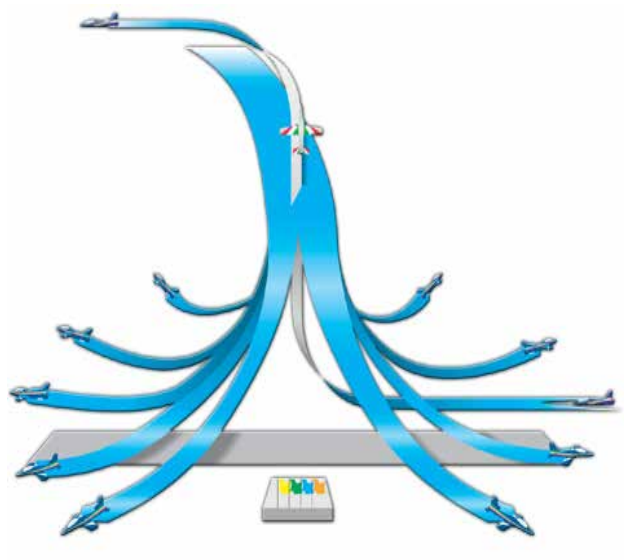
Ecco come é descritto l'incrocio dopo l'apertura della Bomba da un "**appassionato**".

tratto da: lemiefreccetricolori.blogspot.it

L'incrocio dopo la Bomba

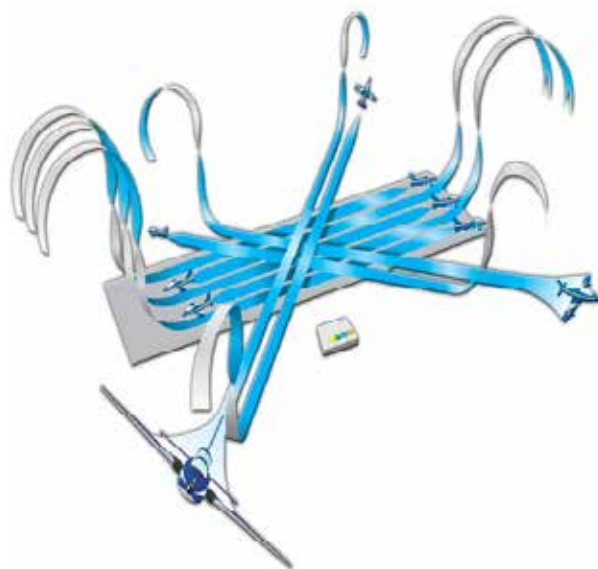
“Siamo al Piramidone, vanno su disposti così (da sinistra a destra e da davanti in dietro) : 1 , poi 2 e 3, poi 4 e 5, ed in ultimo in linea di fronte ben quattro aerei, da sinistra a destra : 7 , 6 , 9, 8.

OK ... adesso fanno il loop e per un attimo ci voltano le spalle, mostrando la pancia dell'aereo. Fanno i fumi e aprono la Bomba. Pony 1, 2, 3, 4 e 5 proseguono verso la sinistra del pubblico. In particolare i primi tre seguono quasi la stessa rotta, con Pony 2 e 3 che si allargano appena un po'. Pony 4 e 5 invece si allontanano con un buon angolo. Non



Apertura della bomba e incrocio del solista
tratto da: www.freccetricolori.net

troppo perchè, per le nuove misure di sicurezza, in questo caso Pony 4 non può sorvolare il pubblico. Adesso viene il bello ... il capoformazione scandisce i secondi : “ meno 5... 4... 3... 2... 1... andiamo su”. Vanno su, iniziano il loop, ma ovviamente non lo completano, se no continuerebbero ad allontanarsi dal pubblico. Ad un certo punto, il capoformazione ordina “ puntando... invertito... ora “. I cinque aerei che in quel momento stanno nuovamente mostrando la pancia al pubblico, fanno un tonneau sull'asse e continuano la picchiata. Adesso si che si avvicinano al pubblico, venendo da sinistra. Questa figura si chiama “ mezzo otto cubano “.



Incrocio del solista
tratto da: www.freccetricolori.net

UN VOLO INDIMENTICABILE

A 92 anni su un aereo pilotato dal figlio Com.^{te} Giuseppe LIVA

tratto da: Messaggero Veneto - 20 novembre 2013
Cronaca di Cervignano (UD) di Elisa Michellut

Ha 92 anni, è cervignanese doc, si chiama **Ada Sargenti in Liva** e ha sempre avuto una grande passione per l'avventura, in particolare per il volo.

L'arzilla vecchietta, ex maestra elementare, attualmente ospite della Casa di cura Sarcinelli di Cervignano, qualche mese fa ha coronato due sogni in una sola volta: rivedere, dopo tanti anni, l'unica sorella che abita a Cremona e volare, assieme al figlio, godendosi il panorama dall'alto.

Per raggiungere Cremona, **Ada e il figlio Giuseppe, Pilota professionista in pensione, ex gregario destro della Pattuglia Acrobatica Nazionale e, per 25 anni, Comandante dell'Alitalia**, sono partiti, a bordo di un aereo “Jodel” del 1964, dal campo di volo di Campoformido e sono atterrati al campo di volo di Cremona, dopo un'ora e mezza.

«**Le ho fatto una sorpresa, lei non sapeva nulla – racconta Giuseppe, ora Pilota in pensione – sapevo**



che desiderava da tempo rivedere la sua unica sorella e visto che il viaggio in macchina sarebbe stato piuttosto lungo e pesante per mia madre, ho pensato di regalarle un'emozione nuova. E' successo alla fine di agosto.

Possiedo un aeroplano "Jodel" del 1964, che mi costa meno di una motocicletta, e ho deciso di utilizzarlo per condividere un viaggio assieme a mia madre. L'ultima volta che abbiamo volato assieme risale a 30 anni fa. Guardare le città dall'alto ha un fascino particolare, è difficile da raccontare».

Giuseppe ripercorre le tappe del viaggio.

«Ho chiesto prima l'autorizzazione alla Casa di riposo. La Direttrice è stata ben felice di accontentarmi.

Sono andato a prendere mia madre al mattino e, in auto, abbiamo raggiunto Campoformido. Da lì, alle 9.30, siamo partiti. Abbiamo percorso la rotta che passa per Padova, Bassano del Grappa, Vicenza, Mantova e Cremona. Ricordo che lei mi chiedeva c o n t i n u a m e n t e informazioni sulle città. Sprizzava gioia da tutti i pori. E' stato bellissimo vederla così felice. Era una splendida giornata di sole e si è goduta il viaggio fino all'ultimo secondo. Siamo atterrati a Cremona verso le 11.

E' venuto a prenderci il marito di mia zia. Abbiamo pranzato in famiglia e poi, verso le 15, siamo ripartiti per rientrare prima a Campoformido e poi a Cervignano».

Ada e Giuseppe hanno volato a circa 1000 metri di altezza. *«Le è sempre piaciuta l'avventura – spiega il figlio - Mio padre, negli anni '60, guidava il taxi e la mamma lo sostituiva ogni volta che aveva altri impegni. Si metteva al volante della sua Fiat 1400*

diesel e partiva. Ha sempre avuto una grande grinta. Sempre negli anni '60, assieme a mio papà, con una Fiat 1100, hanno raggiunto la Bulgaria. Erano anni in cui già varcare il confine era una vera impresa.

Sono felice di averle fatto questo regalo. Io e mio fratello, Carlo, non la lasciamo mai sola. Cerchiamo di coinvolgerla in tutto».

Carlo, che di professione fa il medico, aggiunge: *«Mi ha sorpreso la grande tranquillità con cui mia madre ha affrontato il volo. Era perfettamente a suo agio.*



il Socio Beppe LIVA con la Mamma ADA

Sorride ancora quando le parlo del viaggio».

L'Assessore Federico Gratton, commenta: *«Conosco personalmente la signora Ada e la sua famiglia. Vorrei fossero presi ad esempio per sottolineare, una volta di più, che gli ospiti della Casa di riposo Sarcinelli non vengono mai abbandonati.*

Il servizio consente ai familiari di gestire al meglio le varie situazioni e di mantenere forte il legame con i propri cari».

... Eh bravo BEPPE, hai fatto veramente un bel regalo a tua "mamma" ADA !!!

... l'angolo della riflessione

ANZIANO

... fondamento della Società ...

Essere "**anziano**" significa, oltre che aver raggiunto una certa età, anche vivere grossi cambiamenti nell'ambito dei ruoli all'interno della famiglia e della società.

A mio parere gli "anziani" rappresentano un "patrimonio per la società", non solo perché in loro si identifica la memoria culturale di una popolazione, ma anche perché sempre più costituiscono una risorsa umana attiva, un contributo di energie e di esperienze del quale la società può valersi.

tratto da: Pontificium Consilium Pro Laicis

SENSO E VALORE DELLA VECCHIAIA

Il contributo di esperienza che gli "**anziani**" possono apportare al processo di umanizzazione della nostra società e della nostra cultura è quanto mai prezioso e va sollecitato, valorizzando quelli che potremmo definire carismi propri della vecchiaia:

– **La gratuità.** La cultura dominante misura il valore delle nostre azioni secondo i parametri di un efficientismo che ignora la dimensione della gratuità.

L'anziano, che vive il tempo della disponibilità, può riportare all'attenzione di una società troppo occupata l'esigenza di abbattere gli argini di una indifferenza che svisciva, scoraggia e arresta il flusso degli impulsi altruistici.

– **La memoria.** Le generazioni più giovani vanno perdendo il senso della storia e con esso la propria identità.

Una società che minimizza il senso della storia elude il compito della formazione dei giovani. Una società che ignora il passato rischia di ripeterne più facilmente gli errori.

La caduta del senso storico è imputabile anche a un

sistema di vita che ha allontanato e isolato gli anziani, ostacolando il dialogo tra le generazioni.

– **L'esperienza.** Oggi viviamo in un mondo nel quale le risposte della scienza e della tecnica sembrano aver soppiantato l'utilità dell'esperienza di vita accumulata dagli anziani nel corso di tutta l'esistenza.

Questa sorta di barriera culturale non deve scoraggiare le persone della terza e quarta età, perché esse hanno molte cose da dire alle giovani generazioni, molte cose da condividere con loro.

– **L'interdipendenza.** Nessuno può vivere da solo, ma l'individualismo e il protagonismo dilaganti celano questa verità.

Gli anziani, con la loro ricerca di compagnia, contestano una società nella quale i più deboli sono spesso abbandonati a se stessi, richiamando l'attenzione sulla natura sociale dell'uomo e sulla necessità di ricucire la rete dei rapporti interpersonali e sociali.

– **Una visione più completa della vita.** La nostra vita è dominata dalla fretta, dall'agitazione, non raramente dalla nevrosi. È una vita distratta, dimentica degli interrogativi fondamentali sulla vocazione, la dignità, il destino dell'uomo.

La terza età è anche l'età della semplicità, della contemplazione.

I valori affettivi, morali e religiosi vissuti dagli anziani sono una risorsa

indispensabile per l'equilibrio delle società, delle famiglie, delle persone.

Essi vanno dal senso di responsabilità, all'amicizia, dalla non-ricerca del potere, alla prudenza di giudizio, alla pazienza, alla saggezza, dall'interiorità al rispetto della creazione, alla edificazione della pace.

L'anziano coglie bene la superiorità dell'"essere" sul "fare" e sull'"avere".

Le società umane saranno migliori se sapranno beneficiare dei carismi della vecchiaia.

Concludendo, gli ANZIANI sono un dono prezioso per i giovani.





Valori in questione:

- **Gli anziani sono soprattutto un dono per i giovani e la società, una ricchezza umana e culturale.**
- **L'anzianità come peso è influenzata dalla storia personale, familiare, professionale. Ed è una stagione positiva e una risorsa.**
- **L'efficientismo dei giovani ha bisogno della gratuità degli anziani.**
- **L'esperienza degli anziani ha molte cose da dire e condividere con i giovani.**

Matti nel Pallone

... 41°15'00" Nord, 14°46'00" Est ...

dal blog del Brig. Gen. [Giuseppe LENZI](#)

22 ottobre 2013

Un viaggio esaltante, meraviglioso che richiede impegno, fatica e una certa disponibilità economica. Chi è mongolfiernauta? Quali difficoltà e costi deve affrontare?

Vi racconto quello che ho scoperto, partecipando al XXVII° Raduno "Internazionale Mongolfiere"



Immagine del Raduno a Fragneto Monforte

annuale, tenutosi a Benevento lo scorso 16 Ottobre. Questi uomini e donne Piloti, sognatori viaggiatori, poeti, sono semplicemente fantastici ma matti. Luci, musica, folla e festa delle grandi occasioni in un piccolo centro del Beneventano che ha ospitato la **XXVII° edizione del Raduno "Internazionale Mongolfiere"**; *l'evento aerostatico più importante d'Italia.*

Sono partiti da paesi lontani per raggiungere quel punto di coordinate, quelle stesse che titolano

quest'articolo, ed atterrare a **Fragneto Monforte**.

Sono giunti da ogni dove – in prevalenza dal nordeuropa – i numerosi equipaggi che dopo 26 anni sono ormai di casa e ben accetti dall'ospitale *"popolazione sannita"*. Per quest'anno si sono dati appuntamento sul Campo Volo 10 equipaggi che più nordici non potevano essere; fra di loro (si chiamano solo con il nome) annoveriamo **Dirk** che è giunto dal Belgio, **Renate, Zydrunas, Napolis** dalla Lituania, **Ivars ed Inga** dalla Lettonia, **Paolo e Michele** dall'Italia e **Hans** dalla Germania.

Nomi di Piloti che al grande pubblico non dicono nulla, ma che sono più che noti agli abituali frequentatori dei campi di volo sparsi in tutt'Europa. Hanno viaggiato per giorni e giorni per giungere sui dolci declivi sanniti e rincontrarsi con i *"Fragnetani"* che, quasi sempre, li ospitano nello loro accoglienti dimore di campagna.

Un lungo, faticoso e costoso viaggio, dai paesi d'origine, per vivere l'annuale avventura di un **"Raduno Aerostatico"** che s'appresta a festeggiare il *30° Anniversario*.

Due sole le donne "Comandante Pilota di Mongolfiera" presenti sempre su tutti i campi per manifestazioni, gare, convegni.

Se si considerano le migliaia di Km. percorsi per giungere fin quaggiù, gli elevati costi che si devono affrontare, per poi poter volare, semmai, solo per qualche ora (e se il tempo lo consente), viene da dire: **"Son matti"**.

"Ebbene si! Questi uomini e donne Piloti, sognatori viaggiatori, poeti, sono semplicemente fantastici ma matti. E vi spiego perché."

Per la gioia di poter compiere un fantasmagorico volo in un cesto di vimini appeso ad un grande pallone gonfiato con 3000 mt. cubi di aria calda, in un volo che – in ragione delle sovrane condizioni del vento – può durare anche soli 15 minuti, occorre che ogni **"mongolfiernauta"** sia provvisto di:

- una *"mongolfiera"* il cui costo è di circa 60.000 €.
- un *"cesto"* in vimini corredato da strumenti di volo, bombole per il GPL, bruciatori, valvole, cavi di trazione, zavorra, carte di navigazione e... mi fermo qui. €.4000 circa.
- un *"SUV/JEEP"* di almeno 3000 di cilindrata e 170 Cv. €50.000 circa.
- un *"vano da carico"* di almeno 130 Mt.cubi. €5.000 circa

- un “*carrellino cingolato*” (per il trasporto del cestello e della velatura). € 2.500 circa.
- numerose decine di metri di robusto “*cavo per traino e sollevamento*”. E, non da ultimo: reperire un “*equipaggio di non meno 4/5 persone*” per tutte le necessarie e complesse operazioni di pre-volo, volo e successivo “*recupero*”.

Il tutto per una spesa totale di circa 180.000 Euro. Disponendo, quindi, di tutto il suddescritto equipaggiamento, si potrà “*pianificare*” finalmente il volo che potrà avvenire... se e... quando si verificano altre condizioni che dipendono da tant’altri fattori.



... pronti al decollo ...

Le mongolfiere, infatti, possono alzarsi in volo, ed in sicurezza, solo se il vento al suolo non supera il 2° grado della scala Beaufort (cioè tra 6 e 10 Km/h, o massimo 3 m/s, o massimo 6 nodi) cioè deve trattarsi solo di “*brezza*” o “*brezza leggera*”.

Con “*brezza vivace e fresca*” niente volo. La “*mongolfiera*” diventa ingovernabile, la velatura impazzisce, il cestello oscilla, i bruciatori ... bruciano male, i passeggeri soffrono, l’atterraggio diventa un’equazione di quarto grado, il recupero difficoltoso. E poi, per le complesse operazioni di pre-volo occorre lo spazio, tanto spazio. **Per operare in sicurezza la “mongolfiera” ha bisogno di una superficie, libera da ostacoli, di almeno 300 mtq.** Infatti: la grande velatura ed il cavo di trazione anteriore stesi al suolo occupano una lunghezza di circa 50 mt.; il SUV, il vano carico ed il cavo di sicurezza posteriore ulteriori 20 mt., e poi c’è tutta l’attrezzatura logistica costituita, fra l’altro da un grande ventilatore – dal diametro di 1 mt., un carrello cingolato e quant’altro.

Una fatica, un’enorme fatica! Una volta a bordo si

provano i “*bruciatori*” che immettono – nella “*gola*” della velatura – fiammate lunghe anche 6 metri ed un conseguente forte calore. Il tutto a 40 (dico 40) cm. dalla testa dell’equipaggio.

Una volta in volo si assapora – come dicono tutti quelli che hanno provato l’ebbrezza del volo nel pallone aerostatico – **una pace sublime, un senso di leggerezza, una visione del mondo diversa.** Sarà certamente così per i “*passaggeri domenicali*”, ma per il Comandante/Pilota la vita a bordo è meno distensiva e ben altre sono le preoccupazioni che lo avvincono. *Controllo dei manometri delle grandi bombole di GPL, degli strumenti di bordo, (bussola, anemometro, altimetro) dei cavi di sospensione, del verricello, ma, cosa di gran lunga più importante: velocità e direzione del vento. Da questi due parametri essenziali dipende il buon esito del volo ed il conseguente atterraggio.*

Il Pilota, infatti, cartografia alla mano, deve saper prevedere, intuire – e quindi decidere – in quale parte del vasto territorio sorvolato poggiare – possibilmente dolcemente – la navicella al suolo.

Già in sede di pianificazione del volo, il Pilota, in relazione alla provenienza ed alla intensità dei venti che incontrerà, può prevedere – di massima – quale sarà la zona destinata all’atterraggio.

Ma una cosa è una previsione, ben altra è il contatto visivo col suolo e con tutte le asperità ch’esso può nascondere.



... splendidi riflessi di colore ...

Gli ostacoli insidiosi e pericolosi da evitare assolutamente – nel caso una raffica improvvisa



sospingesse verso di essi – sono: zone palustri, lacuali, fiumi, laghetti, tralicci di alta tensione, vigneti, autostrade e strade provinciali, campanili, centri abitati, capannoni, aree di parcheggio, alberi di qualsiasi tipo e grandezza, inferriate, aree palettizzate, serbatoi di benzina, e tant'altri possibili imprevisi da valutare al momento.

E' di tutta evidenza che per evitare onerosissimi "recuperi" della mongolfiera da parte dei "soccorritori" il Pilota si adopererà, oltre ogni misura, per prendere terra – e per quanto possibile – in prossimità di stradine o viottoli che consentano il passaggio del SUV e del "vano rimorchio" su cui stivare la grande velatura (2000 mtq.di nylon per 120 Kg circa), il cestello (circa 300 Kg.) e tutta l'attrezzatura a seguito.

E' frequente il caso in cui, per privilegiare atterraggi "morbidi", (che salvaguardano la schiena, le attrezzature ed i delicati strumenti di navigazione) si decida (quando non si è costretti) per un contatto con terreni morbidi che di solito sono anche – purtroppo – fangosi.

Lascio al lettore immaginare quanto sia giulivo ed esaltante il recupero di una pesante attrezzatura da tirar fuori da un palmo di melma e fango.

Ma ... anche queste sono le gioie di un volo in "mongolfiera".

Resta lo spettacolo, per vero esaltante e meraviglioso, dei variopinti ed enormi "palloni" che si librano lenti e maestosi nell'immensità dei cieli del mondo, con il loro carico umano di Piloti, sognatori, Aviatori entusiasti e gioiosi, ma comunque... matti !

tratto da: www.fanpage.it



2014 - La Patrouille Suisse festeggia il 50° Anniversario di attività !

PATTUGLIA ACROBATICA SVIZZERA

Nel 2014 la "Patrouille Suisse" festeggia il suo **50° Anniversario** dalla sua costituzione e da 23 anni la sua "home base" è l'Aeroporto Militare di Emmen (vicino a Lucerna).

La "Patrouille Suisse" è stata costituita il **22 agosto 1964** per l'allora imminente dei festeggiamenti per l'**Expo '64 di Losanna** e per il **50° Anniversario delle Forze Aeree Svizzere**.

Già dal 1959 la **Squadra di Vigilanza Aerea** aveva il compito di addestrare i Piloti per **2 Pattuglie Acrobatiche**, composte da 4 velivoli **Hawker Hunter Mk.58**, a scopo dimostrativo.

Nel 1965 la **Pattuglia Acrobatica** per la prima volta portò a termine l'intera stagione con 4 esibizioni e con il nome ormai ufficializzato dal **Dipartimento Militare Federale**, e anche grazie all'entusiasmo suscitato nel pubblico che già dall'anno prima aveva iniziato a seguire le evoluzioni della nuova Pattuglia Acrobatica.

Nel 1970 la "Patrouille Suisse" ricevette il quinto velivolo che rese ulteriormente coinvolgente il programma di volo, questo fino al 1978 anno in cui la rigorosa osservanza della neutralità mutò leggermente permettendo alla pattuglia di esibirsi



anche all'estero, quando per la prima volta con sei velivoli la pattuglia fu invitata a **Salon de Provence** in Francia per il **25° Anniversario della Patrouille de France**.

Dal 1978 in poi le esibizioni si sono susseguite in tutta Europa con grande successo sempre a bordo dei velivoli **Hawker Hunter**.

Nel 1991 per i festeggiamenti del **700° Anniversario della Confederazione Elvetica**, agli **Hunter** viene applicata sulla parte inferiore del velivolo sotto la mimetica la bandiera elvetica con i colori rosso e bianco, riscuotendo molto successo.

Il 1994 vede le ultime esibizioni della "**Patrouille Suisse**" a bordo dell'**Hunter** che viene sostituito dal velivolo **F-5 Tiger** dopo 30 anni di esibizioni, dando la possibilità alla Pattuglia di modificare il programma di volo grazie al velivolo americano più veloce ed agile del predecessore inglese.



la "**Patrouille Suisse**"

I nuovi velivoli vengono dotati di una livrea bianca rossa i colori della bandiera svizzera e dell'impianto dei fumogeni per rendere l'esibizione ancora più spettacolare.

I sei velivoli durante l'esibizione aerea propongono un programma di volo composto sia da figure in formazione come il "**Superbox, Alinghi o Tango**", che da passaggi ed incroci spettacolari e di grande potenza proposti dai due solisti della Pattuglia, come ad esempio le manovre "**Flirt, Mirror o il Tunnel**" per finire con la straordinaria "**Finale Grande**" in cui tutti e sei i velivoli aprono in verticale con uno **spettacolare lancio di flares**.

I Piloti della "**Patrouille Suisse**" provengono tutti dai Reparti Caccia delle **Forze Aeree Svizzere** dotati di velivoli **F-5 Tiger II** oppure **F-18 Hornet**, oltre ai **6 Piloti Tiger da 1 a 6** (i due solisti sono Tiger 5 e Tiger 6)

troviamo 2 speaker Tiger 8 e Tiger 9 e chiaramente il Comandante a terra Tiger 0.

Tiger 0 – Comandante

Tiger 1 – Leader

Tiger 2 – Ala destra

Tiger 3 – Ala sinistra

Tiger 4 – Fanalino

Tiger 5 – Secondo solista

Tiger 6 – Primo solista

I Piloti portano inoltre sempre in volo la loro "**mascotte**", il **pupazzo Flat Eric** che però ha la particolarità di indossare la tuta di volo dei **Red Arrows** inglesi.

La **Patrouille Suisse** continua ad esibirsi sia in occasione di manifestazioni aeree militari e civili, ma anche in occasione di eventi particolarmente importanti per la nazione, inoltre la grande particolarità è l'esibizione che ogni anno viene svolta al "poligono di tiro aereo" sulle vette dell'**Axalp -Ebenfluh** sulle montagne di fronte a Brienz a 2250 m. s. m. durante le dimostrazioni di tiro delle **Forze Aeree Svizzere**.

tratto da: <http://www.aviation-report.com>



... in formazione sulle Alpi Svizzere ...

Anche in Italia è possibile quasi ogni anno poter assistere almeno ad un'esibizione della **Patrouille Suisse**, e sicuramente possiamo ammirarne le loro evoluzioni ogni 5 anni al "**Raduno Piloti Pattuglie Acrobatiche**" organizzato dalle nostre "**Frecce Tricolori**" in occasione dei loro Anniversari.

Nel 2014 le Forze Aeree Svizzere compiranno 100 anni.

Per festeggiare degnamente questo centenario rendendo onore anche a tutti coloro che hanno lasciato il segno nelle Forze Aeree con il loro impegno,



la loro volontà e la loro tenacia, saranno organizzate diverse attività nel corso di tutto il 2014.

Un anno caratterizzato anche dal **50° Anniversario** della **"Patrouille Suisse"** e dai **25 anni** del **"PC-7 TEAM"**.



... in volo a Payerne ...

Un simile Anniversario non può essere celebrato senza un Airshow ... e il 2014 sarà ricco di eventi in tal senso.

A fine Agosto e inizio Settembre, per due settimane consecutive (*30-31 Agosto e 6-7 Settembre 2014*) è in programma l'appuntamento con l'Aviazione Internazionale nell'ambito di **"AIR 14 PAYERNE"**:

Velivoli d'epoca, Pattuglie, Aerei e personalità di spicco dell'Aviazione si ritroveranno a **Payerne** (vicino al Lago di Neuchâtel) per celebrare e onorare degnamente le **Forze Aeree Svizzere**.

NOTIZIE IN BREVE

Rivolto, 10 Dicembre 2013

Dopo avere partecipato alla **SS. Messa** celebrata dall' Arcivescovo di Udine, Mons. Andrea Bruno MAZZOCATO, in onore della **"Madonna di Loreto"** Celeste Patrona di tutti gli Aviatori con l'accompagnamento dei canti del **"soprano"** Giulia PELIZZO e del **"baritono"** Claudio LODOLO nostro Socio con all'"organo" il M.º Maurizio DEGANI, nell'hangar delle **"Frecce Tricolori"** che, nel contempo, erano impegnate nel renderLe omaggio con il sorvolo del Santuario,



... sorvolo a Loreto ...

si è svolto il Pranzo con il tradizionale scambio degli **Auguri Natalizi** tra i Soci del **"Circolo della P.A.N."** con le rispettive consorti, familiari ed amici della P.A.N.

Come tutti gli anni l'atmosfera è stata schiettamente cordiale mettendo in risalto, ancora una volta, la **"vericità"** dello **"spirito di corpo"** quale garanzia che alle idee chiare e distinte corrisponde una realtà
il piacere di stare insieme !

MOMENTI TRISTI

Il **7 ottobre 2013** è deceduto **Cosimo**, **"padre"** del nostro Socio Cap. Pil. Gaetano FARINA, **"pony 4"** per la stagione 2014.

A "Gaetano FARINA", il Presidente ed il Consiglio Direttivo, certi di interpretare la partecipazione di tutti i Soci, formulano la più affettuosa solidarietà e sentite condoglianze per la dolorosa perdita.

Il **7 febbraio 2014** è deceduto l'ex collega **M. Ilo 1ª Cl. Sc. Marc. Tony RUMIZ** da anni residente nella Repubblica dominicana.

Alla Famiglia ed ai parenti, il Presidente ed il Consiglio Direttivo, certi di interpretare la partecipazione di tutti i Soci ed ex Colleghi, formulano un riverente pensiero di umana solidarietà e sentite condoglianze per la dolorosa perdita.

PROMOZIONI

1° Luglio 2013 – **Mirco CAFFELLI** è stato promosso Maggiore.

Congratulazioni ed “auguri” per la continuazione del tuo autorevole e prestigioso ruolo di “capoformazione” delle “Frecce Tricolori”.

1° Luglio 2013 – **Stefano CENTIONI** è stato promosso Maggiore.

Congratulazioni ed “auguri” per l'importante e delicato ruolo di Supervisore Addestramento Acrobatico della nuova formazione per l'inizio della loro 54^a stagione acrobatica.

1° Luglio 2013 – **Andrea SAIA** è stato promosso Tenente Colonnello.

Congratulazioni ed “auguri” per il seguito del tuo essenziale incarico di Capo Ufficio Comando e Ufficiale P.R. del 313° Gr. A.A..

STEMMA AERONAUTICA MILITARE ITALIANA



Lo “**stemma**” dell’**Aeronautica Militare Italiana**, sormontato dall’ “**Aquila turrita**”, simbolo dei Piloti Militari, *racchiude i distintivi di quattro Squadriglie che, nella 1^a Guerra Mondiale, si misero in luce per abilità, coraggio ed eroismo.*

Accompagna lo “**stemma**” il cartiglio con il motto “**Virtute Siderum Tenus**” - *con valore verso le stelle* - che sintetizza il coraggio, la bravura ed il sacrificio di tutti gli Aviatori italiani.



Il “**Quadrupede chimerico alato con fiaccola, con la parte anteriore da leone e quella posteriore da cavallo**”, raffigura il distintivo della “**Xª Squadriglia Farman**”, costituita il 1° aprile 1913. Tale Reparto durante la 1^a Guerra Mondiale prese parte a numerosissime operazioni belliche di ricognizione e bombardamento leggero. Denominata successivamente “**27ª Squadriglia Aeroplani**” eseguì, durante il primo conflitto mondiale, oltre 900 voli di guerra.



Il “**Grifo Rampante**” rappresenta l’insegna della “**91ª Squadriglia da Caccia**”. Nota come “*Squadriglia degli assi*”, ebbe tra le sue file eroi come **Baracca, Piccio, Ruffo di Calabria e Ranza**.



Il “**Quadrifoglio**” riproduce il simbolo della “**10ª Squadriglia da bombardamento Caproni**”, anch’essa impiegata in audaci azioni belliche durante la Grande Guerra.



Il celebre “**Leone di S.Marco**” fu adottato come emblema dalla “**87ª Squadriglia Aeroplani**”, ribattezzata “*La Serenissima*” in omaggio alla città di Venezia. E’ di questa Squadriglia l’epico “*Volo su Vienna*” al Comando di **D’Annunzio**.



1^ ADUNATA DELLO SPECIALISTA DELL'AERONAUTICA MILITARE 65° ANNIVERSARIO DELLA SCUOLA SPECIALISTI AERONAUTICA MILITARE

1923 - Sin dalla sua costituzione quale **Forza Armata** accanto all'esigenza di formare Piloti, l'**Aeronautica Militare** riscontrò la necessità di addestrare il personale destinato a mantenere in efficienza i velivoli.

Dal 1924, tale attività venne effettuata presso gli **Aeroporti di Capua, Roma e Capodichino**; su quest'ultimo proseguì fino al 1943 quando, causa eventi bellici, venne sospesa con la soppressione della Scuola.

Essa venne ricostituita il 1° Ottobre 1948 nel complesso vanvitelliano della **Reggia di Caserta**, già **sede dell'Accademia Aeronautica dal 1926**.

Inizialmente l'attività istituzionale sull'**Aeroporto di Capua** era dedicata a "**Motoristi, Montatori, Fotografi ed Armieri**" con lezioni pratiche su velivoli **G.12** attrezzati quali "**aule volanti**" mentre sull'**Aeroporto di Capodichino** (dal 1929) riguardava "**Radioelettricisti e Aerologisti**".



... **Caserta - il logo dell'Adunata** ...

Contemporaneamente furono istituite le **Scuole Specialisti di Taranto e Macerata** volte all'istruzione nella *gestione del "settore logistico-amministrativo dei Sottufficiali"*, nel 1977 tali Enti vennero riuniti nella sede campana che, nel Luglio 1979, assunse la denominazione di **Scuola Sottufficiali Aeronautica Militare**.

A seguito del riordino organizzativo della **FF.AA.**, dal **1° Febbraio 2000**, essa divenne **Divisione Formazione**

Sottufficiali e Truppa - Scuola Sottufficiali Aeronautica Militare occupandosi del "**reclutamento ed addestramento dei Sottufficiali di ogni Categoria e Specialità**".

Dal **1° Novembre 2007**, nell'ambito di una progressiva ristrutturazione e trasformazione dell'Aeronautica Militare, l'Ente venne riorganizzato quale **Comando Istituti Formazione Sottufficiali e Truppa Aeronautica Militare**, con sede a **Guidonia**, ed in **Scuola Specialisti Aeronautica Militare** con sede a **Caserta**.

Quest'ultima è responsabile della formazione morale, militare e professionale altamente qualificata di giovani che aspirano a diventare Sergenti nell'Arma Azzurra e che avranno il compito vitale di assicurare elevata efficienza ed alta valenza operativa ai sistemi d'arma impiegati dalla FF.AA..

La Scuola provvede anche alla preparazione di personale specialista di altre FF.AA. e Corpi Armati dello Stato.

Essa dispone di un Centro Polifunzionale (costruito nell'area dell'ex *Eliporto*), un campus didattico dotato di aule magne multimediali, laboratori e di un auditorium capace di 600 posti.

La **S.S.A.M.** ha anche fornito supporto logistico alle operazioni "**Strade Pulite**" e "**Strade Sicure**" ospitando, la **2° Cp AM della "Task Force" Garibaldi** per le attività di vigilanza sui siti di conferimento rifiuti della Campania ed il **62° Rg.to Fanteria "Sicilia" dell'Esercito Italiano** per le attività di concorso delle FF.AA. in operazioni di Ordine Pubblico.

L'Ente è intitolato al Cap. Specialista Fotografo Mario ANELLI, nato il 13 Febbraio 1903 a Casalmorano (CR) e perito il 24 Giugno 1941, insignito della **M.O.V.M. (alla memoria)** per le operazioni svolte nel 1941 sul Mediterraneo Orientale con la seguente motivazione: "*Ufficiale fotografo di eccezionale abilità, cinque volte decorato al valore, in tre campagne, combattute su tutti i fronti in cui l'ala italiana fu chiamata ad operare, dimostrò come gli specialisti dell'Arma sanno unire alle doti professionali le più alte virtù militari.*

Volontario entusiasta nelle imprese più rischiose, assicurò sempre ai suoi comandi preziose

documentazioni fotografiche sul nemico e sull'azione dei nostri reparti, conseguendo ognora risultati di particolare utilità bellica.

In un'audace missione contro unità navali avversarie, alla quale aveva insistentemente chiesto di partecipare, nell'intento di poter ancora una volta documentare la gloriosa attività dei reparti operanti, sotto il violento fuoco contraereo avversario e i ripetuti attacchi della caccia nemica, lasciava la macchina da presa e prendeva posto alle armi di bordo.

Colpito da raffiche nemiche, pur avendo l'apparecchio in fiamme, continuava a dirigere il fuoco della mitragliatrice contro i velivoli assalitori, finché, sopraffatto nell'impari lotta, precipitava in mare.

Cielo del Mediterraneo Orientale, 24 Giugno 1941."



... lo stemma della Scuola Specialisti ...

EVENTO

Caserta, 28-29 Settembre 2013

In occasione del **65° Anniversario della costituzione sulla sede di Caserta della Scuola Specialisti** avvenuta il **1 Ottobre 1948**, Sabato 28 e Domenica 29 Settembre, ha avuto luogo la **1ª Adunata Nazionale dello Specialista dell'Aeronautica Militare** *organizzata dal Comune e dalla locale Sezione dell'Associazione Arma Aeronautica.*

L'evento aveva lo scopo di *rinsaldare il legame di appartenenza tra Specialisti in servizio ed in congedo e rafforzare l'intenso legame tra il territorio che da sempre ospita la Scuola e l'Aeronautica Militare.*

All'Adunata hanno partecipato circa 4000 persone tra Radunisti e i loro familiari, provenienti da tutta Italia ed anche dall'estero.

La manifestazione ha avuto inizio Sabato presso la **S.S.A.M.**, dal Dicembre 2010 retta dal **Col. Paolo Marco Felli** che qualche giorno dopo lasciava l'incarico, con la deposizione di una **Corona d'Alloro al "Monumento ai Caduti"**.

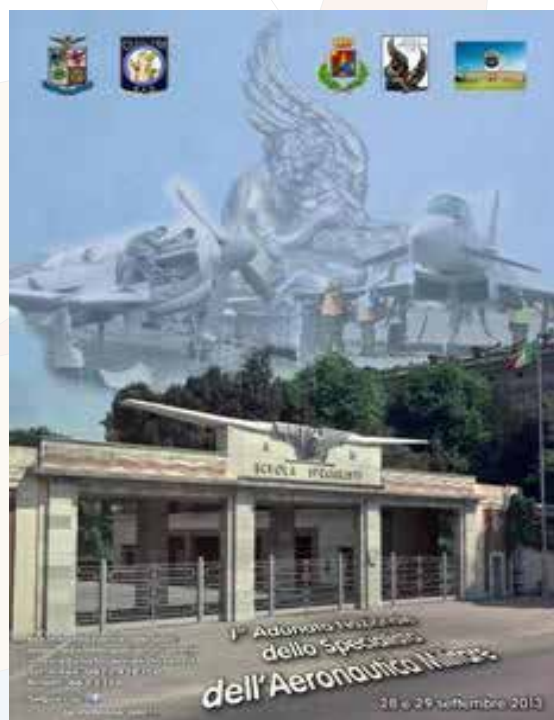
Successivamente si apriva un **"open day"** che prevedeva la visita alle strutture didattiche, formative ed agli alloggiati, mostre storico-fotografiche,



... AMX in mostra statica ...

multimediali e statiche a carattere aeronautico.

Veniva quindi inaugurata dal **Comandante le Scuole/3ª Regione Aerea, Gen. S.A. Franco Girardi**, e dal **Sindaco di Caserta, dott. Pio Del Gaudio**, una stele, appositamente realizzata dal **1º M.Ilo Luogotenente**



... la locandina dell'Evento ...



Antonio Verardi, rappresentante uno *“Specialista intento ad attuare la procedura pre-volo dell’F-104”* detta *“delle 5 dita”*.

In serata, nell’ambito di una kermesse correlata, si svolgeva un defilé di uniformi AM.

che, dopo aver salutato il *“Decano degli Specialisti”*, **Cav. Giuseppe Fiengo**, classe 1920 arruolatosi nel 1938, si rivolgeva ai Radunisti sottolineando che *“Oggi di fronte a noi ci sono uomini e donne di ogni specialità e grado, appartenenti a tutte le categorie che sono qui*



Caserta - la sfilata dei “Radunisti”

Il giorno successivo iniziava, per i Radunisti, con la tradizionale sfilata lungo Corso Trieste ed il successivo ammassamento allo stadio Pinto dove, alla presenza del **Sottosegretario di Stato alla Difesa, On. Gioacchino Alfano**, il **C.S.M. dell’Aeronautica Militare, Gen. S.A. Pasquale Preziosa**, il **Gen. Girardi**, il **Sindaco di Caserta, dott. Pio Del Gaudio** ed altre autorità locali, la manifestazione raggiungeva il suo apice con la *“cerimonia dell’alzabandiera”*, i relativi discorsi delle autorità, che al loro arrivo avevano reso omaggio ai **M.Ili Salvelli e Vetrella** sfortunatamente costretti su sedie a rotelle, e la lettura della *“Preghiera dell’Aviatore”* da parte dell’emozionato **1° M.Ilo Gennaro Bellaiuto**, in servizio presso la S.S.A.M., cui seguiva il lancio, nel cielo di Caserta, di un *“orifiamma”* a ricordo della **1° Adunata Nazionale dello Specialista dell’Aeronautica Militare**.

Particolarmente sentito è stato il discorso del Col. Felli

quasi a voler rinnovare quella promessa di lealtà fatta all’Aeronautica e alle istituzioni tempo fa, orgogliosi e fieri di vestire in azzurro”, dopo aver ricordato diversi eventi e riportato alcune testimonianze che gli Specialisti hanno raccontato in questi mesi di organizzazione, ha concluso: *“Rivolgo un pensiero commosso a chi non c’è più ovvero a quegli Specialisti che nelle diverse missioni sia in Patria e sia all’estero hanno sacrificato la loro vita per adempiere al proprio dovere”*.

Ha preso poi la parola il **Generale Preziosa**: *“A voi Specialisti vi ho incontrato sempre durante le mie attività, all’ufficio meteo per il bollettino, prima di andare in volo, alle telescriventi per ritirare un messaggio e in tutte le attività della Forza Armata e sempre siete stati pronti a dare il vostro apporto. Questa riunione è importantissima e continuerà anche nei prossimi anni. Caserta è la culla dei nostri*



Caserta, Stadio Pinto ingresso della Bandiera Italiana

Sottufficiali dove si formeranno gli Specialisti del futuro.

Caserta e la Reggia rappresentano un connubio indissolubile per gli Specialisti."

A margine della cerimonia allo stadio il **Generale PREZIOSA** ordinava il "**rompete le righe**" ai Radunisti ricevendone il caloroso abbraccio a testimonianza dei mai sopiti sentimenti di appartenenza all'**Arma Azzurra**.

Successivamente le Autorità visitavano una mostra a carattere aeronautico allestita in Piazza Dante.

L'autore ringrazia per la collaborazione il **Magg. Pasquale Naiolo**, Ufficiale Pubblica Informazione della Scuola Specialisti dell'Aeronautica Militare.

Testo e immagini: Raffaele Fusilli



**Caserta, stadio Pinto
un momento della Cerimonia**



**l'intervento del Capo di Stato Maggiore
Gen. S. A. Pasquale PREZIOSA**