



Circolo della P.A.N.

Notiziario riservato ai Soci del Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale
Direzione Redazione: Aerobase Rivolto - via Udine, 56 - 33033 Rivolto (UD)
www.circolodellapan.org 1 ottobre 2014

IL "CIRCOLO DELLA P.A.N." IN VISITA ALLA FERRARI

Il 30 maggio 2014 si è svolta la tanto attesa visita alla "fabbrica" ed al "museo" **FERRARI** a Maranello (MO).

La giornata è stata molto interessante ed emozionalmente intensa, della qual cosa si ringrazia il **Com.º Massimo TAMMARO** per la delicata azione di coordinamento attuata.

La sede di Maranello da sempre ospita, oltre alla Presidenza e agli uffici, tutta l'attività di progettazione e produzione delle Ferrari, con la sola eccezione delle scocche e dei telai in alluminio, prodotte dallo stabilimento Scaglietti di Modena.

Dal 1947, quando dallo storico ingresso di via Abetone uscì la prima Ferrari, ad oggi, lo stabilimento di Maranello è cresciuto fino ad occupare una superficie complessiva di 551.819 mq.

Nel 1982, accanto alla Pista di Fiorano, è stato costruito un impianto dedicato esclusivamente alla gestione dell'attività sportiva (GES) e alla realizzazione delle monoposto di Formula 1. A partire dagli anni '90 i prestigiosi interventi dei maestri dell'architettura mondiale hanno contribuito alla creazione di un complesso architettonico organico, caratterizzato da un unico intento generativo: *la cittadella Ferrari*.

Lo sviluppo, cominciato con la **Galleria del Vento** progettata da **Renzo Piano**, è proseguito con **Luigi Sturchio**, autore della **Nuova Logistica**, centro della logistica sportiva. **Marco Visconti** ha realizzato il luminoso **padiglione Lavorazioni Meccaniche Motori**, dove le più sofisticate macchine utensili si alternano ad aree verdi, che contribuiscono al microclima dell'ambiente di lavoro, rendendolo inoltre esteticamente più piacevole.

Visconti ha inoltre progettato il **padiglione Verniciatura**, che coniuga eccellenza del risultato alle condizioni di lavoro e protezione ambientale, e il **Ristorante Aziendale**, uno spazio avvolgente, rilassante ed estremamente luminoso.

Il **Centro Sviluppo** prodotto da **Massimiliano Fuksas** è un esempio di architettura bioclimatica su quattro livelli collegati tra loro da un suggestivo reticolo di strade e passerelle trasparenti che danno un senso di estrema leggerezza e luminosità.

Il **padiglione Nuove Linee di Montaggio**, frutto della creatività di **Jean Nouvel**, coniuga eccellenza tecnologica ed altissima artigianalità nell'assemblaggio in un ambiente molto luminoso e trasparente, anch'esso arricchito da aree verdi.

Tutti gli edifici si snodano intorno al Viale Enzo Ferrari, che percorre l'intera cittadella e su cui convergono le varie vie intitolate ai grandi Piloti Ferrari. Luminosità, climatizzazione, basso impatto ambientale, sicurezza, controllo della rumorosità, aree di ristoro e veri e propri giardini anche all'interno degli edifici



Veduta aerea degli stabilimenti **FERRARI**

sono le caratteristiche fondamentali che hanno portato la Ferrari a ottenere il premio di **Best Place to Work in Europe**. **Gli stabilimenti Ferrari non sono aperti al pubblico**, ma è sempre possibile una visita perimetrale esterna.



Il Col. Pil. Assenzio **GADDONI** consegna una targa ricordo al Com.^{te} Massimo **TAMMARO** (targa offerta dal S.O. Raffaele CUCCAROLLO)

La visita in fabbrica nei giorni dedicati è privilegio dei clienti Ferrari e dei soci Scuderia Ferrari Club grazie a Massimo TAMMARO per un giorno siamo stati assimilati a potenziali acquirenti !!!

Accanto allo storico stabilimento della Ferrari, nel 1990 è nato il **Museo Ferrari di Maranello**, il luogo dove le migliaia di appassionati delle automobili della casa di Maranello (oltre 300.000 provenienti da ogni parte del mondo ogni anno) possono ammirare la storia di questa grande azienda.

Esposizione ufficiale dell'azienda, raccoglie al suo interno le **auto**, le **immagini** ed i **trofei** che hanno scritto la storia della Marca e che hanno raccolto tanti successi commerciali e sportivi sui mercati e sui circuiti di tutto il mondo. Anche per questo motivo, il **Museo Ferrari** non è una collezione statica di vetture ed oggetti, ma un'esposizione dinamica che si rinnova continuamente nel tempo.

Il Museo è strutturato in aree tematiche, ognuna in grado di soddisfare le aspettative sia dell'appassionato di competizioni automobilistiche sia del competente conoscitore di auto storiche:

la **Formula Uno**, le **vetture Sport** e **Sport-Prototipo**, il mondo **Granturismo**.

Tra le novità espositive più recenti, si segnala la nuova suggestiva **Sala delle Vittorie che celebra i successi più recenti della Scuderia** attraverso una panoramica delle monoposto **Campioni del Mondo dal 1999 al 2008**, insieme agli oltre **110 trofei**, patrimonio del museo, ed ai caschi originali dei **9 Piloti Campioni del Mondo** nella storia della Scuderia.



... Soci e Partecipanti davanti l'ingresso del Museo FERRARI ...



PARLANDO DI ... SICUREZZA DEL VOLO !

**LA CONOSCENZA DI UNO PUO' E
DEVE
ESSERE LA CONOSCENZA DI TUTTI**
Intervista al Col. Pil. MARIO SQUARCINA
(* promosso Gen. B.A.)

a cura del **Gen. B.A. VINCENZO MANCA**
Capo V° Rep. S.M.A. (* promosso Gen. S.A. - ultimo
incarico **Comandante 3^a Regione Aerea - Senatore
della Repubblica** nella XIII^a Legislatura - **Presidente
Nazionale A.A.A.** per 7 anni consecutivi)
suo sincero estimatore ed affezionato amico.

fonte: **A.M. - Rivista "Sicurezza del Volo"**
Maggio-Giugno-Luglio **1984** n. 131

Nel n. 128 (novembre-dicembre 1983) della Rivista "Sicurezza del Volo", il Capo di Stato Maggiore dell'A.M., in una lettera aperta a tutti i Piloti ed a tutti i Comandanti a titolo "**Riflessioni sulla Sicurezza del Volo**", esemplifica due episodi reali, accaduti nell'arco della sua carriera di Comandante e Pilota "per dare forza" in tema di Sicurezza del Volo al suo assunto "**del coinvolgimento generalizzato di coloro i quali operano nell'ambiente aeronautico**".

Proseguendo il discorso, il Capo di Stato Maggiore dell'A.M. afferma, ancora, di aver sempre cercato di coinvolgere al "**fatto volo**" tutti quelli che egli credeva potessero influenzarlo positivamente, **imponendo "ai Piloti di dibattere ogni giorno, alla presenza di tutti i colleghi, le esperienze di cui erano ricchi, talché la conoscenza di uno diventasse, per osmosi didattica, la conoscenza di tutti"**.

Una interpretazione corretta ed estensiva delle indicazioni del Capo di S.M.A. suggerisce di "**coinvolgere al fatto volo**" non solo le persone militanti ora presso i Reparti di Volo o presso gli Enti A.M., ma anche quelle che per ragioni di età, non esercitano più la professione e posseggono, nel contempo, patrimoni immensi di esperienze che appare assurdo disperdere.

In altri termini, sulla Sicurezza del Volo possono ricadere benefici effetti, non solo facendo sì che le conoscenze di un Pilota o di un Tecnico esperto e militante divengano, per osmosi didattica, le conoscenze di tutti, ma anche cercando di ottenere ciò utilizzando, e

soprattutto diffondendo, il patrimonio sul "**fatto volo**" di coloro che hanno tanto da dire in materia e che non lo possono più trasmettere direttamente per ragioni solo anagrafiche.

Con la presente iniziativa cui ci auguriamo seguano delle altre, intendiamo, appunto, rivolgere l'attenzione a quest'ultimo tipo di personaggi, coinvolgendoli, in particolare, in un dialogo avente come sfondo le loro esperienze e che possono influenzare positivamente il più volte menzionato "**fatto volo**".

Ci rendiamo conto che la scelta della persona - quale protagonista del primo dialogo e che abbia le caratteristiche volute - è estremamente imbarazzante, tante e tali sono quelle che ne hanno i pieni titoli.

Nella moltitudini degli interessati, la nostra attenzione è caduta su di un Pilota da qualche anno in pensione perché colpito da limiti d'età, il cui patrimonio professionale, a parere di chi scrive, è senza alcun dubbio (viene per molti altri personaggi) fuori discussione.

Intendiamo riferirci al **Col. Mario SQUARCINA**, già Pilota da caccia nella II^a Guerra mondiale (*con il 4° Stormo - F. BARACCA "Cavallino Rampante"), già Istruttore di volo, già "Leader" dei "Diavoli Rossi", già artefice della formazione e dell'impostazione dell'attuale Pattuglia Acrobatica Nazionale.



Appare sufficiente il breve "curriculum" appena sintetizzato per "qualificare" il personaggio.

Aggiungiamo ancora che la scelta è caduta sul **Col. SQUARCINA** anche perché le conoscenze di una delle più prestigiose figure in materia di acrobazia assumono, per il coinvolgimento al "**fatto volo**", un valore particolarmente significativo.

E' da tutti riconosciuto, infatti, il carattere specifico di detta attività che, peraltro, può essere considerata basilare, per molte specialità di volo, agli effetti soprattutto della padronanza nel pilotaggio e dell'impiego operativo del velivolo, con conseguenti ed innegabili vantaggi appunto per la **S.V.**

Fatta questa lunga ma necessaria premessa, iniziamo ora il dialogo propostoci, per realizzare il quale ci siamo permessi di interrompere la meritata serenità della "quiescenza" dell'interessato, cui vanno sentiti ringraziamenti e molte scuse per il disturbo.

Ci scusiamo soprattutto per averlo posto all'improvviso di fronte ad un fuoco di domande. Il nostro protagonista ha risposto ad esse con franchezza, sincerità e calore umano, esprimendo il suo pensiero senza attenuazioni o remore di qualunque genere anche perché non aduso ... alle interviste come la nostra.

La prima domanda si ricollega al tema introdotto dal Capo di S.M.A. e cioè:

ritiene lei Col. SQUARCINA, che sia corretto ed utile imporre ai Piloti di dibattere ogni giorno, alla presenza di tutti i colleghi, le esperienze di cui sono ricchi, talché la conoscenza di uno diventi, per osmosi didattica, la conoscenza di tutti?

"Non ho mai avuto dubbi in proposito e, per quanto mi riguarda, ho sempre agito in coerenza con questo assunto.

In vista di un'attività sicura e con alto tasso di rendimento occorre operare a fondo nel campo dell'etica professionale che esige volontà, modestia e generosità.

La formazione tecnico-professionale e la maturità di un Pilota (o di uno Specialista) non può essere acquisita senza queste doti morali.

Divulghiamo quindi le esperienze, e primi fra tutti i nostri errori (chi ne è immune?) ... il buon Pilota "riattacca" invece di "aggiustare" una manovra in atterraggio non correttamente impostata".

Passiamo ora ad eventi concreti.

A suo parere, l'introduzione, in molte linee di volo dell'A.M., dei velivoli a getto (classe 80, classe 90, classe 100 etc.) ha richiesto o meno una maggiore enfaticizzazione della Sicurezza del Volo?

"Lo sviluppo tecnologico nonché l'incremento del traffico aereo richiedono certamente una sempre maggiore attenzione da parte dei responsabili.

A mio avviso, ora più che in passato, l'organizzazione della Sicurezza del Volo andrebbe qualitativamente e quantitativamente potenziata, a tutti i livelli, in uomini e mezzi per non lasciare nulla di intentato per la prevenzione degli incidenti di volo".

Nella carriera di un Pilota esistono, come nelle altre professioni, diverse fasi di maturazione, qual'è secondo lei, la fase più critica?

"In nessuna professione come quella del Pilota la fase critica è un fatto soggettivo.

Dipende molto dalla emotività del singolo, dai suoi eventuali complessi e dal grado di consapevolezza dei propri limiti.

Una fase critica può essere individuata alle Scuole di Volo e/o al Reparto di recente assegnazione, allorché il giovane Pilota è chiamato a collaudare o dimostrare le sue capacità su di un velivolo operativo, specialmente se monoposto.

*Secondo un mio personale convincimento, una fase tra le più critiche per un Pilota, ad esempio Caccia Bombardiere, può essere quella in cui si trova colui che esplica la sua multiforme attività di C/R (*combat-ready) con sempre maggiore disinvoltura. Molti incidenti sono dovuti, infatti, alla eccessiva confidenza del Pilota con il mezzo impiegato, con l'ambiente naturale e procedure del volo operativo.*

Stessa cosa dicasi per coloro che posseggono un'esasperata specializzazione d'impiego.

Ciò potrebbe rappresentare un evento di pericolo per un Pilota "non flessibile" ed alle prese con improvvise situazioni di emergenza.

La fase critica può riguardare anche taluni Piloti "venerabili" apparentemente "inossidabili".

Essa è determinata da una certa "sufficienza" o dal fatto di non sapersi "ritirare in tempo".

A proposito di fasi di maturazione, lei crede che il "fatto volo" coinvolga doti preminentemente tecniche, oppure psicologiche, oppure ancora una armonica combinazione delle due?

"A questa domanda ho in parte già risposto in precedenza: Ritengo comunque che il "fatto volo" sia un'armonica combinazione di doti morali, psicofisiche e tecnico-professionali.

L'argomento è certamente complesso e meriterebbe una specifica e più vasta trattazione".

Ritiene che un "buon Pilota" si manifesti come tale sin dai primi tempi trascorsi nelle Scuole di Volo, oppure ha conosciuto dei casi in cui tale affermazione si è dimostrata non vera?

"Alle Scuole di Volo ho conosciuto Allievi Piloti davvero eccezionali, "buoni Piloti".

Altri, invece, hanno stentato alquanto a terminare dignitosamente il corso.

Con le conferme dei primi (quelli eccezionali) ai Reparti, sono giunte inattese e assai gradite le affermazioni di qualcuno del secondo gruppo,



affermazioni dovute ad un processo più lento di assimilazione tecnica e ad una fiducia in se stessi non eccelsa.

Con l'avvento della standardizzazione dell'istruzione al volo, il "buon Pilota" si rivela tale, a mio avviso, più al Reparto che alle Scuole di Volo".

Da sempre è dibattuto il problema circa la necessità o meno, agli effetti della preparazione di un Pilota militare, di inserire nei programmi di addestramento l'acrobazia isolata ed in formazione: Qual'è il suo pensiero in merito, tenendo conto anche del tipo di velivoli impiegati attualmente e del tipo di missioni operative richieste?

"Sono fermamente convinto della necessità dell'addestramento acrobatico, non fine, però, a se stesso, ma quale ingrediente essenziale e complementare del patrimonio tecnico-professionale e della stessa Sicurezza del Volo.

Coloro che non condividono tale necessità dovrebbero porsi l'ingenuo interrogativo sul ruolo che può avere il sollevamento pesi o altri "strani" esercizi atletici nell'addestramento di un saltatore in alto o di un pilota di formula 1.

Non si tratta tanto di una materia d'esame, quanto di nozioni applicate alla pratica, tendenti a conoscere più compiutamente i limiti della macchina e del Pilota che la impiega, in condizioni impegnative e talvolta critiche del volo basico ed applicato. Il Reparto di volo è chiamato saltuariamente a fornire una formazione più o meno pesante per una parata aerea o di concorso ad una manifestazione aerea. Tutti vorrebbero ben figurare, dal Comandante al gregario più giovane. Ma non è forse vero che, in assenza di uno specifico addestramento acrobatico elementare in formazione, è sufficiente un po' di nervosismo o di turbolenza per raccogliere consensi negativi per tutti?

Che dire di un volo di aerocooperazione con le truppe alpine in montagna? E il volo di una coppia o di una flight in un cumulo nembro? "Non deve accadere", dicono alcuni, "occorre pianificare adeguatamente ogni singolo volo". Eppure capita, e non si dica perché, per favore! Che fa un gregario non qualificato acrobaticamente in una situazione per lui tanto anomala?

Ribadisco quindi che l'elemento "acrobazia isolata ed in formazione" deve essere incluso nei programmi di un addestramento - investimento che

deve sfornare, come prodotto finito, il professionista completo e sicuro in ogni circostanza".

Ci potrebbe dire a grandi linee, come e quando deve essere praticato l'addestramento acrobatico?

"Ricordiamoci ciò che insegnava. l'ineguagliabile Gen. PEZZE": "la virata di 60° è già acrobazia"

Ne consegue che talune manovre della acrobazia isolata dovrebbero trovare posto nei programmi Basici e ad ogni nuovo tipo di velivolo.

L'acrobazia in formazione (inclusa la fila indiana) dovrebbe essere presa in considerazione nel periodo Avanzato e, a seconda delle esigenze, al Reparto di volo, dove, se ben pianificata e controllata, contribuirebbe fattivamente, fra l'altro, ad elevare il morale dei Piloti, nonché lo spirito di corpo".



Nella sua lunga carriera di Pilota si sono verificati degli episodi di volo in cui sono emerse carenze in materia di prevenzione incidenti?

"Molti e di varia natura, dalle Scuole di pilotaggio ai Reparti.

L'analisi è presto fatta: l'addestramento teorico non sempre ben condotto ed il dialogo con taluni Istruttori pressoché inesistente. Il Pilota neobrevettato, ai miei tempi, veniva spedito ai Reparti con poche ore di volo, senz'altro "buone", ma senza alcuna nozione sulla organizzazione del Reparto (dallo Stormo alla Squadriglia che, in quei tempi poteva operare in piena autonomia tecnico-logistica ed amministrativa).

Non si sapeva molto delle caratteristiche dei velivoli avversari, nè delle tecniche di combattimento dei Piloti alleati.

Non sempre i Piloti più anziani si prendevano briga di educare psicologicamente e tecnicamente "il pollo".

Al contrario, lo si portava in volo con lo scopo, non tanto recondito, di fargli sentire la sua inferiorità. Questo inconveniente, non generalizzato, comportò incidenti, vanificando i concetti basilari della "selezione", dell'addestramento graduale della subordinazione all'anziano e della disciplina di volo. **Personalmente debbo la mia sopravvivenza (1940-43) soprattutto al fatto di aver potuto sempre contare su fior di Comandanti, colleghi e Sottufficiali, oltre che, si intende, ad una gran dose di fortuna.**

Ed ora accenno a qualche episodio accaduto proprio a me: alla Scuola di pilotaggio di primo periodo, i responsabili si accorsero che, al completamento delle mie ore di volo, mancavano pochi minuti. L'Istruttore, pertanto, mi ordinò di salire su di un Breda 25 appena atterrato e di fare un "girretto" di dieci minuti, pari al residuo carburante. La benzina finì dopo pochissimo tempo e il mio volo si concluse su di un albero di un uliveto di Grottaglie. Il Breda 25 fu nuovamente in linea due giorni dopo, ma a causa di un colpo alla testa riportato nell'impatto, io non ci vidi per alcuni giorni. Altro episodio: nel secondo periodo delle Scuole di Volo, l'Istruttore mi condusse due volte in volo alla scoperta di tutte le classiche figure acrobatiche, senza mai cedermi i comandi. Rimasi fisicamente frastornato; spaventato, invece, quando lo stesso Istruttore mi ordinò di eseguire la prova di "acrobazia isolata ufficiale" sul cielo dell'aeroporto (Pescara).

La tensione mi lasciò ben dopo la fine della prova. L'esito fu giudicato ottimo e dovetti ringraziare altri Istruttori che mi istruirono convenientemente e preventivamente in sede teorica.

Durante il periodo bellico, infine, ebbi a superare difficoltà non indifferenti a causa della preparazione affrettata ed incompleta. Mi riferisco al volo notturno, alla tecnica di tiro reale in combattimento, alla tecnica di sopravvivenza nel deserto o in mare, al fischio caratteristico delle bombe in caduta, all'atterraggio con l'elica in croce, al primo volo su di un aviogetto di cui sapevo che aveva, come tutti gli altri, "un motore, le ali, la fusoliera ed il timone".

Per rimanere sul tema "prevenzione incidenti", comunque, sono del parere che da molti anni l'A.M. non ha certo alcunché da rimproverarsi, nè debbono farlo Comandanti poco "fortunati" che, malgrado la loro continua e responsabile opera di comando e controllo nel settore S.V., sono stati "traditi" dall'"imponderabile fattore umano-caratteriale", dal "colpo di testa" del singolo, a dispetto della conoscenza in profondità degli uomini loro affidati".



Se dovesse dare un consiglio ad un Pilota giovane per garantire al massimo la Sicurezza del Volo, che cosa direbbe?

"Prima di tutto cercherei di capire l'uomo ed il Pilota, soltanto dopo gli fornirei i consigli del caso. Generalizzando, potrei consigliare il giovane Pilota come segue:

- ascoltare molto attentamente chi ha più esperienza indipendentemente dal grado, esponendo loro senza esitazione eventuali dubbi o turbamenti;
- "rispettare" il velivolo che impiega, conoscerlo a fondo e non costringerlo a dare ciò che non può;
- essere modesto, leale, fiducioso nei propri mezzi, senza presunzione, generoso, ammettendo i propri errori a vantaggio di tutti, anche senza essere sollecitato;
- quando chiamato a dar prova della propria capacità, operare senza strafare, rimanere sempre ad un gradino inferiore dalle prestazioni massime del binomio uomo-macchina, aver cura della propria efficienza psico-fisica;
- essere degni del privilegio di poter volare".



A suo parere, sul buon e “felice” esito di una missione di volo ha più influenza la capacità tecnica di pilotaggio oppure una accurata pianificazione della missione stessa?

“L’esito di una missione é senz’altro condizionata dall’accurata pianificazione della stessa.

La capacità tecnica di pilotaggio può comunque riuscire utile o addirittura determinante nel superamento di emergenze imprevedibili all’atto della pianificazione”.

A proposito di pianificazione della missione, secondo lei è bene pretendere, nei casi in cui è previsto l’impiego di più velivoli, il briefing pre e post-volo, e se sì, quali caratteristiche essenziali devono possedere per essere efficaci?

“ Non so concepire una missione senza briefing e de-briefing. Briefing, dunque, accurato fino ai minimi dettagli tecnici in relazione al tipo o alle finalità della missione.

La conclusione del relatore deve sollecitare inoltre in giusta dose lo “Spirito di Corpo” o di “Squadra”.

L’analisi del volo svolta in sede di de-briefing, possibilmente supportata da adeguati mezzi didattici, dovrebbe essere caratterizzata dalla massima sincerità, precisione e professionalità, senza mortificare nè esaltare i protagonisti”.



Può dirci in poche parole quali doti deve possedere un Pilota per essere un “buon” capo-formazione ed un “buon” gregario?

“Il Capo-formazione ‘professionista’ deve possedere innanzitutto una forte personalità e quindi le doti racchiuse nella parola “carisma”.

Altri requisiti indispensabili sono:

- congrua esperienza, anche da gregario, nel volo

acrobatico (anche in condizioni meteo non ideali);

- equilibrio psico-fisico ed alto senso di responsabilità;

- freddezza e prontezza decisionale;

- conoscenza delle possibilità individuali di ogni singolo gregario;

- tendenza a prestazioni progressivamente sempre più brillanti.

Il buon gregario deve invece:

*- mantenere la concentrazione e la calma (*serenità) in ogni fase del volo;*

- essere deciso e al tempo stesso “delicato” sui comandi, in modo cioè di assicurare l’assetto stabile al suo velivolo anche nei momenti di ristabilimento dovuti ad errori altrui o alla turbolenza dell’aria;

- conoscere a fondo ogni componente la formazione, capo-pattuglia incluso, in cui deve riporre la massima fiducia;

- capire la convenienza e la bellezza del principio “uno per tutti e tutti per uno”, ponendo le proprie superiori capacità al servizio del collega-amico meno dotato, sì da conferire alla formazione la dovuta simmetria;

- in altri termini, essere conscio di essere un gregario e non un solista, anche in una fase isolata del volo”.

E’ sempre vero che un “capo” formazione deve essere prima un “buon” gregario?

“Ogni regola ha le sue eccezioni, ma non esito a rispondere affermativamente, specie se si vuol attuare un programma ad alto tasso di tecnica e fantasia”.

In tema di acrobazia, può dirci in tutta sincerità se nell’era attuale é giustificata la presenza di una Pattuglia Acrobatica Nazionale e se la sua istituzione può compromettere la Sicurezza del Volo?

“Se fossi contrario non esiterei a passare dalla parte dell’On. Accame.

*Quando si trattò di costituire l’attuale P.A.N., lo Stato Maggiore dell’A.M. analizzò le considerazioni espresse in un piano elaborato dal sottoscritto e decise la costituzione del **313° Gruppo (Frecce Tricolori)** in quanto entità ritenuta pagante sotto gli aspetti operativi, economico e propagandistico a favore anche dell’arruolamento nell’A.M. stessa.*

Fuor di retorica, i Piloti del 313° Gruppo sono

qualificati C/R: oltre all'attività acrobatica svolgono addestramento al tiro, aerocooperazione, (*al volo strumentale e notturno) ecc ... Ciò senza considerare che i velivoli impiegati sono prodotti dall'industria e dal lavoro italiano.

Per quanto riguarda l'ipotetica compromissione della S.V. rispondo negativamente, a condizione, però, che ci si attenga sempre alle disposizioni e ai criteri (generali e particolari) di emanazione S.M.A.; in particolare è necessario che:

- si conduca l'addestramento capillare e progressivo previsto;

- si svolgano programmi di esibizione in relazione alle capacità-professionali del Capo-formazione o del gregario appena assegnato;

- i Comandanti degli altri Reparti di Volo vigilino sul grado e sulla estrinsecazione d'entusiasmo che il "carisma PAN" può generare nei suoi Piloti, vietando qualsiasi forma di assurda emulazione". Ha qualche suggerimento da dare sui criteri di scelta e di preparazione di un Pilota destinato alla P.A.N.?

"Come ho già detto, lo S.M.A. ha stabilito, a chiare lettere, il profilo del Pilota da assegnare alla P.A.N.. Aggiungo soltanto una esortazione e cioè che lo S.M.A., o i Comandi di Regione per esso, siano lasciati liberi di decidere sui Piloti da destinare alla P.A.N. senza pressioni esterne.

E' bene dire, inoltre, che il compito dei Comandi di Stormo e/o di Gruppo non è dei più facili, allorché sono chiamati a selezionare uno o più Piloti per la P.A.N..

Osservo, infine, che anche se presso taluni Reparti è possibile allestire una formazione acrobatica con le finalità che ho precedentemente indicato, non è detto che un "manico di Reparto" si riveli ottimo pattugliere. Anzi più è esperto ed anziano, più lavoro attende la P.A.N. per eliminare errori tecnici di impostazione e manovra.

Sarà utile ricordare ad esempio che alla P.A.N. si usa la pedaliera (*come per velivoli ad elica) per assicurare un unico piano alare con il Capo-formazione e/o con il gregario a latere e che i gregari si trovano talvolta in posizione non proprio usuali per esigenze prospettiche.

Il criterio di valutazione andrebbe, quindi, lasciato alla P.A.N., dove i Piloti dovrebbero essere avviati "in prova", al concludersi del programma operati-

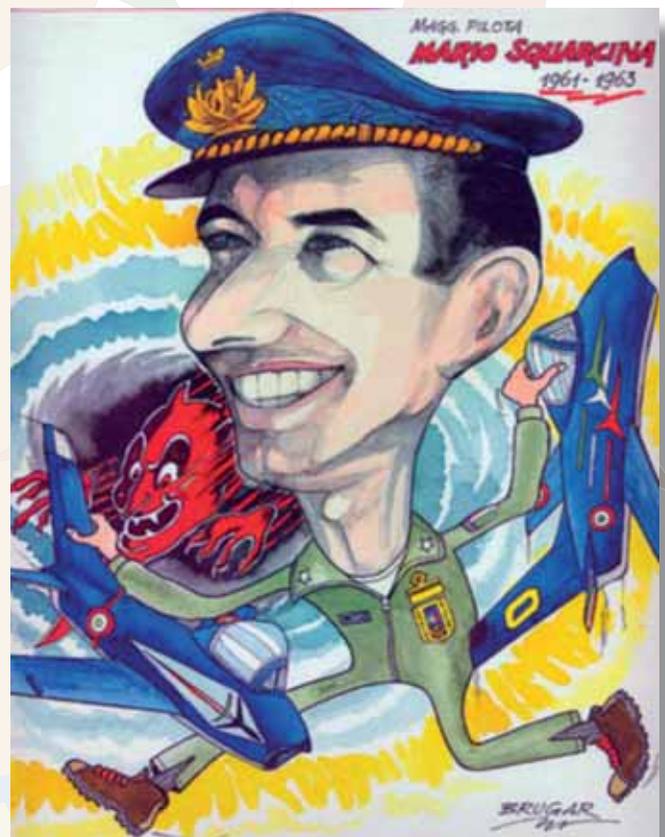
vo della P.A.N. (fine settembre o primi di ottobre). Unica alternativa, la disponibilità, presso i Reparti, di un Pilota già effettivo alle Frecce Tricolori, autorizzato alla scoperta dei talenti e ad impartire i primi rudimenti del volo in formazione, sia teorici che pratici".

Sull'argomento trattato con le ultime domande sappiamo che lei potrebbe disquisire per lungo tempo. Purtroppo, però, la ristrettezza di tempo ed il limitato spazio riservatoci sulla rivista non ci consentono di protrarre l'interessantissimo dialogo.

Per chiudere vorremmo farle un'ultima domanda che trasferisce il dialogo sul piano generale e quello delle persone anche per rendere omaggio a uomini che hanno altamente onorato la gloriosa schiera dei Piloti dell'A.M..

Tenuto conto che "volare bene" significa anche "volare in sicurezza", se dovesse lei scegliere i nominativi per formare la Pattuglia Acrobatica Nazionale di tutti i tempi, quali sarebbero quelli che assicurerebbero un team ideale?

"In coerenza con quanto prima esposto, ripeto che la scelta di Piloti particolarmente idonei ad assolvere un determinato lavoro deve tener con-



..visto dal compianto Brugar..



to delle loro peculiari attitudini professionali e di eventuali implicazioni caratteriali.

Il criterio obiettivo di giudizio deve basarsi sulla conoscenza diretta e capillare degli interessati.

Non mi sento comunque in grado di fare il **Commissario Tecnico**, compito senz'altro più agevole qualora svolto dal **Gen. PEZZE'**, il solo che potrebbe "formare" il **TEAM ideale di tutti i tempi in materia di Pattuglia Acrobatica**".

Riflessione

E' incontrovertibile che le nozioni fondamentali della "disciplina del volo" espresse da **MARIO SQUARCINA** siano la base su cui far riferimento per capire in modo essenziale i "principi dogmatici" del "fatto volo" e dell' "acrobazia collettiva" in particolare.

In qualità di riconosciuto "**padre**" delle prestigiose **Frecce Tricolori** ha dato avvio ad un impulso innovativo introducendo metodi e procedimenti addestrativi acrobatici nuovi e ha posto le basi delle figure acrobatiche che, pur nelle loro varianti, a tutt'oggi ci si riferisce.

In relazione alla scelta dei Piloti da assegnare alle Frecce Tricolori, ha idealmente anticipato la procedura attualmente vigente.

Concludendo, il complesso di disposizioni concernenti il patrimonio ideologico del "volo acrobatico collettivo" lasciato da **SQUARCINA** ne costituisce l'eredità spirituale, quasi un testamento da continuare a rinverdire.

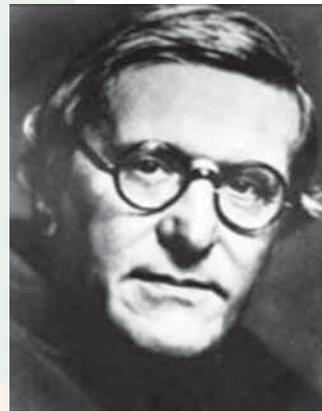
Vanno altresì evidenziate le indicazioni sull'importanza dell' "**aspetto psicologico del Pilota**" quale componente fondamentale del Volo in tutte le sue componenti: **selezione, preparazione professionale, regolamenti e norme applicabili riguardanti la Sicurezza del Volo e le strategie per continuare a migliorarla.**



LA PSICOLOGIA ED IL PILOTA

In Italia come e quando nasce l'incontro tra il Pilota, con il suo mondo, e la "Psicologia"?

Durante il secondo conflitto mondiale, un Pilota che aveva conoscenza della "Psicologia" ha aperto un dialogo tra questi due mondi, dimostrando che i Piloti e la "Psicologia" possono comunicare.



Padre Agostino GEMELLI
fondatore della
Medicina Aeronautica

Padre Agostino GEMELLI era un Pilota ed uno "scienziato", coniugando questi due aspetti di sé, ha dato un enorme contributo agli studi sul volo ed è stato, in questo campo, un pioniere e un precursore dei tempi.

«*Ero issato su un sediolino, fra fili tesi, fra le ali che il vento faceva cantare...*». Così **Padre**

Agostino GEMELLI descriveva il suo primo volo su un aeroplano nell'anno 1915.

Non fu una esperienza

occasionale, né semplicemente una passione personale, ma divenne per lui una sorta di "laboratorio" per svolgere i suoi studi medici.

Infatti, il fondatore dell'Università Cattolica, ancora oggi, è ricordato come una delle figure di spicco nello **studio degli aspetti fisiologici, psicologici e comportamentali legati al volo, ha posto le basi della moderna Medicina Aeronautica.**

La sua non fu solo una pura passione sportiva, ma vero interesse scientifico.

GEMELLI iniziò l'attività di Medico Aeronautico nel 1915 con la collaborazione di **Francesco BARACCA**, uno degli assi fra i Piloti dell'epoca.

Nel corso del primo conflitto mondiale **GEMELLI** entrò a far parte delle Autorità Sanitarie Militari e venne a conoscenza dei "Requisiti di Idoneità al Volo dei Piloti", così menzionati nelle istruzioni delle Autorità: «**salute, vista, udito ottimi; peso non superiore a kg. 75**».

Agli occhi di **Padre GEMELLI** questi requisiti risultavano insufficienti a soddisfare la necessità di porre rimedio ai frequenti "**incidenti di volo**", conseguenze inevitabili della

mancanza di efficaci e adeguati protocolli di selezione dei Piloti. La collaborazione con l'Aeronautica Militare, durante l'ultimo conflitto mondiale, lo portò a conoscenza dei requisiti che venivano applicati per individuare l'**Idoneità al Volo dei Piloti** e parvero ai suoi occhi insufficienti e non adeguati per prevenire gli incidenti di volo.

Il lavoro con il **Professor Amedeo HERLITZKA** (Direttore dell'Istituto di Fisiologia all'Università di Torino), pose le fondamenta della **Psicologia applicata alla selezione delle attitudini al pilotaggio**.

L'idea di partenza di **Padre Agostino GEMELLI** fu che l'idoneità al volo non poteva basarsi solo su requisiti psicofisici, ma doveva anche valutare la presenza di altre qualità positive e una di queste fu individuata nell'area dell'emotività.



Padre Agostino GEMELLI
in "versione aeronautica"

Le tre principali aree di indagine che furono individuate erano *l'emotività, l'attenzione e le reazioni psicomotorie*.

Tali ricerche costituiscono il primo tentativo di esame di orientamento professionale, mirato a stabilire l'attitudine e la resistenza al volo.

Furono poste le basi del moderno "**human factors**".

Il "**fattore umano**" è una disciplina che si occupa degli aspetti del comportamento dell'uomo nel contesto lavorativo per poter individuare gli errori che possono accadere.

Nel 1917, per primo introdusse il concetto di **psicotecnica**, legato alla selezione di chi ha **attitudine al volo**.

La modernità e il valore del suo pensiero si rintracciano nel libro "**La psicologia del Pilota di velivolo**", pubblicato nel 1942, in cui delinea un'impostazione metodologica alla materia e definisce gli aspetti della deontologia professionale del Pilota.

Fu tra i primi a parlare di Sicurezza del Volo e dell'importanza del "rapporto tra uomo e macchina".

In Italia è doveroso rimarcare nel suo intervento per l'importanza degli studi in questa materia, ricordando che nel

1927 entrò a far parte del **Comitato Centrale per gli Studi Aeronautici** e nel 1930, in seguito alla nascita del **Centro Studi e Ricerche di Medicina Aeronautica** (oggi divenuto **Reparto di Medicina Aeronautica e Spaziale**), gli fu affidata la Sezione relativa agli Studi della Psicologia Applicata.

Nel testo "**La psicologia del Pilota di velivolo**" vengono analizzate anche le interazioni tra gli uomini che svolgono le varie attività connesse con il volo.

Il mondo del volo è un sistema complesso sia per il gran numero di soggetti coinvolti sia per la gravità delle probabili situazioni di pericolo che si possono verificare.

E' fondamentale, quindi che il comportamento di ciascun individuo sia corretto e sicuro in ogni fase di svolgimento del proprio lavoro.

Gli studi sul "**fattore umano**" hanno lo scopo di mettere in luce le metodologie migliori che possono condurre al prendere decisioni corrette durante le operazioni di volo atte a prevenire errori che potrebbero mettere in pericolo persone e macchinari. Lo studio si centra sull' "**affidabilità dell'uomo**" nel suo rapporto con "**affidabilità delle macchine**".

Chiaramente l'affidabilità dell'uomo è più difficile da studiare e da raggiungere.

Negli anni passati gli errori legati ai macchinari, alle strumentazioni o alla progettazione erano molto elevati, attualmente le moderne conoscenze tecnologiche hanno ridotto al minimo tali errori ma rimangono invece di cospicua importanza quelli legati all'uomo.

La statua di **Padre GEMELLI**, con il saio francescano e il caschetto da Pilota, posta nel 1964 nell'atrio del **Centro Sperimentale Volo dell'Aeronautica Militare di Pratica di Mare** è rappresentativa dell'enorme contributo apportato e lo ricorda a quanti oggi in Italia compiono gli studi più avanzati di Medicina Aeronautica.



Padre Agostino GEMELLI
tra amici aviatori



CONCETTO DI “SICUREZZA DEL VOLO”

Il concetto di “**Sicurezza del Volo**” è nato contemporaneamente alle prime macchine capaci di sostenersi nell'aria.

Già **Leonardo da Vinci** affermava che: *“sempre il moto dell'uccello (velivolo) deve essere sopra all'ugola, acciò che l'alia non si bagni e per iscoprire più paesi, e per fuggire il pericolo della revoluzione dei venti infra le foci dei monti, li quali son sempre pieni di gruppi e di retrosi (vortici) di venti”*; ed ancora: *“se lo uccello si voltasse sotto sopra, tu hai largo tempo a rivoltarlo in contrario, colli già dati ordini, prima che esso ricaggia alla terra”*.

Concetti che, a distanza di secoli, hanno consentito la realizzazione dell'aeroplano.

Problemi connessi all'esercizio del volo sono stati studiati dalla nostra Aeronautica fin dai primi anni di vita dell'aeroplano.



... dopo lo scampato pericolo ...

Sebbene, inizialmente, gli studi e le direttive mirassero più che altro a raccogliere, attraverso l'esame degli incidenti di volo, nozioni utili a migliorare le caratteristiche tecniche della macchina senza tener conto dei fattori causali degli incidenti.

Le esperienze dolorose acquisite negli anni, unitamente al progresso dei mezzi, fecero emergere la necessità di estendere lo studio anche ai fattori uomo e ambiente.

Una prima traccia di disposizioni in materia di incidenti si ha con la Circolare n° 3000 dell'1 dicembre 1923 dell'allora Comando Generale di Aeronautica che riportava le **“Norme da seguirsi in caso di incidenti o di infortuni aeronautici”**.

Si iniziò a dettare **“Norme per la Sicurezza del Volo”** mentre studi accurati vennero intrapresi per lo svolgimento di indagini sugli incidenti di volo al duplice e fondamentale scopo di accertarne le cause e promuovere le opportune azioni atte a prevenirne altri analoghi.

E' testimonianza di tale indirizzo la nomina di una commissione d'indagine sulla spedizione polare, nell'autunno del 1928,

con l'incarico di *“ricercare ed esaminare le cause determinanti la perdita dell'Aeronave ITALIA, i fatti inerenti a tale perdita ed alle sue conseguenze, e lo svolgimento dell'opera di salvataggio”* (Ministro della M.M.- Roma, Rivista Marittima – 1930 – VIII).



Negli anni successivi, numerosi furono i Fogli d'Ordine emanati per dettare disposizioni disciplinanti la materia che venne, però, rielaborata in maniera organica soltanto nel 1931 con il supplemento n° 1 al F.O. n° 35.

E' dello stesso periodo anche il primo **“Manuale per il pilotaggio di velivoli”**, voluto nel 1933 dall'allora Ministro dell'Aeronautica – **Italo Balbo** - in cui sono contenuti tutti gli insegnamenti e le raccomandazioni necessarie non solo per poter pilotare in sicurezza i velivoli di allora, ma è possibile riscontrarvi come, già agli albori del volo, fossero stati individuati i principi che stanno alla base della Sicurezza del Volo e che, a tutt'oggi, mantengono inalterata la loro validità.



Un ulteriore e decisivo passo viene compiuto in seguito alle esperienze conseguenti alla 2ª Guerra mondiale.

In questo periodo, infatti, la **“Sicurezza del Volo”** ricevette un forte impulso passando da un insieme di iniziative scarsamente coordinate a qualcosa di ben organizzato e indirizzato, da cui nasceranno canoni rigidi a cui nessuno potrà né vorrà sottrarsi.

E' del 1953 l'emanazione di *“nuove procedure per la trattazione delle pratiche per incidenti d'aeromobile”* che consentirà di delineare l'assetto definitivo che si concluderà nella struttura attuale. Una delle esigenze maggiormente sentite è stata quella di creare, nell'ambito dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, un organismo cui devolvere tutto lo studio della materia.

Tale esigenza venne soddisfatta con la creazione di una **“Sezione S.V.”** nell'ambito, inizialmente, del 1° e successivamente del 3° **Reparto** trasformato, nell'ottobre del 1964, in apposito **“Ufficio Sicurezza del Volo”**.

E' del 1956, infine, l'istituzione della **“Commissione Permanente”** incaricata di esprimere sia giudizi conclusivi sulle cause che hanno determinato gli incidenti di volo sia ad adottare raccomandazioni di sicurezza a scopo preventivo.

Si giunse, così, per gradi, a quella che è la concezione moderna della **“Sicurezza del Volo”**.

In seguito, l'esperienza maturata e l'affermazione di una tendenza consolidata a livello internazionale hanno richiesto l'inserimento degli organi della **Sicurezza Volo** ai massimi livelli decisionali separandoli, contestualmente, dalla linea gestionale dell'organizzazione aeronautica.

Questa esigenza si concretizzò nel luglio del 1991, con la decisione del Capo di Stato Maggiore p.t. di istituire l'Ufficio dell'Ispettore per la Sicurezza del Volo, poi denominato **“Ispettorato per la Sicurezza del Volo”**.

L'esperienza pluridecennale ha portato l'organizzazione **S.V.** a provvedere, quale unica struttura in Italia, alla formazione e qualificazione del personale operante in questo settore, sia per le Forze armate che per gli altri Dicasteri dello Stato estendendosi, nel tempo, anche ad Ufficiali di Forze Armate straniere ed operatori esterni alla Pubblica Amministrazione.

La **Forza Armata** ha potuto, così, sviluppare, nel tempo, una considerevole mole di conoscenze e capacità nel campo della **S.V.**, che le hanno consentito di diventare il punto di riferimento e guida per quanto concerne le *“attività di prevenzione ed investigazione degli incidenti”*, per quelle relative agli specifici *“aspetti normativi di settore”* e per l'*“attività didattica e formativa”* assolta con il contributo dell'**Istituto per la Sicurezza del Volo**, anch'esso alle dirette dipendenze dell'**Ispettore per la Sicurezza del Volo**.



4° STORMO “CAVALLINO RAMPANTE” 1960

Il Presidente del “Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale” mi ha chiesto di ricordare qualche episodio od aneddoto del “Cavallino Rampante”; ho accettato di farlo sebbene non sia uso parlare di fatti di volo se non alla fine di un buon pasto, in compagnia di colleghi e amici che amano il volo.

Mi ha convinto dicendo che dobbiamo lasciare una testimonianza scritta di quello che era il nostro tempo, nel bene e nel male, per coloro che ci hanno seguito e ci seguiranno.

Molte cose sono cambiate, oggi tutto è più professionale, codificato ed organizzato.

Anche ai miei tempi lo era, ma la fantasia, l'estro e la genialità avevano modo di esprimersi più compiutamente.

Scriverò di fatti ed episodi di mezzo secolo fa !

Per l'esattezza: 56 anni. Non meravigliatevi, accettate con benevolenza quanto scriverò; sapendo che, tranne le dovute falle della memoria di un “diversamente giovane” la sostanza è la più vicina alla verità da me vissuta.

Finita la **“Scuola Reattori”** di Amendola, con la sudata **“Aquila Turrata”** a Luglio 1958 sono arrivato alla **4ª Aerobrigata** a Pratica di Mare ed assegnato al **XII° Gruppo**. Piccolo inciso: ancora oggi non capisco perché coloro che venivano giudicati più portati per il volo, venivano inviati ad Amendola, **“Scuola Reattori”**, al posto di essere inviati ad Alghero, scuola per aerei ad elica !

Per decollare si dà motore, per atterrare si toglie ma nei reattore c'è una sola manetta nei pistoni di manette ce ne sono tre, la discriminante è solo la velocità ! Più difficile magari no, ma più complicato può esserlo.

Al **4° Stormo** (preferisco Stormo invece che Aerobrigata) gli ultimi arrivati con il camion della spesa erano gli ultimi e basta.

La transizione sul Sabre **F 86 E** consisteva in alcuni voli con il Comandante di Squadriglia e il superamento della barriera del suono, ovviamente in picchiata, partendo da 35-36 mila piedi.

Poi l'*“allievo combat-ready”* veniva assegnato ad un Pilota esperto. Il mio Comandante di Squadriglia era il **Capitano DE FRANCESCHI** che mi affidò, per l'inizio dell'addestramento a **Giancarlo BONOLLO**.

In circa un anno mi spararono in aria per circa 354 ore di volo. All'epoca era pericoloso aggirarsi al Gruppo bighellonando, era necessario avere l'aria sempre molto impegnata altrimenti il terzo volo era sicuro.



La valutazione dei Gruppi, era basata, prevalentemente, sulle ore volate.

Eravamo nel periodo di transizione tra il vecchio e il nuovo.

I Piloti più anziani avevano fatto la guerra ed avevano una mentalità diversa da quelli che, nel dopoguerra erano stati addestrati negli USA; chi imperversava, in senso cordiale, erano quelli del **Corso Ibis !**

In ogni Gruppo c'era l'anziano più autorevole e saggio: **al XII° Gruppo Roberto GAUCCI**, Comandante facente funzione, era uno di quelli. Stimato da tutti, Piloti e Specialisti, come uomo, Pilota e Comandante sempre gioviale e burbero con allegria.

Chi aveva dei problemi, di qualsiasi tipo, andava da lui; le analisi e le sue conclusioni terminavano sempre in consigli fattibili ed utili.

Aveva delle **"Medaglie d'Argento"** e si diceva che avesse meritato **"promozioni per merito di guerra"**; qualche anno fa in un sito, www.aces.safarikovi.org in cui sono citati tutti gli **"assi" di ogni aeronautica militare**, ho visto il suo nome: **GAUCCI Roberto abbattuti 7 aeroplani.**

Lui non ne ha mai parlato !

Pratica di Mare 28 Novembre 1958:

visita in Italia dello **Scià di Persia Reza Pahlevi.**

Grande manifestazione: decollo del **IX°, X° e XII° Gruppo per un totale di 48 F 86 E.**



Ogni gruppo entrava in pista, decollo in coppia, basso alto per evitare la scia, ricongiungimento, sfilata in parata sul campo, separazione apertura ed atterraggio in coppia. Grande finale con la **Pattuglia dei "Diavoli Rossi" di SQUARCINA, solista CEOLETTA** a mio modesto parere una tra le

migliore di sempre perché ogni gregario era eccellente vero **CUMIN !**

Ero il gregario destro di **GAUCCI**, *Capo formazione del XII°*; dobbiamo dare delle riserve in volo quindi anche tu verrai in volo come mio gregario di destra, se avrai problemi potrai andare via a destra che è tutto libero. In volo, dopo il ricongiungimento con tutti gli altri, quasi rilassato, ho avuto l'idea di guardarmi in giro, ho visto tanti aeroplani intorno a me che ho pensato fosse meglio stare in formazione con **GAUCCI** e pensare di essere solo con lui.

La "Calotta" era molto importante: il **"Capo Calotta" Ciccio NATALE**, napoletano verace, spiritoso e molto ascoltato interpretava il suo ruolo in modo elegante e sicuro. Durante il suo periodo ho assistito alla **"sculacciata"** del Comandante del 4° Stormo.

Tradizione che, immagino, non sia più di moda.

Un Capitano, Medico di Stormo, non piaceva alla **"Calotta"**, non conosco la ragione, e fu trasferito.

Cambio del Comandante dello Stormo. Passa qualche mese e il Capitano torna, baldanzoso, in infermeria e al Circolo Ufficiali: **"pranzo di corpo"**, tutti i tre Gruppi di volo, Comandanti e Ufficiali al completo.

Terminato il pranzo, il **"Capo Calotta"** si alza per il brindisi; solito discorso con gradite battute allegre e spiritose come al solito, poi, molto serio, fa notare che il Medico di Stormo, presente in sala, malgrado fosse stato trasferito era tornato allo Stormo.

Con dispiacere chiese, con deferenza, al Comandante di Stormo di sottoporsi alla **"sculacciata"** perché ritenuto responsabile di questo ritorno. Sedia al centro della sala, Comandante prono e sculacciato: eseguita !

Anche questo era il **4° Stormo**: chiuse il pranzo un caloroso e festoso **Al Lupo ! Al Lupo !**

Poco tempo dopo un nuovo Medico di Stormo, durante un **"pranzo di corpo"**, fu presentato, come prassi, dalla **"Calotta"**.

Il XII° si trasferì a Grosseto nel marzo del 1959: un aereo passeggeri inglese della BEA (British European Airways), tagliando sul poligono di Nettuno, ovviamente interdetto al volo, urtò con l'ala sinistra l'aereo del **leader Cap. SAVORELLI**, di una formazione di **4 F 86** in fila indiana. Tutti i passeggeri e l'equipaggio persero la vita, **SAVORELLI** si trovò appeso al paracadute e fu l'unico superstite.

Fu presa la decisione di trasferire il XII° Gruppo in Maremma, per diminuire il traffico aereo a Pratica di Mare. L'aeroporto Baccarini di Grosseto ci accolse con entusiasmo, nella palazzina ed hangar, dove, molti anni dopo, s'installò il **XX° Gruppo**.

La zona logistica a Marina di Grosseto non era finita; il fortino suppliva a tutte le nostre esigenze logistiche. Grosseto diventò una destinazione ambita.

Marina, Castiglion della Pescaia e il "villaggio svedese", soprattutto, rappresentavano una riserva di caccia dove più di un cacciatore è stato cacciato dalle walchirie del nord Europa.

La popolazione grossetana e Grosseto cominciarono ad apprezzare la presenza del **4° Stormo** e dell'**Aeronautica Militare** dopo l'alluvione di Firenze e di Grosseto, il 4 Novembre 1966.

L'assegnazione del Grifone d'Oro del Comune di Grosseto iniziò il periodo di buon vicinato che ancora, mi dicono, dura ancora.

I primi dell'estate del 1959, fui chiamato dal **Maggiore BERTOLDI**, *Comandante del XII°*, in presenza di **GAUCCI**.

BERTOLDI mi chiese se volevo tornare a Pratica per far parte della futura **Pattuglia Acrobatica** del "**Cavallino Rampante**" in rappresentanza del **XII° Gruppo**.

Guardai **GAUCCI** interrogativamente: il suo sorriso lo interpretai come segno che potevo e dovevo accettare ovviamente lo feci.

Tornai a Pratica, trovando gli altri componenti: *tre del X°*, *uno del IX°* e *io del XII° Gruppo*.

SABBATINI del **IX°** ed **io** del **XII° Gr.**, entrambi del **Corso Orione ****; eravamo arrivati con il camion della spesa, quindi ultimi e silenziosi ! **TASCIO**, **PANARIO** e **FERRI** del **X° Gruppo**.

In effetti i tre del **X° Gruppo**, della mitica **Squadriglia 91° "Francesco BARACCA"**, vantavano curricula ben diversi da noi: **TASCIO** del **Corso Ibis**, **PANARIO** era già al 4° a Capodichino, **FERRI**, brevettato negli USA ed Istruttore ad Amendola; noi poveri "**tapini**" dovevamo tacere e lo facemmo.

Il primo periodo fu molto travagliato: in un rovesciamento in fila indiana il "fanalino" si scontrò con il "gregario sinistro" e gli portò via la coda !

PANARIO, senza coda, con la cloche trasformata in bastone inutile, si lanciò e tutto finì bene.

Altro volo, la bombola del fumo di **SABBATINI** si sgancia e va a sbattere contro l'alettone destro di **PANARIO**.

Il leader si affianca vede l'alettone, mi sembra destro, che era piegato e sporgeva dal profilo dell'ala.

Consiglia di dirigere l' **F 86** verso il mare e di lanciarsi.

Silenzio. Poi, con voce ferma **PANARIO** dichiara: **atterro !**

Atterro; l'alettone era tenuto da due cerniere su tre. Il secondo lancio e in mare, dopo qualche mese dal primo, giustamente **PANARIO** non lo accettò.

SABBATINI ed **io**, ovviamente sempre silenziosi, salutammo **SANTUCCI** del **X° Gruppo** nostro nuovo "**leader**" e **DE FRAIA** "**supervisore**".

DE FRAIA: Pilota fuori dal comune, volava più rovescio che dritto; si ingegnava a fare scarpe e vestiti per la moglie; si arrampicava ai sostegni verticali della tenda del Circolo Ufficiali facendo la bandiera con il suo corpo in orizzontale; di slancio ma con spontaneità faceva due passi sulla parete (verticale) eseguiva un "dietrofront" e scendeva ritornando in piedi sul pavimento; si dedicava anche alla pittura insomma era dotato di doti eccelse unitamente ad una fantasia irrefrenabile ed esuberante.

Tutti hanno fatto l' "**incrocio della bomba**" **diritti**, ma forse è

meglio farlo **rovescio**.

E giù a fare allenamenti di "volo rovescio", dopo alcune avarie ai portelloni del carrello, si pensò di tornare **dritti**, anzi normali. Perché non disegnare in cielo (con i fumogeni) un "**fiore con il pistillo**".

Nuova figura: apertura in alto, il leader e i 2 gregari eseguono due "**tonneau**", il fanalino va su per fare il "**pistillo**", insieme si spegne il fumo ed ecco il fiore ! Semplice e tranquillo.

Si pianificò la prova in volo; **DE FRAIA**, rivolto al fanalino: "**dopo l'apertura vai su dritto spegni il fumo e aspetta, l'aereo si fermerà e tornerà indietro, rimane il ricongiungimento ma ormai il fiore c'è**".

L'idea del "**fiore con il pistillo**" fu abbandonata e così la prova, **SABBATINI** ed **io** sempre silenziosi.

Altro giro e nuovo definitivo "**leader**": **Massimo SCALA** del **IX° Gruppo**, del **Corso Marte** e nostro "**aspirante**" in Accademia, con lui avevamo più confidenza e la speranza di finire il periodo di ultimi arrivati comincio ad aleggiare.



**DE ANGELIS, PANARIO, SCALA,
FERRI e SABBATINI**

All'arrivo a Grosseto per fare una manifestazione a Perugia la domenica seguente, ci presentammo con la formazione a sei, "**fanalino**" **DE FRAIA** che lasciò la formazione facendo una puntata in "**volo rovescio**" con ritorno alla quota di circuito ed



atterraggio, mentre noi iniziavamo il programma per un volo di allenamento.

La sera, al Circolo Ufficiali, **DE FRAIA** incontrò un Pilota americano che aveva conosciuto in America ed era a Grosseto con gli **F 100**.

Serata molto piacevole e allegra, poi **DE FRAIA** disse che voleva fare un volo la mattina dopo perché voleva allenarsi, **SABBATINI** ed **io** restammo a Marina al Circolo, **SCALA**, **PANARIO** e **FERRI** andarono in Aeroporto con **DE FRAIA**. Quel giorno in "*volo rovescio*" toccò il terreno con la punta del timone di direzione e fu la fine.

Altra tegola su di noi: la perdita di **DE FRAIA** fu molto dolorosa ma la vita continua e il "**Cavallino**" continuò.

Manifestazione a Messina, rischieramento a Sigonella. **SCALA**, nato a Messina, ci teneva molto a far bella figura, eseguendo anche la "*bomba*", malgrado non ci fosse una pista per riferimento. Ma il faro del porto poteva essere un riferimento possibile. Vero, ma per un punto passano infinite rette, l'incrocio fu entusiasmante e con qualche leggera correzione quasi perfetto.

I "*cadetti*" della Marina Americana, in visita al *Reparto Sperimentale*, erano schierati sui bordi di un raccordo per assistere al nostro volo che li entusiasmò.

Tranne noi, a posteriori.

Tutto si svolse benissimo, l'aria era calma, senza vento e noi rilassati e sicuri. Ma, durante il "*rovesciamento con trasformazione da fila indiana a rombo*" per tornare in pista da nord sulla tenuta presidenziale di Castel Porziano, avemmo l'impressione che qualcosa non andava, i "**g**" sembravano di più del solito, il muso dell'aereo di **FERRI** lo vidi apparire vicino alla coda di **SCALA**, normalmente non succedeva, grande tensione e poi l'azzurro del cielo e la normalità.

Tutto si concluse tranquillamente secondo il programma: "*bomba*" finale, "*ricongiungimento*", "*passaggio lento*", sottovento e "*atterraggio in formazione*".

Rullaggio davanti ai "*cadetti*" americani schierati: un nutrito lancio di berretti bianchi ci salutò con entusiasmo incredibile.

Giunti al parcheggio dell'hangar ad apertura rapida, dove stavamo di casa, vedemmo arrivare una campagnola molto veloce, scese **QUARANTELLI**, Comandante del Gruppo del Reparto Sperimentale, che di corsa si diresse verso di noi, baci abbracci e congratulazioni commosse: ci aveva visto sparire tutti e quattro dietro gli alberi e riapparire uno alla volta subito di nuovo in formazione ... ci aveva dati per ... persi.

I "*cadetti*" entusiasti avevano, forse, pensato ad una manovra azzardata ma entusiasmante e degna del lancio dei loro berretti in segno di omaggio.

La verità: a **SCALA** mancava qualche decina di "*nodi*" di velocità.

Quando si può raccontare tutto va bene; da un errore può

nascere una cosa bella ma è meglio evitarli, alle volte la fortuna si distrae e allora sono guai.



.. il "**Cavallino Rampante 1960**" ..

Di questo episodio ho per ricordo l' "*aquila di pilota*" della Navy, regalo di un Ufficiale della Marina americana.

Il periodo travagliato, per fortuna finì, altre uscite e fine della stagione.

L'allenamento per la stagione 1961 iniziò, ma lo Stato Maggiore decise che la Pattuglia Acrobatica fosse Nazionale e non più di Reparto.

Il "**Cavallino Rampante**", sulla base di Rivolto, si trasforma con **SQUARCINA** nelle "**Frecce Tricolori**".

Voglio concludere, sebbene altri episodi mi siano tornati in mente ma non voglio esagerare, dicendo che volare è la cosa più bella ed interessante che ci possa capitare nella vita.

Oltre al volo ci sono gli incontri di altri innamorati del cielo che si trasformano da colleghi in amici e fratelli.

Se dovessi tornare indietro farei, di nuovo, il Pilota.

Mi piace ricordare, per ultimo, che il nominativo "**Pony**" delle "**Frecce Tricolori**" è stato anche il "**mio**", con orgoglio e riconoscenza per chi mi ha permesso di vivere un periodo di vita che il grande **Renato ROCCHI** ha sintetizzato in "**La Meravigliosa Avventura**".

Pony 2 - P.A.N. "Cavallino Rampante" 1960
Com.^{te} Av.^{ne} Civile - T.Col. Pil. Vittorio DE ANGELIS



NOTIZIE IN BREVE

Rendiamo **"omaggio"** ad alcuni **Soci del "Circolo della P.A.N."** che hanno raggiunto un **traguardo di permanenza** alle **"Frecce Tricolori"** di **assoluto prestigio**:

- ❖ 1° M.Ilo **Federico ABUSSI** 5 anni il 25 Maggio 2014
- ❖ Cap. Pil. **Filippo BARBERO** 5 anni il 4 Giugno 2014
- ❖ Cap. Pil. **Gaetano FARINA** 5 anni il 4 Giugno 2014
- ❖ T.Col. Pil. **Jan SLANGEN** 10 anni il 9 Giugno 2014
- ❖ Cap. **Adriano ZULIANI** 10 anni il 10 Agosto 2014

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

12 Agosto 2014 - Il S.Ten. **Alberto PICCOLI (Ing. Aerospaziale)** è diventato **"papà"** di **MARGHERITA**.
Felicitazioni vivissime alla "mamma" ILARIA ed alla nuova "padrona di casa".

PROMOZIONI

Il 23 Ottobre 2011 **Emiliano STAVOLO** è stato promosso **1° Maresciallo**.

Ne siamo venuti a conoscenza dopo la ricezione del Decreto datato 18/06/2013.

Congratulazioni ed "auguri" per la continuazione del tuo importante incarico presso la Segreteria Comando del 313° Gr. A.A..

Il 1° Gennaio 2014 **Jan SLANGEN** è stato promosso **Tenente Colonnello**

Ne siamo venuti a conoscenza dopo la ricezione del Decreto datato 19/08/2014.

Congratulazioni ed "auguri" per la continuazione del tuo prestigioso incarico di Comandante del 313° Gr. A.A. - "Frecce Tricolori".

MOMENTI TRISTI

Il 4 Marzo 2014 è deceduto il **Socio M.Ilo 1^ Cl. Sc. ARTURO ANDRIGHETTONI**.

Il 3 Giugno 2014 è deceduto **LUIGI, "padre" del Socio 1° M.Ilo Lgt. Domenico MARAGLINO**.

Il 10 Giugno 2014 è deceduto il **Socio M.Ilo 1^ Cl. Sc. LUDOVICO STELLA**.

Il 24 Agosto 2014 è deceduto **GERMANO "fratello" del Presidente Col. Pil. Assenzio GADDONI**.

Il 3 Settembre 2014 è deceduta **MARIA RAGOGNA "madre" del Socio M.Ilo 1^ Cl. Sc. Claudio LODOLO**.

Il 7 Settembre 2014 è deceduto il **Socio M.Ilo 1^ Cl. Sc. SANDRO LOCCI**.

**A "Clara, Sabrina, Donatella e Manuela ANDRIGHETTONI",
a "Domenico MARAGLINO",
a "Enzo e Marianna STELLA",
ad "Assenzio GADDONI",
a "Claudio LODOLO",
a "Luisa, Marco e Laura LOCCI"**

.... il Consiglio Direttivo, certo di interpretare la partecipazione di tutti i Soci, rinnova la più affettuosa solidarietà e formula sentite condoglianze per le dolorose perdite.

IN RICORDO DI ARTURO ANDRIGHETTONI

**Alle "Frecce Tricolori"
dal 25/06/1963 al 30/09/1992
Socio fondatore del
"Circolo della P.A.N." dal 1998**

**Intervento del Presidente del "Circolo della P.A.N."
al rito funebre svoltosi il 6 Marzo a Codroipo (UD)**

Non è facile parlare di un amico che non è più tra noi. Mi sembra di sentire sempre il tuo parlare tranquillo che, con voce conciliante, appianavi ogni problema. Sempre moderato, non amavi metterti in mostra, privilegiavi il fare all'apparire; tollerante, eri pervaso da una profonda sensibilità e in silenzio volevi capire l'essere umano e le cose semplici della natura.

Anche la tua passione per il volo delle **"Frecce Tricolori"** la manifestavi con discrezione, eppure era molto forte e con prontezza eri sempre disponibile a risolvere i problemi tecnici dei velivoli dando la massima sicurezza al volo dei Piloti.

Quanti voli hai assicurato, quante emozioni orgoglioso di essere appartenuto alle prestigiose **"Frecce Tricolori"** alle quali hai tanto dato per ben 29 anni 3 mesi e 5 giorni; c'erano anche tante tensioni, ma tu riuscivi a distendere l'atmosfera e durante il periodo in cui sei stato **"Capo Hangar"** tutti hanno apprezzato il clima sereno nel quale hanno intensamente e come sempre lavorato.

Resterai sempre vivo nelle nostre menti e nei nostri cuori, ti



*...ARTURO (al centro)
in un momento sereno con i colleghi...*

ricorderemo sempre per il “ **buon ARTURO** “ sì, perché sei sempre stato così :

semplice, pacato, preso da tanti interessi per capire l'essenza di questa vita terrena ma, soprattutto, generoso e ricco d'amore.

Volevi bene a tutti noi, come noi ne vogliamo a te.

In tutto ciò che facevi riuscivi sempre a riportare serenità sul nostro volto; tutti dicevano “ **ARTURO** “ vivrà cent'anni invece sei definitivamente decollato e ricongiungerai sulla formazione celestiale dove troverai i tuoi e nostri amici che ci hanno preceduto. Forse ancora non ci rendiamo conto di ciò che è accaduto; forse tu ci sorridi tranquillo e magari vorresti rassicurarci che il tuo spirito sarà sempre discretamente, così come hai vissuto, vicino a noi ed a tua “**moglie**” **CLARA**, alle tre “**figlie**” **SABRINA**, **DONATELLA**, **MANUELA** ed ai tuoi quattro “**nipoti**”.

Ora ti salutiamo per l'ultima volta, ma sono convinto che nell'animo di chi ti ha conosciuto e stimato per quello che intimamente eri, resterai sempre vivo.

Ciao ARTURO

Assenzio GADDONI



..all'ultima trasferta prima del congedo..

IN RICORDO DI LUDOVICO STELLA

*alle “Frecce Tricolori”
dal 05/07/1970 al 01/07/1978
Socio fondatore del
“Circolo della P.A.N.” dal 1998*

Una rappresentanza del “Circolo della P.A.N.” ha partecipato al rito funebre svoltosi Giovedì 12 Giugno nella Chiesa di Zugliano fraz. di Pozzuolo del Friuli (UD)

LUDOVICO STELLA, uomo riservato, garbato nei modi e molto rispettoso delle gerarchie, svolgeva le sue mansioni con la massima attenzione e disponibilità, sempre teso a soddisfare le esigenze dei colleghi e superiori.

Innamorato dell'Arma Azzurra, appena due giorni prima del suo “**ultimo volo**” rievocava il suo passato aviatorio, partendo dai **CANT-Z501** fino agli **F86K** e poi ai **G91 PAN** con i suoi ricordi di una vita in mezzo agli aerei, senza mancare di sottolineare con “**orgoglio**” la sua appartenenza al “**Circolo della P.A.N.**”.

Nella giornata dedicata al suo saluto è stato accompagnato da una rappresentanza, seppur simbolica, della “**famiglia di cui si è sempre sentito far parte**”; il “**figlio**” **dr. Enzo STELLA** ha espresso la sua gratitudine per la partecipazione della rappresentanza del “**Circolo della PAN**” alla cerimonia di saluto di suo “**padre**” **LUDOVICO**, sottolineando che il “**cuscino**” con ricamato lo “**stemma**” del Circolo posato sul suo “**feretro**” è stato molto significativo pensando alla sua attività militare intensamente vissuta.

Al “**nonno**” **LUDOVICO** è subentrata, come **Socio del “Circolo della P.A.N.”**, la “**nipote**” **dr. Marianna STELLA**, esaudendo così il suo espresso desiderio che il legame con il Circolo della P.A.N. venisse proseguito dall'unica “**nipote**” alla quale affettuosamente riversava i suoi numerosissimi racconti della sua vita nel mondo del volo.

..... Da “I racconti di nonno LUDOVICO”

«Arrivai a Taranto alla **171^a Sq.** poco dopo l'affondamento della nostra flotta da parte degli aerosiluranti inglesi, dei cui particolari avevo avuto notizia diretta da un amico d'infanzia, marinaio, il quale era rientrato a casa, in convalescenza, per i postumi delle ferite riportate durante l'affondamento della propria unità ed il quale era riuscito a salvarsi a nuoto.

Altri particolari, come la visione diretta degli **Swordfish**, o le foto scattate dai ricognitori britannici poco prima dell'attacco su Taranto, li ebbi molti anni dopo quando andai al **British Air Museum** al seguito dell'uscita con la Pattuglia in Inghilterra.

Il lavoro alla **171^a Sq.** consisteva nel fare la scorta convogli ai nostri convogli navali che andavano o rientravano dal Nord Africa e nell'intercettare, se possibile, la scia lasciata dal periscopio di



.. un giovane LUDOVICO a Lecce nel novembre del 1955...

un eventuale sottomarino nemico – come cercare un ago in un pagliaio.

Tante ore di volo ma anche varie ore di mare poi, che sfruttavamo sia per nuotare in superficie sia per immergerci a recuperare i ricci di mare ed incrementare le nostre scarse *“riserve di grasso”*.

Un giorno il nostro Comandante ci radunò per dirci che una parte della **171^a Sq.** sarebbe stata trasferita a Tolone e che era gradito ci andassero dei volontari. Io mi feci subito avanti e alla domanda *“perché vuoi andarci?”* risposi *“perché ho due zii emigrati in Francia che non vedo da tanti anni”*.

Alla domanda *“sai il francese?”* dovetti ovviamente confessare di no ma aggiunsi che mi sarei subito dato da fare, così, alla prima uscita andai in libreria dove mi comprai una grammatica ed un vocabolario di francese e mi misi a studiare di buona lena.

Arrivò finalmente il giorno del trasferimento da Taranto a Tolone. Prima partimmo noi con i **CANT-Z-501** e facemmo quota sopra la Calabria dove venimmo raggiunti dai più veloci **506** che erano decollati successivamente a noi.

Nonostante la lunga autonomia dei nostri aerei, che ci avrebbe permesso di compiere tutto il trasferimento senza scalo, il Comandante della formazione, un anziano Ufficiale di molto buon senso e con molta esperienza, decise di fare scalo ad Orbetello.

Dopo essere tutti ammarati e schierati sul molo, ci disse di andare tutti in mensa per un pranzo *“veloce”* prima del nuovo decollo, nel frattempo lui sarebbe andato a telegrafare a Tolone per sincerarsi che avessero apprestato tutto il necessario per il nostro arrivo.

Non tardò molto a raggiungerci in mensa per comunicarci di pranzare *“normalmente”* e non velocemente, perché aveva saputo dalla base di Tolone che loro, del nostro arrivo proprio in quel giorno, non ne sapevano nulla e che quindi nulla era

pronto per accoglierci.

Se anziché fare scalo fossimo andati direttamente lì, avremmo perso gli aerei e noi saremmo arrivati a riva a nuoto.

Ovviamente ci saremmo salvati tutti, in quanto *“provetti nuotatori”*. A Tolone condividevamo l'idroscalo con i tedeschi i quali si dimostravano più collaboranti di quelli in Italia. A difesa della base erano rimasti dei cannoni francesi che nessuno di noi sapeva come usare. Andammo quindi a chiedere ai marinai tedeschi se potessero venire ad istruirci in merito e così fecero.

Un giorno eravamo sul molo a salutare i ragazzi di un **U-Boot** tedesco, tutti schierati sul ponte, mentre il sottomarino si allontanava dal porto. Tutto durò pochi minuti perché raggiunte poche miglia al largo, l'**U-Boot** si inabissò mentre una alta colonna d'acqua si elevava verso il cielo – era stato colpito da un *“siluro”* lanciato da un *“sottomarino inglese”* che lo aspettava poco fuori il porto, su segnalazione dei francesi.

Così da quel giorno ai francesi che ci additavano come *“traditori”*, noi rispondevamo loro *“spie”*.

.... E quindi arrivò il famoso 8 settembre 1943. C'era già da tempo nell'aria sentore di qualcosa che *“non andava”*, ma nessuno sapeva di più. Alla notizia che il **Maresciallo BADOGLIO** aveva firmato l'**armistizio** – cioè *resa incondizionata* – il nostro Comandante ci comunicò di comportarci come nulla fosse, preparare e rifornire gli aerei perché sul far della sera aveva preparato un rientro a Taranto e così facemmo, prendendo solo il minimo necessario.

Tutto era pronto per il rientro, solo che all'accensione del motore del primo velivolo, i tedeschi illuminarono a giorno tutto l'idroscalo. Il nostro piano di fuga/rientro era fallito ed il giorno seguente partimmo tutti in treno per due anni di *“Erasmus”* in Germania. Rientrato dalla Germania continuai quindi la mia carriera militare nuovamente a Taranto, poi a Brindisi, Lecce, Istrana e quindi a Rivolto.»



.. con i colleghi alla cena di saluto ..
Rivolto 1978



IN RICORDO DI SANDRO LOCCI

*Alle "Frecce Tricolori"
dal 13/07/1961 al 03/06/1991*

*Socio fondatore del
"Circolo della P.A.N." dal 1998*

*Intervento del Capo Nucleo A.A.A. di Codroipo
Col. Pil. CORRADO SALVI*

*(Com.º delle Frecce Tricolori 1980 - 1981 - 1982)
al rito funebre svoltosi il 9 Settembre a Codroipo (UD)*

Carissimo SANDRO,

mi trovo a dover affrontare uno dei momenti più tristi della mia vita, quello di doverti dare l'estremo saluto.

Quanta gente ti ha voluto bene e la dimostrazione è qui davanti a te.

Assieme alla tua dolce "moglie", ai tuoi "figli", "nipoti" e "parenti" avrai visto tanti tuoi "compagni d'armi" tutti con lo sguardo smarrito di chi ancora non vuole credere a quanto è accaduto.

Ti ricordiamo tutti con la tua aria scanzonata da eterno giovanotto, con il sorriso sempre stampato e la battuta facile; sempre disponibile a minimizzare e a vedere il lato positivo delle cose.

Io, in particolare, mi rammento la prima volta che ci siamo incontrati, ormai 35 anni orsono, mi è rimasta impressa la tua energica stretta di mano ed il tuo sguardo penetrante che mi analizzava per vedere se poteva darmi la sua fiducia.

Penso di aver superato la prova e me ne hai dato ripetutamente la prova, mi sono reso conto in breve tempo della tua schiettezza, che quello era il tuo modo diretto di proporti, di arrivare al dunque senza indugi e giri di parole.

E così è stato nel periodo di servizio in cui siamo stati assieme, non ricordo uno screzio. Quando c'era da lavorare anche nelle condizioni più difficili eri sempre tu che prendevi l'iniziativa, procedevi con testardaggine fino a quando non avevi controllato che l'ultimo bullone fosse stato fissato.

Grazie SANDRO anche a nome di tutti i Piloti che hanno beneficiato della tua professionalità, sono certo che ti rendevi conto dell'affetto e della riconoscenza che noi tutti avevamo nella tua persona e quest'oggi, in questo triste momento, sono qui attorno per volertela ancora una volta dimostrare.

Da subito ho trovato in te un valido collaboratore ed anche un amico sincero.

Poi per gli imprevedibili motivi della vita ci siamo persi di vista,



*...SANDRO (al centro)
con i colleghi di sempre...*

ma ogni volta che ci trovavamo erano momenti di vera gioia. Ci accomunavano anche le origini, provenivamo entrambi dalla 4ª Aerobrigata, quella del "**Cavallino nero Rampante**" ed ogni tanto ci lasciavamo andare ai ricordi e poi è arrivata l'Associazione Arma Aeronautica, che gioia ho provato a ritrovarti, abbiamo riallacciato quel rapporto di amicizia e fiducia che non era mai mancato.

Ti ricorderemo sempre con tutto il nostro affetto e stima, sarai sempre presente nei nostri discorsi da vecchi, noi incartapecoriremo sempre di più mentre tu sarai sempre tra di noi giovane.

Ciao SANDRO, mi è stata offerta la possibilità a nome di tutti noi di darti l'ultimo abbraccio, mi pesa molto, ma lo faccio con gioia e ti chiedo di non dimenticarti di noi e dall'alto continua a tirare le fila delle nostre vite.

Il tuo amico CORRADO



*.. tra i colleghi in ricordo di una
delle tante missioni ...*

NEL CENTENARIO DELL'INIZIO DELLA 1[^] GUERRA MONDIALE

Perdite umane

La prima guerra mondiale è stato uno dei conflitti più sanguinosi dell'umanità.

Nei quattro anni e tre mesi di ostilità persero la vita circa **2 milioni di soldati tedeschi** insieme a **1.110.000 austro-ungarici**, **770.000 turchi** e **87.500 bulgari**; gli Alleati ebbero all'incirca 2 milioni di morti tra i soldati russi, 1.400.000 francesi, 1.115.000 dell'Impero britannico, 650.000 italiani, 370.000 serbi, 250.000 rumeni e 116.000 statunitensi.

Considerando tutte le nazioni del mondo, si stima che durante il conflitto **persero la vita poco meno di 9.722.000 di soldati** con oltre **21 milioni di feriti**, molti dei quali rimasero più o meno gravemente segnati o menomati a vita.

Migliaia di soldati soffrirono di una inedita tipologia di lesioni, studiata per la prima volta proprio nel primo dopoguerra, consistente in una **serie di traumatizzazioni psicologiche** che potevano portare a un completo collasso nervoso o mentale:

definita come **"trauma da bombardamento"** o **"nevrosi di guerra"**, costituì la prima teorizzazione del disturbo post traumatico da stress.

I civili non furono risparmiati: circa 950.000 morirono a causa delle operazioni militari e circa 5.893.000 persone perirono per cause collaterali, in particolare carestie e carenze di generi alimentari (condizioni sofferte in particolare dagli Imperi centrali, sottoposti al blocco navale alleato), malattie ed epidemie (particolarmente grave fu quella della cosiddetta "influenza spagnola", che mieté milioni di vittime in tutto il mondo) e inoltre per le persecuzioni razziali scatenatesi durante il conflitto.

Crimini di guerra

Moltissimi civili perirono a causa di **crimini di guerra, rappresaglie e persecuzioni razziali** all'interno dei diversi paesi entrati in guerra; il **Diritto Internazionale Umanitario** e la **Convenzione dell'Aia** del 1907 furono ripetutamente violate durante il conflitto.

SACRARIO DI REDIPUGLIA 13 SETTEMBRE 2014

Papa FRANCESCO

in visita in Friuli Venezia Giulia per i 100 anni dall'inizio della Prima Guerra Mondiale.

Centro delle celebrazioni il Sacrario Militare di Redipuglia che custodisce le salme di 100.187 Caduti della 1^a Guerra Mondiale.

Meditazione

La meditazione dolente di **Papa FRANCESCO** è tra le più alte del suo pontificato.

*"La guerra è una follia. La guerra distrugge. Distrugge anche ciò che Dio ha creato di più bello: l'essere umano" ... ha detto **Bergoglio** durante la celebrazione della SS. Messa.*

Il **Papa** ha poi puntato il dito contro *"i pianificatori del terrore che hanno scritto nel cuore solo:*

a me che importa? "-





“La guerra stravolge tutto, anche il legame tra fratelli. La guerra è folle, il suo piano di sviluppo è la distruzione: volersi sviluppare mediante la distruzione!” ha aggiunto il **Pontefice**.

E' in atto una terza guerra mondiale

Bergoglio ha poi commentato i vari conflitti che oggi si stanno combattendo in varie parti del mondo: - “Anche oggi, dopo il secondo fallimento di un'altra guerra mondiale, forse si può parlare di una terza guerra combattuta “a pezzi”, con crimini, massacri, distruzioni...”.

Il ricordo delle vittime

“Qui ci sono tante vittime. Oggi noi le ricordiamo. C'è il pianto, c'è il dolore. E da qui ricordiamo tutte le vittime di tutte le guerre”. E preghiamo per il tempo presente, avverte il **Papa**: “Anche oggi le vittime sono tante... Come è possibile questo? E' possibile perché anche oggi dietro le quinte ci sono interessi, piani geopolitici, avidità di denaro e di potere e c'è l'industria delle armi, che sembra essere tanto importante! E questi pianificatori del terrore, questi organizzatori dello scontro, come pure gli imprenditori delle armi, hanno scritto nel cuore: **a me che importa?**”.

Quando nel silenzio “assordante” del Sacriario Militare di Redipuglia odi le note del “**SILENZIO**” ... ti si gela il sangue.

LE NOTE DEL “SILENZIO” PER COMMEMORARE LA GRANDE GUERRA

Il 27 Luglio, anniversario dell'ultimo giorno di pace in Europa prima dello scoppio della Grande Guerra, le note del “**Silenzi**o” hanno suonato dai luoghi storicamente più significativi del conflitto per ricordare tutti i Caduti.

Il progetto internazionale, nato da un'idea del giornalista e scrittore **Paolo RUMIZ**, ha avuto la sua direzione artistica nel trombettista e compositore **Paolo FRESU**, che in Italia ha intonato il “*Silenzi*o” alle ore 14, sull'Altopiano di Folgaria (Trento).

Questo importante appuntamento – cui hanno aderito **Inghilterra, Stati Uniti, Grecia, Portogallo, Bulgaria, Ungheria, Romania, Costa Rica, Montenegro, Slovenia, Russia, Cuba e Polonia** – si è inserito nel programma di commemorazioni del **Governo italiano**.

I “segnali” musicali militari

Fin dall'antichità gli schieramenti militari, sia terrestri che navali, si sono imbattuti nella necessità di comunicare alle truppe e/o agli equipaggi impegnati in combattimento ordini di vario tenore, coerenti con lo sviluppo delle operazioni.

Comunicazioni che dovevano giungere “forti e chiare” ai combattenti, sovrastando il rumore e la confusione del campo di battaglia terrestre o marittimo.

Si ricorse allora, soprattutto per i reparti terrestri, all'uso di strumenti musicali particolarmente rumorosi, quali le “*trombe*” e i “*tamburi*”, mentre, per comandare gli equipaggi delle navi da guerra, fu possibile avvalersi anche di avvisi luminosi, oltre che delle così dette “*bandiere di segnalazione*”.

Nei tempi moderni, in un quadro bellico contrassegnato da una molteplicità di armamenti totalmente diversi, anche i mezzi di comunicazione a disposizione dei Comandanti posseggono caratteristiche altrettanto diverse (radio e strumenti elettronici connessi, segnalazioni acustiche, elettriche...) talché gli strumenti musicali classici sono stati relegati a funzioni pressoché esclusivamente rituali (celebrative, commemorative, religiose...). Tra quelle commemorative emergono i “*segnali*” costituiti dagli “*squilli di tromba*”, accompagnati o meno da scariche a “*salve di armi da fuoco*”, suonati nei funerali di militari o per ricordare quelli caduti in guerra.

“*Segnali*” o “*squilli*” che nelle Forze Armate italiane sono da sempre chiamati “**il Silenzio**”.

Se è commovente la melodia del “Silenzio”, lo è ancor di più la storia delle sue origini dedicata a tutti i soldati del mondo che in guerra o in pace hanno sacrificato la Loro esistenza.

Penso che questo faccia capire che in guerra, il tuo nemico, è comunque un tuo figliolo o un tuo fratello.

Sarà utopistico, ma le guerre non dovrebbero esistere.

II “TAPS” Il segnale americano del “Silenzio”

Nelle Forze Armate USA, nella Guardia Nazionale e in tutte le Organizzazioni di veterani di quel Paese dal 1863 (data tuttavia controversa) è stato adottato il così detto **TAPS** o “**Go to sleep**”, come viene chiamato generalmente dai soldati.

Circa l'origine musicale di queste **24 note di tromba** molto tristi, le versioni sono numerose ma tutte ne fanno risalire la comparsa agli anni della Guerra di Secessione (1861–1865).

Altrettanto numerosi sono i presunti autori del **TAPS**, secondo molteplici tesi, rivelatesi poi vere e proprie leggende.

Citiamo, tra gli altri presunti compositori, il **Magg. Truman Seymour** (1867) del Ministero della Guerra, oppure **Oliver W.Norton**, "trombettiere" della Brigata Butterfield, che l'avrebbe riprodotta da una bozza consegnatagli dal Generale, suo Comandante, che sarebbe ritenuto piuttosto l'arrangiatore di un testo più antico del brano.

Una diversa versione cita un altro "trombettiere", **Milton Butterfield** (nessuna relazione con il citato omonimo Generale) caduto durante l'assedio di Atlanta e sepolto a Stone Mountain in Georgia.

Da ricerche effettuate da esperti di musiche militari, non è stato possibile risalire all'autentico autore del **TAPS** per l'inesistenza di documenti probatori.

Si è però accertato che queste **24 note di tromba** traggono origine da radici europee (esercito napoleonico?) e lo stesso termine **Taps** (*rubinetti*) è una alterazione della parola olandese "taptoe" che era il comando serale indirizzato ai soldati di chiudere i *rubinetti* del barilotto per smettere di bere prima di avviarsi a dormire. Sembra accertato infine che le origini temporali di questa "chiamata musicale" siano ben precedenti agli anni della guerra di Secessione.

Il mito del Capitano Robert Ellicombe dell'Esercito dell'Unione.

Tra le diverse versioni fantasiose, cui si è fatto cenno solo in

parte, emerge nettamente e tuttora persiste negli Stati Uniti quella legata alla storia commovente di un leggendario Capitano dell'Esercito dell'Unione, **Robert Ellicombe**.

Da quanto è stato possibile accertare, questo mito fu rinverdito nel corso di un programma televisivo USA del 1949, successivamente in un libro colà pubblicato nel 1961 fino a giungere ai nostri giorni.

I motivi di tanta persistenza nel cuore di molti americani vanno ricercati, appunto, nella compassionevole e toccante vicenda di questo Ufficiale.

TAPS "il tocco del Silenzio"

Una leggenda americana

Tutto ebbe inizio nel 1862 durante la Guerra Civile Americana, detta di Secessione, quando il Capitano dell'Esercito della Unione (nordisti) Robert Ellicombe con i suoi uomini si trovava presso Harrison's Landing nello Stato della Virginia, mentre l'Esercito Confederato (sudisti) era dall'altro lato del campo di battaglia separato da una stretta striscia di terra.

Durante la notte, il Capitano Ellicombe sentì i gemiti di un soldato che giaceva gravemente ferito nel campo.





Senza sapere se era un soldato dell' Unione o della Confederazione, decise di rischiare la sua vita per aiutare il ferito e affidarlo alle cure di un medico.

Strisciando sul ventre, attraverso il fuoco nemico, il Capitano raggiunse il soldato e lo trascinò fino al suo accampamento. Quando finalmente giunse tra le proprie linee, scoprì che in realtà era un soldato confederato. Ma purtroppo era già morto. Il Capitano accese la sua lanterna per vedere il viso del soldato, nella penombra.

Improvvisamente restò senza fiato e paralizzato. Si trattava del proprio figlio.

Il ragazzo stava studiando musica nel Sud quando iniziò la guerra. Senza dire nulla a suo padre, si arruolò nell'Esercito Confederato.

La mattina seguente, con il cuore distrutto, il padre chiese il permesso ai suoi superiori di dare a suo figlio una degna sepoltura con tutti gli onori militari nonostante egli fosse un soldato nemico.

Il Capitano chiese se poteva contare sui membri della banda militare per suonare al funerale del figlio.

La sua richiesta, date le circostanze, fu accolta solo parzialmente. Per rispetto del padre, gli concessero un solo musicista.

Il Capitano scelse un trombettiere per suonare alcune note musicali che aveva trovato manoscritte su un foglio di carta rinvenuto nella tasca della divisa del figlio defunto.

Il suo desiderio fu esaudito.

Nacque così la struggente melodia che oggi conosciamo come **"TAPS"** o semplicemente **"the Silence"**, il cui testo è il seguente:

Day is done, gone the sun

Il giorno è terminato, il sole è calato

From the lakes, from the hills,

dai laghi, dalle colline

from the sky

dal cielo.

All is well, safely rest,

Tutto va bene, riposa in pace,

God is nigh.

Dio è vicino.

Fading light dims the sight.

La tenue luce oscura la vista.

And a star gems the sky,

E una stella illumina il cielo,
gleaming bright.

brillando chiara.

From afar, drawing near

Da lontano, si avvicina.

Falls the night.

Cala la notte.

Thanks and praise for our days.

Grazie e lodi per i nostri giorni.

Neath the sun, neath the stars,

Sotto il sole, sotto le stelle,
neath the sky.

sotto il cielo.

As we go, this we know,

Come andiamo, questo lo sappiamo,

God is nigh.

Dio è vicino

Se qualcuno ha assistito a un funerale militare e ha ascoltato quello che noi chiamiamo **"il Silenzio"**, non può non cedere all'emozione.

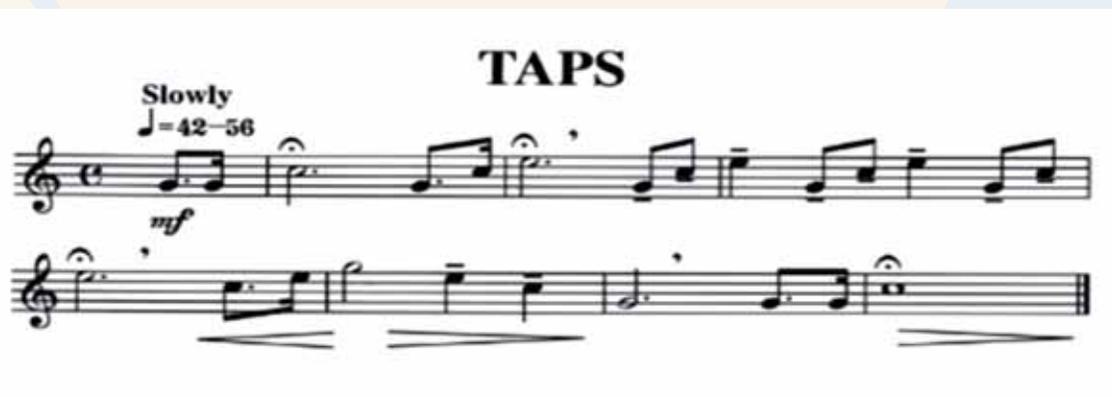
Di solito questo **"tocco del Silenzio"** TAPS procura un groppo in gola e il più delle volte fa sgorgare qualche lacrima dagli occhi dei più sensibili, ma vi prego, non vergognatevi se doveste sentire gli occhi lucidi, è già capitato a milioni di persone !

La musica, qualunque essa sia, quando entra a far parte di un singolare momento della vita, lo rende indelebile.

La magia della musica é unica ed é la lingua che consente il dialogo tra tutti i popoli della terra !!

Personalmente ogni volta che ascolto **"il Silenzio"** sento i brividi percorrermi la schiena e senza alcun pudore lascio che alcune lacrime righino il volto.

Non so perché ciò accada, forse è il ricordo affettuoso che provo per quei soldati, figli di uomini e donne di tutto il mondo, caduti in guerra o in pace !!!



ASSEMBLEA ORDINARIA DEI SOCI

RIVOLTO, 1° MAGGIO 2014

La giornata é iniziata con la doverosa deposizione della **Corona al Monumento ai Caduti delle "Frecce Tricolori"**, ... poi si é svolta l'annuale Assemblea Ordinaria dei Soci presso la "sala cinema" dell'aerobase.

Dopo il saluto del Com.^{te} del 2° Stormo **Col. Pil. Stefano TESSARO**, é intervenuto il Presidente Onorario **Gen. S.A. Giuseppe BERNARDIS** che ha fatto un breve 'excursus' sulle difficoltà dell'Aeronautica Militare a soddisfare tutte le esigenze che vengono richieste dal Ministero della Difesa.

Il Comandante del 313° Gruppo A.A. **Magg. Pil. Jan SLANGEN** (*T.Col. dal 19/08/2014) dopo un breve saluto ha presentato i Piloti delle **"Frecce Tricolori"** per l'anno 2014.

Dopo un breve intervento del Presidente **Col. Pil. Assenzio GADDONI**, sono stati approvati all'unanimità il Bilancio Consuntivo 2013 e Preventivo 2014 .

A chiusura dell'Assemblea, i **Soci e gli ospiti** presenti si sono trasferiti per il **rinfresco offerto dal "Circolo della P.A.N."** presso l'ex Circolo Ufficiali, dove c'è stata l'attesa e gradita possibilità di colloquiare e ricordare episodi e aneddoti degli anni passati alla **Pattuglia Acrobatica Nazionale**.

Successivamente, con il trasferimento in area centrale, **si é assistito al volo acrobatico inaugurale della stagione 2014 delle "Frecce Tricolori"** .



Saluto delle "Freccie Tricolori"

foto gentilmente concessa dal Socio Alessandro MAESTRA