



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

10 ottobre 2015

55° Anniversario delle FRECCHE TRICOLORI



... il pensiero del Comandante del 313° Gr. A. A. ...

Si sono appena concluse le celebrazioni per il **55° Anniversario delle Freccie Tricolori**: un fine-settimana entusiasmante e ricco di avvenimenti, frutto dell'impegno e dell'operato di una grande *"squadra"* a terra, che ha saputo lavorare con determinazione ed assoluta armonia, capace di rinnovare passione ed orgoglio e soprattutto di riunire centinaia di migliaia fra appassionati ed *"addetti ai lavori"*, tutti insieme a festeggiare questa importante ricorrenza.

Un risultato corale e di proporzioni memorabili, reso possibile grazie alla passione, alla professionalità e all'amore per le **"Freccie Tricolori"** dei tantissimi attori coinvolti: Istituzioni, amministrazioni regionali e comunali, protezione civile, forze dell'ordine, 118, croce rossa e volontariato, *tutti "in ala" all'Aeronautica Militare*, che ha sapientemente tessuto le fila di questa complessa attività logistico-organizzativa.

A tutti indistintamente va il nostro sincero e sentito ringraziamento non solo per l'effettivo operato ma in particolar modo per l'entusiasmo e la disponibilità dimostrata nel *"salire a bordo"* anche in questa tradizionale occasione. Un plauso particolare va altresì ai *"cugini"* del **2° Stormo** per il puntuale e prezioso supporto ma anche e soprattutto per la rinnovata amicizia, frutto di una lunga e proficua collaborazione.

Il **55° Anniversario** è stato anche un momento speciale di condivisione con tutti gli *"amici dei Club"* e le tante Pattuglie Acrobatiche estere che hanno voluto festeggiare il nostro compleanno: 30 i gazebo destinati ai nostri fan, disposti a forma di **55°** quasi a significare oltre che ad una presenza *"qualificata"*, una nuova e rinnovata veste di *"fare squadra"*

.... e che bel colpo d'occhio dall'alto !!!



... la formazione "LEGEND" ...

Ben 11, invece, le nazioni presenti tra assetti in volo ed in mostra statica, con la novità assoluta della **Pattuglia Saudita** per la prima volta in Italia.

Infine un doveroso pensiero a tutti i nostri **"ex" e Soci del Circolo della PAN, Ufficiali e Sottufficiali, piloti, tecnici od uffici**, che indistintamente e con eguale ardore hanno contribuito a scrivere la storia di questo Reparto, con pagine indimenticabili e di rara bellezza, il cui valore indiscusso risiede nella consapevolezza del singolo di far tutti parte di una grande famiglia, in cui ognuno è chiamato a contribuire in assoluta armonia e sinergia con gli altri.

Ed è proprio alla grande famiglia delle **Frecce Tricolori** e a tutti coloro che sono parte integrante del suo indiscusso successo, che abbiamo voluto dedicare una nuova manovra: la **"scintilla tricolore"**, simbolo di passione, virtù ed etica.

Ad maiora !

Ten. Col. Pil. JAN SLANGEN



... apertura della "Scintilla Tricolore" ...



313° Gruppo Addestramento Acrobatico

Il simbolo delle FRECCE TRICOLORI



1961



dal 1962

Con l'arrivo il 28 dicembre 1963 del primo **Fiat G.91**, la **Pattuglia Acrobatica Italiana** tornava, dopo il lungo intervallo della guerra e del dopoguerra, ad essere equipaggiata con un velivolo di produzione nazionale.

Si trattava dei **G.91 pre-serie**, con musetto a punta e privo del comparto fotografico dei velivoli operativi, caratterizzato però da una struttura rinforzata per l'impiego acrobatico, oltre che da un moderno impianto fumogeno.

La formazione era inizialmente composta da: **Cap. Cumin** (leader), **M.Ilo Giardini**, **Serg. Linguini**, **Ten. Ferrazzutti**, **M.Ilo Anticoli**, **M.Ilo Turra**, **Cap. Goldoni**, **Ten. Barbini**, **M.Ilo Liverani**.



... la formazione del 1963 ...

Iniziava per la **PAN** la lunga epopea del **G.91** e sarebbe impossibile qui riportare l'intero avvicendamento dei Piloti che si sono succeduti nei 18 anni d'impiego del Caccia Fiat. Nei primi tre anni di vita, le "**Freccie Tricolori**" consolidarono le esibizioni standard sviluppate a suo tempo con i **Sabre**, garantendo un programma basso e uno alto, in funzione delle condizioni meteo.

La formazione si componeva di 9 *velivoli più il "solista"*, che dopo i primi passaggi della pattuglia completa, si staccava per iniziare la sua esibizione entrando in cabrata nella "*bomba*" dei velivoli che si apriva verso il basso.

Al comando di un esperto Pilota del calibro del **Cap. Cumin**, un vero "*manico*", in quel periodo le "**Freccie Tricolori**" riportarono straordinari successi nelle più importanti manifestazioni internazionali.

Il **G.91 PAN**, alleggerito dalle armi e degli equipaggiamenti militari, era discretamente potente e particolarmente adatto all'acrobazia, sia in formazione che nelle mani degli estrosi e scatenati "*solisti*" che si sono succeduti nella formazione: citiamo il **Cap. Franzoi**, il **Cap. Ferrazzutti**, il **Cap. Purpura**, il **Cap. Boscolo**, e il **Cap. Molinaro**, ciascuno dei quali ha dato una sua particolare impronta di stile.

Si trattava di un velivolo molto agile e nervoso e ricordiamo come i Piloti che giungevano alla pattuglia dai reparti di **F-104** rimanessero quasi scioccati nel passare a pilotare un velivolo così "*ballerino*", secondo il gergo dei Piloti.

Il **G 91** possedeva una notevole velocità a bassa quota ma nello stesso tempo "*stringeva di più*" del **Sabre** e in tal modo la formazione chiudeva i suoi "*looping*" e le altre "*figure acrobatiche*" in uno spazio di cielo più contenuto, a tutto vantaggio della spettacolarità.

Le "**Freccie Tricolori**" abbinata al **G 91**, hanno rappresentato l'Italia in modo eccellente per ben diciotto anni.

Testi estratti da: *Album di pattuglia - Pietro Mazzardi (Delta Editrice)*

Quella dei **G 91** fu un'epoca "*sfrenata*" ricordata ancora oggi come una pagina irripetibile, incredibili erano i passaggi a bassa quota durante l'incrocio a "*quota 0*" dopo l'apertura della "*bomba*" e addirittura ci fu anche chi lasciò su un bellissimo prato inglese una lunga strisciata e la calottina della luce di posizione dell'estremità dell'ala.



Per rispondere ad una specifica dell'Aeronautica Militare che chiedeva un successore per gli addestratori **MB 326** e **G 91T**, l'**Aermacchi** sviluppò nove studi diversi per un "trainer" di seconda generazione.

Nel febbraio 1975 l'Aeronautica decise di adottare la versione provvista del motore *Viper* e il primo di due prototipi fece il volo iniziale nell'agosto 1976.

La struttura dell'**MB 339** era quasi la stessa dell'**MB 326K**: differiva soprattutto nella parte anteriore della fusoliera, con il suo abitacolo modificato a posti scalati per consentire una maggiore visibilità per il Pilota e una posizione più alta per l'Istruttore rispetto all'Allievo, e nel piano verticale di coda più ampio.

Anche l'avionica venne nettamente migliorata includendo soluzioni innovative nella strumentazione e negli apparati di radionavigazione.

Dopo i due prototipi l'Aeronautica Militare ordinò un primo lotto di 15 esemplari, su un totale previsto di 100. Sebbene concepito per l'addestramento, l'**MB 339A** conserva i sei punti di attacco sub-alari dei suoi predecessori per l'addestramento al tiro o l'eventuale compito di appoggio tattico alle forze terrestri. L'esemplare esposto, nella configurazione aggiornata *MLU (Mid Life Update)*, è appartenuto al **313° Gruppo Addestramento Acrobatico "Frecce Tricolori"**, dislocato sull'aeroporto di Rivolto (Udine).

Il primo MB 339 PAN viene consegnato al 313° Gruppo il 6 gennaio 1982, in sostituzione del glorioso FIAT G 91 PAN.

L'**MB 339** si rivela subito più docile ed agile del predecessore, consentendo ampie possibilità di miglioramento del programma acrobatico che nel corso degli anni viene perfezionato ed arricchito di nuove figure la

cui impostazione, oltre alle esigenze di spettacolarità, tiene soprattutto conto della sicurezza.



Tra i compiti istituzionali delle **Frecce Tricolori** c'è quello di "ambasciatore dell'Italia nel mondo".

L'**Aermacchi MB 339** sarà sostituito dal nuovo jet dell'**Alenia M 345 Het**, addestratore biposto nato dalle ceneri del **Siai-Marchetti S 211**, progetto degli anni '80 che tuttavia non ha mai avuto un buon successo commerciale.



Il 5/6 Settembre 2015 alla "manifestazione aerea" a Rivolto per i 55 anni delle "Frecce Tricolori" c'era anche l'M-345 con la livrea della Pattuglia Acrobatica Nazionale, il nuovo velivolo da addestramento che rimpiazzerà il 339 alle "Frecce Tricolori".

Testi e foto estratti dal sito:

Aeronautica Militare





La P.A.N.

Sono passati ormai molti anni da quando le prime timide formazioni di velivoli a getto sibilavano nei cieli italiani di quei mitici Anni '50.

Potrà sembrare un po' scontato sfoderare i toni della nostalgia, ma è un dato di fatto che l'Aeronautica Militare Italiana di oggi, molto più simile ad un efficace strumento militare difensivo di quanto non fosse in passato, deve molto a quei generosi manipoli di Piloti delle Pattuglie Acrobatiche, animati da un indomabile entusiasmo e da una viscerale, romantica passione per il "volo acrobatico in formazione".

Questa nostra grande tradizione, nata negli Anni '30, dopo l'interruzione della guerra e le vivaci ed entusiastiche esperienze degli Anni '50 è stata incanalata nell'attività di un'unica **Pattuglia Acrobatica Nazionale** e ci ha consegnato un patrimonio morale e storico che difficilmente trova eguali negli altri Paesi.

Ancora oggi in un momento storico in cui l'attività dei "team acrobatici" sembra essere legata più che altro a operazioni di promozione commerciale a favore degli aeroplani, i veri protagonisti sono sempre loro, i Piloti che li portano in volo, con la loro abilità, la precisione e, in fondo, la passione, che li accomuna superando ogni confine, a maggior ragione oggi che sono crollati muri e cortine di ferro.

E' incredibile pensare che gli stessi velivoli che in operazioni di guerra fanno colpire con micidiale e devastante precisione, siano egualmente capaci di suscitare ammirazione e fascino con le loro eleganti evoluzioni acrobatiche.

Ma sono sempre loro, i Piloti, gli artefici di queste straordinarie metamorfosi. A loro, dunque, e soprattutto a coloro i quali hanno dato la vita nello svolgimento dell'attività acrobatica, riuscendo ad affascinare le folle di tutto il mondo, senza enfasi, senza retorica ma con un profondo senso di gratitudine ... diciamo *grazie*.

Il sorriso entusiasta di un bambino o gli occhi commossi di un nostro connazionale all'estero potrebbero da soli giustificare l'esistenza delle **Frecce Tricolori**, ma le finalità che perseguono non sono solo legate alla spettacolarità delle manovre acrobatiche o al sentimento, seppur altissimo e nobile, dell'amore per la Patria.

Il 313° Gruppo è un Reparto Operativo dell'Aeronautica Militare, che assolvendo ai propri compiti di rappresentanza può fornire l'esempio dei valori umani, culturali, organizzativi e tecnologici di "un'Italia che può volare meglio e più in alto di chiunque altro".
L'esibizione della Pattuglia Acrobatica

Nazionale è il frutto di una intensa preparazione, di una sinergia tra le diverse componenti del Reparto e di una continua interazione tra persone che fanno dello "spirito di gruppo" il loro punto di forza.

Comunicare con il pubblico è uno degli obiettivi primari per la **P.A.N.**; per questo motivo è stato istituito l'**Ufficio Relazioni Esterne**, che ha il compito di mantenere i contatti con l'esterno. Oltre che a curare i rapporti con la stampa nazionale ed estera, il personale dell'**Ufficio P.R.** si occupa della pianificazione delle visite alla base di Rivolto, dell'organizzazione di conferenze e del coordinamento di altre iniziative.

Testi estratti da: *Album di pattuglia - Pietro Mazzardi (Delta Editrice)*

I PILOTI



Volare in formazione è un volo che assorbe completamente, che non lascia spazio ad altri pensieri, che riempie d'orgoglio e felicità quando si è soddisfatti delle proprie manovre ma che, l'istante dopo, fa capire che tutto è perfezionabile e che non ci si deve accontentare.

Volando insieme ciascuno dimostra le proprie capacità e la propria essenza accettando di condividerla con tutti i colleghi. Si crea così un'atmosfera ed un legame che solo chi ha avuto la fortuna di fare questo lavoro ha la possibilità di comprendere appieno.

Le **Frecce Tricolori** hanno tre programmi di esecuzione delle acrobazie: alto, basso, e piatto, a seconda delle condizioni meteorologiche e alle caratteristiche dell'area dell'esibizione.

Il programma alto viene scelto quando la base delle nuvole si trova sopra i 1.000 m ed è caratterizzato dall'esecuzione

delle figure acrobatiche interamente sul piano verticale; il programma basso viene preferito invece quando le nubi non superano i 500 – 600 m e non si compiono manovre verticali (come looping o la bomba); infine, la variante piatto prevede passaggi della formazione a bassa quota.

Da alcuni anni le esibizioni della **PAN** si chiudono con la formazione al completo che disegna nel cielo *un tricolore lungo 5 km* mentre dagli altoparlanti a terra la voce di **Luciano Pavarotti** intona il finale di “*Nessun dorma*” per l'intera durata del passaggio.

La prima realizzazione di questa manovra avvenne a Pratica di Mare (Roma) durante la cerimonia di addio all'**F 104 Starfighter** e questo valse alle **Frecce Tricolori** il record mondiale per la bandiera nazionale più lunga mai realizzata.

Anche per questo motivo, l'8 settembre 2007, sfrecciando nel cielo di Modena, le **Frecce Tricolori** resero omaggio a **Pavarotti** del quale si era appena svolto il funerale.

Ogni anno alla **PAN** vengono assegnati uno o due nuovi Ufficiali scelti fra i migliori Piloti dei Reparti da Caccia dell'Aeronautica Militare.

A chiusura dell'intenso calendario delle manifestazioni, i neo-assegnati, unitamente ai Piloti titolari, iniziano l'“*addestramento acrobatico*” sotto la supervisione dei Piloti più anziani. Il loro iter comincia a ottobre con l'apprendimento delle tecniche della formazione basica composta da due velivoli e prosegue con un addestramento che prevede un graduale aumento del numero degli aerei impegnati nelle acrobazie che li porterà ad essere pronti per volare nella formazione completa, a fine aprile. Un lavoro intenso e programmato nei minimi dettagli che vede, per il 1° di Maggio, le **Frecce Tricolori** pronte a presentare il loro esclusivo programma acrobatico.

Testo estratto da:

brochure *Frecce Tricolori*

Gli SPECIALISTI

Similmente protagonisti delle **Frecce Tricolori** sono gli **Specialisti** che si occupano della manutenzione dei velivoli della nostra **P.A.N.** guidati dagli **Ufficiali Tecnici**.

Infatti, dietro le evoluzioni che i **Piloti della PAN** ci presentano ad ogni manifestazione, vi è un gruppo di *grandi*



... 1° maggio 2015 - il nostro Tricolore all'apertura di EXPO Milano ...



professionisti che lavora lontano dai riflettori, ma svolge un meticoloso lavoro di manutenzione e messa a punto del velivolo!

Il velivolo è controllato minuziosamente in ogni sua parte sia prima sia dopo il volo. Vengono eseguiti più di 200 controlli! Poter vedere da vicino il lavoro degli **Specialisti della PAN** è sicuramente un'esperienza unica; una dimostrazione di organizzazione, efficienza e professionalità.

Un lavoro certamente impegnativo, ma la competenza tecnica degli **Specialisti**, permette al **Pilota** di avere a disposizione sempre e ovunque, il proprio velivolo al 100% dell'efficienza.

Questa sinergia tra Piloti e Specialisti, è di

Rivolto 1973

foto di gruppo Piloti e Specialisti

fondamentale importanza per un Reparto come il 313° Gruppo A.A. preposto a dimostrare la

professionalità e l'efficienza del personale dell'Aeronautica Militare, in Italia e nel mondo! *L'esibizione acrobatica rappresenta una sintesi delle capacità dei Piloti e degli Specialisti dell'intera Aeronautica Militare.*

Infine è altresì doveroso soffermarsi anche sull'importanza degli **Addetti alle P.R.**, dei **Fotografi** e dell'**Ufficio Comando del 313° Gr. A.A.** che con professionalità, impegno e passione svolgono i loro compiti di supporto, oggi giorno altrettanto indispensabili, all'attività delle **Frecce Tricolori**.



Rivolto oggi - gli Specialisti PAN in hangar



... briefing del Capo di S.M.A. Gen. PREZIOSA a Piloti e Specialisti della P.A.N. ...

L'impiego nel sociale

Le **Frecce Tricolori**, quali legittime rappresentanti dell'Aeronautica Militare Italiana, sono spesso un punto di riferimento per chi ama il nostro Paese e crede nelle grandi capacità, nella ricchezza dei suoi valori umani e culturali.

Ciò è dato in modo particolare all'estero, dove la **P.A.N.** è considerata un'espressione di ciò che il nostro Paese può realizzare, con entusiasmo, fantasia, preparazione e professionalità.

In linea con gli impegni istituzionali dell'Aeronautica Militare per importanti settori di utilità sociale, le **Frecce Tricolori** contribuiscono a tante iniziative benefiche, attraverso la partecipazione ad eventi sociali e sportivi o solo fornendo la propria immagine.

Testo da: *La meravigliosa avventura di Renato ROCCHI - Ed. Aviani*



La SQUADRA !

Ogni volta che qualcuno mi chiede di parlare della mia esperienza nelle **Frecce Tricolori**, non posso fare a meno di iniziare dicendo che sono una persona veramente fortunata. Non è falsa modestia, è solo la coscienza di aver fatto parte di una **Squadra unica, straordinaria**, composta di persone eccezionali; tutte, quelle passate, che hanno contribuito nel segno della continuità a creare il mito, e quelle presenti che hanno l'onere e l'onore di rendere questa leggenda sostenibile e senza fine.

La **PAN** è un'organizzazione autonoma e complessa, supportata da "**mamma**" **Aeronautica**, con procedure chiare e con un bagaglio di esperienza unica nel settore del volo acrobatico che gli permettono sempre di raggiungere risultati di eccellenza in totale sicurezza. Tutti i professionisti che ne fanno parte sono selezionati tra le fila della Forza Armata ed hanno proprio il compito di rappresentarne le capacità professionali e onorare i sacrifici di persone che dedicano, in silenzio, la loro esistenza al servizio della Nostra Italia.



Il Socio Massimo TAMMARO... già Pony 0 ...

Che cosa, però, rende uniche le **Frecce Tricolori** ? Che cosa le rende un vero **High Performance Team**, l'unico che vola con una formazione di 10 velivoli a getto, che esegue manovre acrobatiche con separazioni e incroci mozzafiato ricongiungendo sempre in vista del pubblico in un programma che, nell'alternanza tra la formazione e il "**mitico**" **solista**, non lascia neanche il tempo allo spettatore di prendere il fiato.

La risposta è banale nella teoria.

**Sono le persone, tutte,
il capitale più importante di ogni Squadra.**



Tutte, perché ogni ruolo, dal ragazzo addetto alle PR, al magazziniere, al tecnico, fino al Comandante svolgono un ruolo fondamentale per il raggiungimento dell'obiettivo che deve essere riconosciuto e condiviso. Non mi stancherò mai di dire che senza un'ottimo magazziniere il *"mitico" Comandante della PAN* sarebbe nessuno.

Anche e non solo per questo, sono proprio le persone che ho conosciuto durante la mia lunga esperienza a Rivolto ad avere un posto privilegiato nei miei ricordi e nel mio cuore, e l'aspetto umano è il valore esperienziale più grande che ho portato con me quando sono uscito da quell'aeroporto e che ancora oggi mi aiuta nella vita.

E' altrettanto banale dire che ognuna di queste figure deve essere un grande professionista, meno ovvio è affermare che, più che in qualsiasi altra realtà, questo mondo si basa sulle qualità umane che sono attentamente valutate durante la selezione che non riguarda solo i Piloti ma tutto il personale.

Non si parla di *"supereroi"* ma di grandi professionisti, leali alla Missione e alla Squadra ed equilibrati nel loro carattere.

Tra di loro devono esistere stima e fiducia reciproca per la vita ma attenzione a non fare confusione. Innanzitutto, se questo deve essere vero per il personale navigante che ogni giorno sale sul velivolo per addestrarsi o esibirsi, deve esserlo anche, per esempio, nei riguardi di chi manutene i velivoli garantendone l'affidabilità.

Poi, stima e fiducia non derivano dalla condivisione di passatempi, o dal fatto che tutti la pensino sempre nello stesso modo, ma da qualità come la trasparenza, l'umiltà, la lealtà e dalla loro capacità di confronto, anche duro, ma intellettualmente corretto e finalizzato al bene della **Squadra**.

Prima la Squadra poi l'interesse personale.

Io ho imparato che è una fortuna avere persone che la pensano in maniera diversa, anche se più scomodo da gestire, perché persone diverse guardano lo stesso problema da punti di vista diversi estrapolando tutti gli elementi necessari per prendere la decisione migliore. Tutte le persone e le loro idee vanno rispettate, poi ci deve essere chi prende una decisione

assumendosene la responsabilità.

Io sono fermamente convinto che sia un'opportunità per un *"leader"* quella di creare un ambiente in cui è possibile esprimere le proprie opinioni in maniera assertiva. Questo e solo questo – non un ambiente di *"yes men"* – permette di sfruttare appieno le capacità dei singoli componenti di una **squadra**.

La mia esperienza nel mondo delle aziende private mi ha sempre confermato questa mia convinzione a tal punto che ora io dico sempre *"meno male che siamo tutti diversi"*.

Queste caratteristiche rendono per esempio un processo decisionale efficiente ed efficace, così come lo studio di una strategia di business e l'analisi di *"what if scenarios"* fino ad arrivare a garantire un ambiente ideale per creare innovazione.

Io racconto spesso in eventi internazionali quello che ho imparato dai miei errori, quello che ho imparato alle **Frecce** e dalle persone delle **Frecce**, certo che creare un *"team"* in cui esiste rispetto reciproco, dove c'è possibilità di confronto aperto, sincero e leale, in cui le persone hanno la mente aperta ed esiste quindi la possibilità di pensare e dire l'impensabile sia un vantaggio competitivo unico. L'unico che garantisce la sostenibilità del successo.



BORN AGAIN !

Yeovilton, 8 Settembre 1973

Yeovilton Air Show organizzato dalla Royal Navy.

L'**815 Naval Air Squadron** è uno *Squadron* della *Fleet Air Arm* della *Royal Navy* di stanza a Yeovilton nel Somerset.

Lo Squadron con aerei *Fairey Swordfish* (aereo d'attacco biplano con siluro) ha raggiunto la fama durante la Battaglia di Taranto nel 1940.

Il *Royal Navy Historic Flight* è stato istituito presso il Royal Naval Air Station Yeovilton nel 1972 al fine di preservare il patrimonio navale e di essere un monumento vivente a tutto il personale del *Fleet Air Arm*, in particolare verso coloro che hanno dato la loro vita per mantenere la libertà della Gran Bretagna.

In apertura del programma dell'Air Show era inserita una serie di passaggi dello *Swordfish* con siluro e bandiera al vento. Un tuffo nel passato che piaceva tanto al pubblico di Sua Maestà.

Le "**Frecce Tricolori**" Comandate dal **Ten. Col. ZARDO**, "*leader*", presentavano il programma alto di 9+1 *G.91 PAN*.

Yeovilton aveva due piste che si intersecavano che potevano indurre in errore e inoltre c'erano diverse antenne di 7-8 metri d'altezza sparse tra le piste e i raccordi, perciò era essenziale precisare l'allineamento e i punti dove dovevano passare i velivoli nell'incrocio della "*bomba*".



Yeovilton 8 settembre 1973 - Air Display



Briefing prevolo

Boscolo, Montanari, Gallus, Gaddoni, Zardo e Purpura

Io, *n. 2* della formazione, dopo aver sorvolato un gruppo di piante abbastanza alte, mi abbassavo ulteriormente passando sul piazzale dove erano stati parcheggiati i *G.91 PAN* e continuavo per incrociare con il *n. 9* che era **SANTILLI**.

Nel volo prova andò tutto bene e, come al solito, nell'incrocio della "*bomba*" tutti tendevano a "calare i prezzi"; nel debriefing **FERRAZZUTI n. 10**, il "*solista*", ricordò la presenza di antenne sparse nel sedime aeroportuale che gli avevano dato non poco fastidio nei suoi passaggi alla sua solita "bassissima quota" e mi avvertiva che a fine pista, dopo l'incrocio della "*bomba*" con il *G.91 di SANTILLI* che avveniva alla quota più bassa, prima di tirare sù, c'era un'antenna proprio sul mio allineamento.

L'**8 settembre**, giorno dell'Air Show, era una bella giornata di sole con 300mila spettatori; il tempo era ideale per il "*programma alto*" a parte un po' di vento allineato con l'asse pista.

Stavamo volando molto bene in maniera precisa, armonica e con le giuste correzioni di prospettiva, ovviamente con la solita tradizionale incisività e grinta, caratteristica congenita del programma acrobatico delle "**Frecce Tricolori**".

Dopo l'apertura della "*bomba*" mi allontanavo con traiettoria parallela al "*leader*", **ZARDO**, e poi sù per un "*1/2 ottocubano*" e giù alla minima quota, sempre parallelo largo in linea di fronte al "*leader*", seguivo il mio allineamento che poi, ovviamente "a occhio", mi avrebbe portato a incrociare



con il n. 9, **SANTILLI**; dopo avere sorvolato il già citato gruppo di piante abbastanza alte, dovendo riabbassarmi ancora considerando lo spazio ridotto "clearance" che avevo dal terreno alla quota del n. 3, **MONTANARI**, e del n. 7, **PURPURA**, che incrociavano subito sopra di me... dovevo necessariamente infilarmi sotto, appoggiavo in avanti la cloche livellando alla minima quota e sfrecciavo sul piazzale del nostro parcheggio.

Causa il vento contrario alla loro traiettoria di avvicinamento il n. 6, **BONOLLO** e il n. 9, **SANTILLI**, che incrociavano rispettivamente con il n. 1, **ZARDO**, e il n. 2, **io**, erano in ritardo e non ancora livellati; nell'immediata fase successiva focalizzavo che il G.91 di **SANTILLI** mi puntava e simultaneamente iniziavo una piccola accostata a destra aiutandomi con la pedaliera per non inclinare più di tanto l'ala destra.

La piccola accostata a destra mi portava però ad avere davanti quella maledetta antenna alta circa 7 metri e quindi con immediatezza inclinavo ancora un po' a destra per evitarla, in quell'istante sentii un "colpo" sul mio G.91 e **SANTILLI** che con voce decisa mi diceva «due, che c...o fai!?» fortunatamente quasi istintivamente avevo anche già livellato.

Subito dopo il **Col. CUMIN** che era in "biga" comunicava che il n. 2, **io**, aveva strisciato sul prato con l'ala destra !



... l'attimo del touch and... born again!! ...

Dopo l'incrocio tiravo su il "looping" allineandomi dietro al G.91 del "leader" per la prevista manovra di ricongiungimento, in questa fase verificavo che l'anemometro e l'altimetro erano a zero e guardando l'ala destra del mio G.91 sull'estremità focalizzavo un piccolo schiacciamento ... il tubo di "pitot" era integro ma verosimilmente ostruito, stante l'azzeramento dei strumenti di bordo.

Stringevo prontamente le cinture di vincolo al seggiolino eiettabile "Martin Baker" nella rapida valutazione che se l'ala destra si fosse staccata per il danneggiamento subito, dovevo essere in assetto con il corpo per eiettarmi con la massima prontezza.

All'uscita del "looping", come previsto, ricongiungevo in ala sinistra del leader e ricordo che **ZARDO** mi guardò confermando che «l'estremità dell'ala destra é danneggiata»; comunque completammo regolarmente il programma con la "1/2 schneider a rombo" di 9 seguito dal passaggio alla minima velocità con il carrello e i flap estesi e dopo la separazione terminavamo come previsto con l'atterraggio in due sezioni a "cuneo" di 5.

Arrivando sul piazzale del parcheggio avevo gli occhi di tutti i nostri Specialisti puntati sull'ala destra; spegnevo il motore, scendevo e dopo un rapido sguardo all'estremità



... curiosità, incredulità e soddisfazione ...
Bonollo, Gaddoni, Mulatti, Toso e Boscolo
(in primo piano il terminale danneggiato dell'ala)

della "benedetta ala destra" mi allontanavo dietro al mio caro G.91 PAN in attesa del probabile rimprovero del **Com.te ZARDO**, che non ci fu grazie al pronto intervento di **ROCCHI** che probabilmente lo indusse a considerare che dopo tutto era andata bene, anzi benissimo
grazie anche alla "Madonna di Loreto" !!!

Il colpo sentito fu l'effetto della strisciata sul prato inglese, rigorosamente livellato, di circa 60-70 metri dell'estremità dell'ala destra che risultò mancante della sola lamiera esterna al longherone dove é posizionata la luce terminale di colore verde ... di fatto, fortunatamente, fu una micro-strisciata a circa 420-430 Kts (800 km/h pari a 222 metri al secondo).

Al parcheggio venne posto un telo sull'estremità alare danneggiata per evitare le foto dei Piloti inglesi della Royal



Navy che sopraggiungevano per la classica foto ricordo; ovviamente non mancò una mia foto ricordo assieme a qualche collega con in primo piano il terminale dell'ala destra.

Com'era uso fare, i nostri *"bravi" Specialisti* si misero subito all'opera per sistemare l'estremità dell'ala destra, in particolar modo **ANDRIGHETTONI** con la sua ben conosciuta abilità e, lavorando fino alle ore piccole della notte, resero il mio **G.91 PAN** di nuovo efficiente e pronto al volo di rientro a Rivolto per il giorno successivo, naturalmente con una *bella foto ricordo di tutti i Piloti, Tecnici e Specialisti delle "Frecce Tricolori" presenti a Yeovilton.*

Il volo di rientro a Rivolto fu tranquillo e regolare anche se pervaso da un personale stato d'animo di riconoscenza verso il mio caro G.91 PAN.

L'anno dopo siamo ritornati a Yeovilton per un'altro Air Show, curiosamente molti Piloti della Royal Navy volevano conoscere il n. 2, *"born again" ... il redivo.*

*Yeovilton 9 settembre 1973
una preziosa foto ricordo prima del rientro*

All'ingresso del Circolo Ufficiali dentro a una piccola "teca" c'era, tra l'altro, anche un libro intitolato *"The Battle of Taranto"* con

incollato in un angolo un pezzetto di 2-3 centimetri della lamiera azzurra del terminale della mia fortunata ala destra ... i *"britannici"* sono famosi per il loro *"humour"*; era stata trovata dopo l'abituale pulizia dell'area interessata dalla manifestazione aerea con la maniacale attenzione degli inglesi, di fatto un rastrellamento fatto da molte persone.

È chiaro che l'8 Settembre 1973, avevo 27 anni, è come se fossi rinato !

Simpaticamente dopo qualche anno i miei figli, **Alessandro, Alberto e Silvia** hanno iniziato a farmi gli *"Auguri di Buon Compleanno"* anche l'8 Settembre che, dopo l'11 Luglio giorno ufficiale della "prima nascita", è ovviamente il secondo ma il più sentito anniversario dell'anno e vi assicuro che *"mi fa molto piacere dire che quest'anno ho compiuto solo 42 anni!"*.

ASSENZIO GADDONI



... a proposito della Madonna di Loreto

Protettrice degli AVIATORI

La Patrona dell'Aeronautica Militare è la **Madonna di Loreto**, nome con il quale viene venerata la statua nel *Santuario della Santa Casa della città di Loreto in provincia di Ancona*.

La solennità è il 10 Dicembre.

Quasi tutte le religioni si rivolgono ad entità particolari per invocare una qualche protezione che garantisca una sopravvivenza terrena o ultraterrena ai fedeli: **gli aviatori, specie quelli italiani, hanno eletto a loro protettrice la Vergine Lauretana, la Madonna di Loreto.**

I devoti delle varie fedi sviluppano riti e modi di pregare la sfera divina affinché estenda un'aura di protezione a determinati casi o condizioni particolari.

Particolarmente ricca di devozioni e riti tradizionali è la religione cristiana, e la stessa dottrina della fede non ostacola le devozioni ed in molti casi le ritiene degne di essere seguite. Le varie professioni si rivolgono ognuna ad una entità specifica per intermediare con l'**Altissimo** la necessaria benevolenza, almeno per il mondo ultraterreno, e **anche il Santo Padre considera in prospettiva storica il legame tra l'aviazione e la sua celeste Patrona.**

Il 10 dicembre 2010 c'è stata una particolare circostanza: il 90° anniversario del Decreto col quale, il 24 marzo 1920, il

Papa Benedetto XV, tramite la Sacra Congregazione dei Riti, **proclamava la Beata Vergine Maria di Loreto Patrona di tutti gli aeronauti.**

Tale ricorrenza avrà memoria liturgica della Traslazione della Santa Casa.

Il culto della Santa Madre di Gesù presso la città di Loreto origina nel Medio Evo, quando la tradizione tramanda che degli Angeli traslarono la Casa di Nazareth, dove la Vergine Maria ricevette l'Annunciazione, dalla Palestina fino alle rive dell'Adriatico, presso Recanati.

L'immaginario degli aviatori ha trovato così un legame tra il sacro volo della Santa Casa e l'attività professionale che li coinvolge.

Effettivamente, dagli studi portati avanti nel corso dei secoli si è accertato, abbastanza verosimilmente, che degli *Angeli* furono coinvolti nella traslazione della Casa fino alle terre italiche, solo che questi altro non erano che una famiglia di commercianti. La "**Casa della Madonna**" era formata da tre pareti addossate ad una grotta (che si trova oggi nella Basilica dell'Annunciazione a Nazareth) scavata nella roccia.

La tradizione popolare racconta che nella notte

tra il 9 ed il 10 dicembre del 1294 le pietre della casa di Nazareth vennero trasportate in volo dagli angeli.

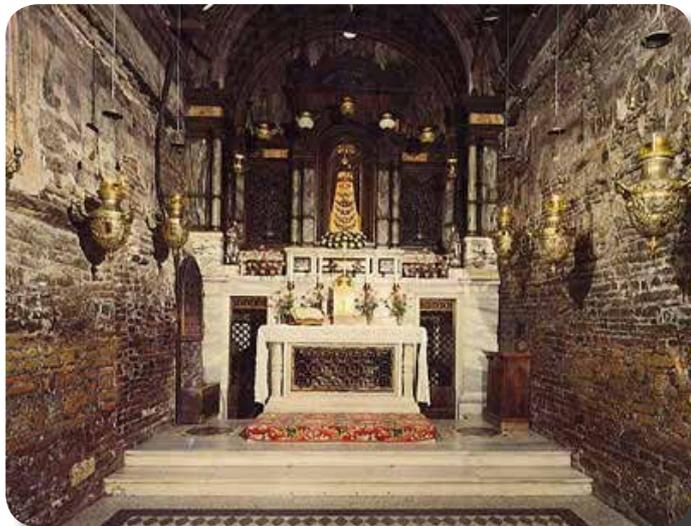
In realtà, alcuni studi e dei documenti ritrovati hanno confermato che il trasporto avvenne per mare su navi crociate.

Infatti, dopo la cacciata dei cristiani dalla *Terra Santa* da parte dei mussulmani, un esponente della *famiglia Angeli*, regnanti dell'Epiro, si interessò di salvare la *Santa*



l'effigie della Beata Vergine Maria nostra Patrona venerata nella Basilica di Loreto

Casa dalla sicura rovina, trasportandola prima a *Tersatto*, nell'odierna *Croazia*, nel 1291, poi ad *Ancona* nel 1293 ed infine a **Loreto il 10 dicembre 1294**.



l'interno della Santa Casa

Gli studi effettuati sulle pietre della *Santa Casa* ne confermerebbero l'origine palestinese: esse sono lavorate secondo la tecnica usata dai *Nabatei*, molto usata anche in *Palestina*.

Sulle pietre vi sono numerosi graffiti simili a quelli giudeo-cristiani del secondo-quinto secolo ritrovati in Terra Santa, in particolare a Nazareth.

A partire da **Papa Clemente V**, che con una bolla del 18 luglio 1310 confermò indirettamente l'autenticità della *Santa Casa*, i Papi nei secoli successivi confermarono la loro **devozione alla Vergine Lauretana**, specie in drammatiche circostanze.

Fin dall'inizio del Trecento fu già meta di pellegrinaggio, anche per quanti prendendo la strada costiera, erano diretti a S. Michele al Gargano, e di lì in Terrasanta.

Il flusso nei secoli XV e XVI diventò enorme, fino ad indurre nel 1520 **Papa Leone X** ad equiparare il voto dei pellegrini del Santuario di Loreto a quello di Gerusalemme, che già man mano Loreto aveva sostituito nelle punte dei grandi pellegrinaggi penitenziali, che vedevano Roma, Santiago di Compostela, Gerusalemme, come mete predilette.

Su iniziativa del **Vescovo di Recanati**, Nicolò delle Aste, a partire dal 1469 fu costruito un *Santuario per proteggere la Santa Casa*, concluso nel 1587.

Il campanile, disegnato da **Luigi Vanvitelli**, fu costruito nel 1755.

Nella prima cella a pianta ottagonale di questo è ospitata la "*Lauretana*", fusa nel 1515 da **Bernardino da Rimini**, che con oltre 7 tonnellate di peso è la più grande

campana delle Marche ed una delle prime 10 d'Italia. Venne poi la necessità di difesa dai pirati, che infierivano sui centri costieri, ed il *Santuario* fu munito di un cammino di ronda e di stanze per i soldati, ad opera di **Baccio Pontelli**; ma non fu sufficiente, perché **Papa Leone X** (1475- 1521) fece erigere una cinta fortificata intorno al complesso, che divenne in pratica un vero e proprio castello. **All'interno della Santa Casa si trova la statua della Vergine Lauretana.**

Un incendio, sviluppatosi nel 1921 all'interno della *Santa Casa*, la danneggiò gravemente, distruggendo anche la venerata immagine lignea della *Madonna*, attualmente sostituita da una copia, riccamente vestita e con il volto nero dell'originale, scurito dal fumo delle lampade.

Papa Benedetto XV (1914-1922) in considerazione della traslazione della *Santa Casa*, dalla Palestina a Fiume e poi a Loreto, ed a seguito di numerose petizioni, anche a cura degli Aeroclub, la proclamò **Patrona degli Aviatori.**

Papa Giovanni Paolo II, riferendosi alla Santa Casa di Loreto disse: "*Quello Lauretano è un Santuario mirabile. In esso è inscritta la trentennale esperienza di condivisione, che Gesù fece con Maria e Giuseppe. Attraverso questo mistero umano e divino, nella casa di Nazareth è come inscritta la storia di tutti gli uomini, poiché ogni uomo è legato ad una 'casa', dove nasce, lavora, riposa, incontra gli altri. La storia di ogni uomo, è segnata in modo particolare da una casa: la casa della sua infanzia, dei suoi primi passi nella vita.*" *Così la "Casa di Loreto" è divenuta la casa di tutti gli Aviatori credenti che si raccomandano spesso e volentieri alla loro Patrona perché li aiuti a tornare a terra sani e salvi.*



Papa Francesco benedice la statua della Patrona degli aviatori



La storia della Preghiera dell'Aviatore

Vittorio Malpassuti fu l'autore della **Preghiera degli Aviatori**, preghiera adottata dall'*Aeronautica Militare*, da recitare nelle cerimonie militari solenni che riguardano la forza armata o i suoi appartenenti, con il testo originario riportato di seguito:

*“ Dio di Grazia e d'Amore,
Dio della Primavera
che doni l'arcobaleno ai nostri cieli,
noi saliamo nella Tua luce,
compagni delle allodole e delle rondini,
per cantare col rombo dei nostri motori
la Tua gloria.
Noi siamo uomini,
ma saliamo verso di Te,
dimentichi del peso della nostra carne,
puri dei nostri peccati
e l'azzurro dei Tuoi cieli
ed il sangue delle nostre vene
hanno lo stesso colore,
e Tu Dio dacci le ali delle aquile,
lo sguardo delle aquile,
l'artiglio delle aquile,
per portare ovunque Tu doni la luce,
l'amore, la bandiera la gloria
d'Italia e di Roma.
Fa', nella pace, dei nostri voli
il volo più alto. fa', nella guerra,
della nostra forza, la Tua forza,
o Signore, perché nessun ombra
sfiuri la nostra terra
e fa', quando sia l'ora,
dei Tuoi cieli la nostra corona.
E sii con noi
come noi siamo con Te,
per sempre. “*

La **Preghiera degli Aviatori** è esposta nel suo testo originale, su targhe in bronzo (opera del **Ten. Col. Zanelli**) presso il palazzo sede dello Stato Maggiore dell'*Aeronautica* (Sala della Madonna di Loreto) a Roma e presso il Museo

storico dell'*Aeronautica Militare* di Vigna di Valle.

Vittorio Malpassuti (1889-1944) dei marchesi di Montiglio, conte di Andoglio, consignori di Castelcebro, Colcavagno, Cortanze, Montiglio.

Appartenente ad una nobile famiglia del Tortonese in Piemonte della quale si hanno tracce sin dall'anno 1103, nacque a Carbonara Scrivia in provincia di Alessandria. Ai *Malpassuti* sono intitolate strade e piazze in Tortona e nel Tortonese.

Trascorse un periodo di studi a Londra per poi risiedere a Roma, dove ecletticamente lavorò in diverse discipline artistiche.

Fu molto legato a **Gabriele D'Annunzio**, che fu padrino di suo figlio Alessio Malpassuti (1927 - 1995). Nell'archivio del *Vittoriale* è presente un carteggio tra lui ed il Vate, consistente in nr. 4 minute autografe per telegramma di Gabriele d'Annunzio a Vittorio Malpassuti e nr. 42 documenti tra lettere, telegrammi, cartoline e versi di V. Malpassuti, (alcuni pubblicati in Ivanos Ciani, Fotogrammi dannunziani, Ediers 1999).

Scrisse poesie, testi di lavori lirici, sceneggiature per film collaborando con autori quali **Carlo Campogalliani**, **Marcello Marchesi**, **Mario Mattoli**, **Gabriele Varriale**. Fu protagonista della storia del doppiaggio italiano, dirigendo i lavori italiani della *20th Century Fox*. La sua prematura scomparsa nel 1944 privò le materie in cui si applicò di un autore dallo stile e dal carattere vividi ed unici.

Stesa dal poeta **Vittorio Malpassuti** negli anni Venti,



Vittorio MALPASSUTI

la preghiera ebbe una rapidissima diffusione: già il foglio d'ordini del 15 marzo 1925 dava notizia di una tiratura di 8.000 esemplari da mettere in vendita a 10 centesimi a favore di opere di beneficenza per gli "orfani degli Aviatori". Da allora, attraverso alcune variazioni lessicali volte a mantenere intatte l'attualità e la suggestione, la preghiera ha accompagnato il lungo cammino dell'Aeronautica.

Una di queste trasformazioni è ricordata da **Evaristo Reccardini** (nato a Udine il 15 ottobre 1914, entrato in Accademia Aeronautica il 4 novembre 1934 quale allievo più giovane del corso Orione e morto per incidente di volo nell'aprile del '39 a Gorizia, **sua sorella è la madre del Gen. Mario Arpino**, prima Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica e poi della Difesa), nella lunga lettera con cui il 19 gennaio 1935 raccontava alla famiglia il giuramento del "corso Orione":

“ Stamane sveglia alle 5,30. Fino alle 8 studio. Alle 8 ci siamo messi in divisa da uscita con cinturone e moschetto. Ed abbiamo iniziata la prova della cerimonia. In questo momento mi fu consegnata una nuova versione della preghiera che dovevo leggere. Ciò mi contrariò perché ormai conoscevo l'altra e ne sapevo la cadenza. La prova ebbe luogo: molto bene. Poco dopo si seppe che alla cerimonia avrebbe presenziato Mussolini, giunto in volo a Capua per la sua prima visita all'Accademia, e che sarebbe stato addirittura padrino del corso Orione.

Io stavo col capo-corso vicino al Comandante. Fu in questo minuto che un tenente si precipitò a portarmi una nuova preghiera corretta dal Duce stesso, secondo il suo modo di vedere. Ebbi appena il tempo di darle una letta che già i tre squilli regolamentari ci facevano scattare sull'attenti. [...] Avvenuta la consegna [del gagliardetto al capo-corso da parte di Mussolini] toccava a me iniziare la lettura della preghiera dell'aviatore. Questo fu per me un momento terribile. Secondo quanto il Colonnello aveva stabilito nelle prove io dovevo attendere da lui il segnale della lettura. Fu così che mentre io cercavo lo sguardo del Colonnello incontrai lo sguardo imperioso del Duce che con gesto risoluto mi fece cenno di iniziare.

Quello sguardo, miei carissimi, ebbe l'effetto di incenerirmi per un istante. Sentii il sangue defluire dal cuore: ma per poco, quello sguardo magnetico mi tolse ben presto ogni timore;

mi sentii un leone, e con voce potente iniziai la preghiera.

No, il Duce mi fece cenno di fermarmi: non così, verso di Lui, ma verso i miei compagni dovevo rivolgermi. Automaticamente, soggiogato da quello sguardo feci un quarto di giro, e, atteso il comando del presentat-arm, ricominciai: forte e molto bene (ebbi poi le congratulazioni vivissime dei superiori e dai miei compagni).

Dissi così:

**Dio di potenza e di gloria
che doni l'arcobaleno ai nostri cieli,
noi saliamo nella Tua luce per cantar,
col rombo dei nostri motori,
la nostra passione.
Noi siamo uomini,
ma saliamo verso di Te,
dimentichi del peso della nostra carne.
Tu, Dio, dacci le ali delle aquile,
lo sguardo delle aquile,
l'artiglio delle aquile,
per portare ovunque Tu doni la luce,
la bandiera, la vittoria, la gloria
d'Italia e di Roma.
Fa' nella pace dei nostri voli
il volo più ardito: fa', nella guerra
della nostra forza la Tua forza,
o Signore, perché nessuna ombra
sfiori la nostra terra,
e sii con noi,
come noi siamo con Te.**





*un passaggio delle FRECCE TRICOLORI
sull'Altare della Patria*

Il testo ufficiale, attualmente utilizzato, è stato modificato dopo la seconda guerra mondiale.

« Dio di potenza e di gloria,
che doni l'arcobaleno ai nostri cieli,
noi saliamo nella Tua luce per cantare,
col rombo dei nostri motori,
la Tua gloria e la nostra passione.
Noi siamo uomini,
ma saliamo verso di Te,
dimentichi del peso della nostra carne,
purificati dei nostri peccati.
Tu, Dio, dacci le ali delle aquile,
lo sguardo delle aquile,
l'artiglio delle aquile,
per portare, ovunque Tu doni la luce,
l'amore, la bandiera, la gloria
d'Italia e di Roma.
Fa', nella pace, dei nostri voli
il volo più ardito: fa', nella guerra,
della nostra forza la Tua forza,
o Signore, perché nessuna ombra
sfiori la nostra terra.
E sii con noi,
come noi siamo con Te,
per sempre. »

La Marcia d'Ordinanza dell'Aeronautica Militare

La **Marcia di Ordinanza dell'Aeronautica Militare** fu composta nel 1937 dal primo **Maestro Direttore della Banda della Regia Aeronautica**, **Alberto DI MINIELLO**, che ha arrangiato un motivo di **Romualdo MARENCO**, tratto dal balletto "**Amor**".

Furono le lacrime di commozione del grande **Pietro MASCAGNI**, presente in qualità di "**padrino**" al primo concerto della compagine, che battezzarono la nascita della nostra Banda musicale.

Era il 1° luglio del 1937.

La **Banda dell'Aeronautica Militare**, che fin dalla sua costituzione ha assecondato l'evoluzione dell'istituzione che rappresenta sottoponendosi a un costante lavoro di miglioramento, ha compiuto 78 anni, che rappresentano per tutti i Reparti un traguardo e un ricorrenza da celebrare con particolare emozione.

Le note della Marcia d'Ordinanza, scritte dal **Cap. Alberto Di Miniello**, *primo Maestro della Banda e brillante compositore*, hanno accompagnato nei decenni le carriere di Ufficiali, Sottufficiali e Avieri che all'**Arma Azzurra** hanno dedicato la propria vita.

La **Banda dell'Aeronautica Militare venne istituita ufficialmente il 10 Luglio 1937**, data di decorrenza del "**Regolamento per il funzionamento del Corpo Musicale della Regia Aeronautica**", stilato in seguito al Regio Decreto del 19 novembre 1936 che disponeva la costituzione della Banda dell'Aeronautica. Il primo Direttore della Banda è stato il **Maestro Alberto Di Miniello**.

Diplomato in pianoforte, strumentazione per banda e composizione con **Ottorino Respighi, Di Miniello**, vinse nel 1935 il concorso per il posto di Direttore della Banda della Regia Aeronautica.

Alla cerimonia d'inaugurazione della Banda, una sorta di battesimo mistico, intervenne come "**padrino**" d'eccezione l'insigne compositore **Pietro MASCAGNI**, che la diresse nel primo concerto.

Successivamente, il 20 settembre 1937, la Banda venne presentata ufficialmente alla Nazione con un concerto tenuto presso la sede dell'**EIAR (la radio di Stato)**, a Roma, alla presenza delle massime Autorità.

L'impiego della Banda fu da subito molto intenso ed apprezzato, anche grazie al fermento e al grande interesse

che circondava l'Arma Azzurra in quel periodo.

Disciolta in seguito agli eventi bellici, la **Banda dell'A.M.** è stata ricostituita nel 1944 e già dal dicembre dello stesso anno riprese la sua attività concertistica.



la Banda dell'A.M. in concerto ad Amelia

Da allora la Banda, la cui giovane storia è ricca di episodi memorabili, si è evoluta fino a raggiungere l'attuale assetto. L'organico odierno, stabilito per legge dello stato, si compone di 102 orchestrali, un archivista, il Direttore e il vice Direttore. Alla Banda Musicale, sin dalla nascita, è stato affidato l'impegnativo compito di farle risuonare per suscitare commozione e fierezza.

Alla professionalità del personale che la compone è affidato anche un impegno più strettamente artistico, quello dei concerti, che ha accostato l'immagine delle aquile e degli stemmi di reparto alle partiture dei più famosi compositori, promuovendo un connubio tra arte e stelletta di sicuro effetto per l'Aeronautica Militare.

La conferma più evidente della considerazione che la Banda è riuscita a conquistarsi, sta nel gran numero di inviti che ha ricevuto da importanti istituzioni nazionali ed estere e che l'hanno portata a esibirsi in prestigiosi teatri, piazze e auditorium, riscuotendo sempre un successo di pubblico e gli elogi della critica specializzata.

Fra le numerose esibizioni

che hanno riscosso un caloroso successo di pubblico e critica ricordiamo quelle compiute in Germania al teatro *Staatsoper di Berlino* e alla sala concerti *Gewandhaus di Lipsia* (2001), il *concerto di Mosca al Cremlino* nel 2009 e quello del 2002 al prestigioso *Festival di Lucerna (Svizzera)*, che si è tenuto in stretta successione a un'importante orchestra sinfonica nel medesimo teatro. Il casuale accostamento non andò a svantaggio dell'Orchestra dell'Aeronautica Militare che rese il confronto riproducendo, con assoluta fedeltà e ricchezza timbrica, numerose trascrizioni sinfoniche per banda sancendo così ulteriormente il valore artistico della Banda.

Pur nell'impossibilità di descrivere le emozioni dei concerti, vanno tuttavia ricordati quelli di *Amburgo e Monaco di Baviera (Germania 1999)*, *New York (Stati Uniti 1986)*, *San Paolo del Brasile e Rio De Janeiro (Brasile 1989)* nonché le numerose esibizioni nei teatri dell'Opera di Roma, San Carlo di Napoli e alla Scala di Milano.

Altra caratteristica peculiare della Banda è quella di porsi fisicamente vicino al pubblico e, per questo, è doveroso segnalare la presenza dei nostri musicisti in piazze italiane che regolarmente li ospitano come avviene in quella **di fronte al Santuario della Santa Casa a Loreto, in quella di Sant'Ignazio a Roma e in quella del Quirinale**, in occasione del cambio della guardia, compito istituzionale di notevole importanza.

Grandi Maestri come il **Cap. Alberto Di Miniello**, **Cap. Vincenzo Borgia** e **Ten. Col. Giuseppe Santurbano** ne sono stati i Direttori nel passato conferendo alla Banda, con la loro solida esperienza, una indubbia personalità e identità militare e artistica.

Dal 1992 la banda è diretta dal **Ten. Col. Patrizio Esposito**, che

ha proseguito il lavoro dei suoi predecessori nel rispetto di una tradizione fatta d'impegno e valore al quale va riconosciuto anche l'impegno ad arricchire ulteriormente un repertorio già vasto.



Concerto di gala della Banda dell'Aeronautica Militare



3 Maggio 2015 Assemblea Ordinaria dei Soci del "Circolo della P.A.N."

Il giorno **3 Maggio 2015** alle ore 8:30 presso la "sala cinema" dell'Aeroporto di Rivolto si è tenuta in seconda convocazione l'Assemblea Ordinaria per l'anno 2015 dei Soci del "**Circolo della P.A.N.**".

Alle ore 8:15 è stata deposta una **Corona d'alloro al Monumento ai Caduti a Ricordo dei nostri Colleghi che in servizio hanno sacrificato la loro vita.**



L'Omaggio al Monumento ai Caduti

Alla Cerimonia hanno partecipato il **Com.te del 2° Stormo – Col. Francesco FRARE**, il **Com.te del 313° Gr. A.A. Ten. Col. Jan SLANGEN** unitamente ai **Soci del "Circolo della P.A.N."**.

Alle ore 8:30 presso la "sala cinema" il **Com.te del 2° Stormo ha dato il benvenuto ai Soci** presenti augurandoci una "**Buona giornata**".

E' seguito l'intervento del "**Presidente Onorario Gen. S.A. Giuseppe BERNARDIS**" che, dopo il cordiale saluto ai Soci presenti, ha espresso alcuni pensieri ai Soci del "Circolo della P.A.N." con l'invito a restare fedeli ai "principi" che ci hanno sempre accompagnato "in servizio".

A sua volta é intervenuto il "**Presidente Onorario Decano**" **Gen. B.A. Vittorio CUMIN** che ha fatto un emozionante "*amarcord*" del suo primo incontro con il grande "maestro" **Mario SQUARCINA**.

Infine ha dato il benvenuto delle "**Frecce Tricolori**" il **Ten. Col. Pil. Jan SLANGEN**, nell'occasione ha riconfermato che l'iscrizione al "**Circolo della P.A.N.**" di tutti gli Ufficiali Piloti, Tecnici e Responsabili alle P.R. del 313° Gr. A.A. sostanza fondamentale una maggiore "simbiosi" con gli "scopi e finalità" del "**Circolo della P.A.N.**" sottolineando l'importanza della "partecipazione" alla vita del Circolo da parte dei Soci.

Ha altresì presentato i nominativi dei Piloti nelle rispettive posizioni della formazione delle "**Frecce Tricolori**" per la stagione 2015 sottolineando il sostanziale supporto nell'attività addestrativa del **Ten. Col. Pil. Rudy BARASSI** culminata, causa una momentanea indisponibilità fisica del **Cap. Pil. Vigilio GHESER** - 2° gregario destro, a volare ancora in formazione da n° 5 nelle prime esibizioni della stagione acrobatica 2015 delle **Frecce Tricolori**.

Dopo la verifica del "*quorum*", all'unanimità dei Soci presenti viene nominato **Presidente dell'Assemblea Ordinaria il 1° M.Ilo Lgt. Mauro ZONTA**, **Segretario il 1° M.Ilo Lgt. Luigi ROSSI**.

Intervento del Presidente

Un cordiale saluto a tutti i Soci presenti ai quali esprimo la mia gratitudine per l'adesione all' "Assemblea Generale" del "Circolo della P.A.N.", dimostrazione di un "*forte attaccamento*" verso la Pattuglia Acrobatica Nazionale!

"Un doveroso ricordo e condoglianze" ai Soci ed Amici che hanno avuto dolorosi lutti familiari con un particolare "ricordo" ai Soci recentemente deceduti:

M.Ilo 1^a Cl. Sc. **Glauco GERUSSI**, Gen. D.A.c.a. **Luciano BONALUMI**, M.Ilo 1^a Cl. Sc. **Antonio DAMIANI** e Gen. S.A. **Giorgio SANTUCCI**.

Il Presidente comunica che abbiamo un nuovo Socio il M.Ilo 3^a Cl. Pil. - Com.te Av.ne Civile **Andrea TAMBURRO**, gregario destro e fanalino nel 1960 della Pattuglia Acrobatica "**Cavallino Rampante**".

Non siamo numerosi perché ???

- i Soci sono **residenti in tutta Italia** (vedi cartina di seguito) e la distanza comporta viaggi stancanti ed onerosi;
- ancora molti Soci sono in "**servizio attivo**" in A.M. e/o in ambito civile.

Al riguardo espongo comunque una doverosa riflessione su:

***Il senso di appartenenza e partecipazione
al Circolo della P.A.N.
da parte dei Soci***

La percezione di appartenenza al Circolo della P.A.N. è un dato soggettivo, è un sentimento che permette al **Socio** di sentirsi parte di una unità significativa di azioni e interrelazioni tra soggetti che hanno vissuto le stesse entusiasmanti emozioni.



I **Soci** vogliono trovare, anche inconsciamente, una identificazione reciproca, nella condivisione di interessi, valori e storie di vita, ricercando un **senso di appartenenza**, coltivando rapporti significativi che permettano di **rin saldare lo "Spirito di Corpo" vissuto alla P.A.N.**

E' il bisogno di appartenere ad un gruppo per identificarvisi .

Lo **"Spirito di Corpo"** è riconoscibile con un insieme di valori paragonabile ad uno stretto legame di unione tra i vari **Soci**, essendo un vissuto sperimentato da persone appartenute alla P.A.N., che evidenzia la percezione di condivisione, di scambio e di reciprocità dei legami affettivi.

Questa **partecipazione emotiva** costituisce una forza che agisce all'interno del **Circolo della P.A.N.**, è un senso di **"connessione emotiva condivisa"** che rappresenta l'impegno reciproco assunto dai **Soci** al fine di alimentare e realizzare i valori e gli obiettivi comuni .

***Il recupero del senso di appartenenza e di partecipazione
al Circolo della P.A.N.***

Intesa in questa accezione la partecipazione diventa essa stessa un obiettivo da perseguire attraverso le attività connesse agli scopi e finalità del Circolo della P.A.N., con azioni realmente incidenti sulla partecipazione alle attività messe in atto dal Consiglio Direttivo.

Partecipare significa, nello stesso tempo, "prendere parte" e "far parte", e cioè, tanto ricevere che dare !!!

Il Presidente ha poi **"ringraziato"**:

- | | |
|---------------------------|---------------------------------|
| Mauro ZONTA | <i>Vice Presidente</i> |
| Luigi ROSSI | <i>Segretario/Tesoriere</i> |
| Gianfranco BALDAN | <i>Redattore del Notiziario</i> |
| Fabio FRANZ | <i>Responsabile sito WEB</i> |
| CALLIGARO, MASUTTI | <i>e tutti gli altri Soci</i> |

componenti il Consiglio Direttivo che in vari modi danno il loro apporto con passione e pronta disponibilità

Infine ha rivolto un sentito **"grazie"** anche :

- ai **Soci** che con poco o tanto arrotondano in più la **"Quota Sociale"** da versare;
- a **Mirco BENATTI** , **Socio Onorario** che ha sostenuto la spesa dell' **"oggetto regalo 2015"** riservato ai Soci;
- a **Raffaele CUCCAROLLO**, **Socio Onorario** per le **"targhe di rappresentanza"** che annualmente offre;
- a **Pietro PITTARO** , **Socio Onorario** che sempre ci offre il **"vino per il rinfresco"** post-Assemblea.

Per l'approvazione da parte dei Soci presenti all'Assemblea, il Presidente ha presentato in dettaglio il **Bilancio Consuntivo 2014**, il **Bilancio Preventivo 2015** e la **Proiezione Bilancio 2016** .

L'Assemblea all'unanimità ha approvato i citati Bilanci.



Votazioni

- Si é passati all'elezione del Consiglio Direttivo: sono state distribuite le schede per le votazioni vidimate dal Presidente dell'Assemblea, raccolte poi dagli Scrutatori **CALLIGARO** e **CEDERMAZ**.
- Nel contempo sono stati presentati i *Soci candidati a ricoprire le cariche di Consiglieri, Revisori dei Conti e Probiviri* del "Circolo della P.A.N." per il biennio 2015 – 2017.
- Le votazioni si sono concluse con lo spoglio delle schede elettorali: *Schede Soci votanti il 3 Maggio 2015 + Schede Soci votanti on-line*.

I **Soci e gli ospiti presenti all'Assemblea** si sono recati presso l'ex Circolo Ufficiali per il "rinfresco" offerto dal "Circolo della P.A.N.", occasione preziosa per colloquiare e ricordare i bei tempi passati alla Pattuglia Acrobatica Nazionale.

Successivamente si sono portati nell'area centrale per assistere alla presentazione del "programma acrobatico 2015" delle Frece Tricolori

Elezione del Consiglio Direttivo per il biennio 2015 - 2017

I **Soci eletti** dalla votazione dell'Assemblea Generale dei Soci del 3 Maggio 2015 **nel Consiglio Direttivo, Collegio Revisori dei Conti, Collegio Probiviri**, all'unanimità hanno accettato a ricoprire gli incarichi indicati, ai quali si aggiunge quale **carica "di diritto" di 1° Vice Presidente e Probiviro il Com.º del 313° Gr. A.A.**

Giovedì 21 Maggio 2015 nella **Riunione** per l'elezione del **Presidente** e del **2° Vice-Presidente**, oltre alla nomina del **Segretario/Tesoriere**, ha dato la seguente composizione:

8° Consiglio Direttivo (biennio 2015-2017)

Presidente Onorario Decano

Gen. B.A. CUMIN Vittorio

Presidente Onorario

Gen. S.A. BERNARDIS Giuseppe

Presidente

Col. Pil. GADDONI Assenzio

1° Vice Presidente

Ten. Col. Pil. SLANGEN Jan

2° Vice Presidente

1° M.Ilo Lgt. ZONTA Mauro

Segretario/Tesoriere

1° M.Ilo Lgt. ROSSI Luigi

Consiglieri

Magg. GARAT BALDAN Gianfranco

T. Col. Pil. BARASSI Rudy

1° M.Ilo Lgt. BULFONE Dario

M.Ilo 1ª Cl. Sc. CALLIGARO Bruno

M.Ilo 1ª Cl. FRANZ Fabio

M.Ilo 1ª Cl. Sc. MASUTTI Giuseppe

1° M.Ilo Lgt. ROSSI Luigi

M.Ilo 1ª Cl. STAVOLO Emiliano

Revisori dei Conti

Signor COMMISSO Luciano

1° M.Ilo CRISCUOLI Gianni

M.Ilo Aiutante PLAITANO Guglielmo

Probiviri

M.Ilo 1ª Cl. Sc. CEDERMAZ Bruno

Brig. Gen. DA FORNO Gianfranco

Ten. Col. Pil. SLANGEN Jan

Il "CIRCOLO della P.A.N." in visita a TRENTO

Sabato 30 Maggio 2015 si è svolta una visita di "grande interesse" che ha compreso:

- **Museo dell'Aeronautica "GIANNI CAPRONI"** sull'Aeroporto di Trento-Mattarello, dove siamo stati accompagnati da una eccellente guida, la **Sig.^{ina} Ilaria**. Il Museo inaugurato nel 1992 espone una collezione di rilievo mondiale di aeroplani e cimeli storici raccolti dalla famiglia Caproni.

Oggi in questo Museo di Trento sono custoditi 57 aeromobili, di cui 9 unici al mondo. Uno più bello dell'altro gli aerei esposti, dall'**Ansaldo SVA 5** che partecipò al volo dimostrativo su Vienna il 9 agosto 1918, con la livrea mimetica intatta, all'**Ansaldo A1** dello stesso 1918, fino ai diversi modelli Caproni a partire dal **Ca 6** del 1911.



... foto di gruppo davanti al Museo Caproni ...

- **Ristorante "Scigno del Duomo"** in centro storico di Trento dove, in un ambiente elegante e raffinato collocato all'interno di un contesto scenografico tra affreschi del '400 e antiche mura di epoca romana, abbiamo consumato un'ottimo pranzo.
- Accompagnati da una "guida" dell'Ass.^{ne} **Guide Turistiche del Trentino**, **Sig. Daniel**, abbiamo visitato il **centro storico di Trento** ed il **Castello del Buonconsiglio** che è il più vasto e importante complesso monumentale della regione Trentino Alto Adige. Dal secolo XIII fino alla fine del XVIII residenza dei principi



Trento - l'imponente facciata del Castello del Buonconsiglio

Vescovi di Trento, è composto da una serie di edifici di epoca diversa, racchiusi entro una cinta di mura in una posizione leggermente elevata rispetto alla città. **Castelvecchio** è il nucleo più antico, dominato da una possente torre cilindrica; il **Magno Palazzo** è l'ampliamento cinquecentesco nelle forme del Rinascimento italiano, voluto dal principe Vescovo e Cardinale Bernardo Cles (1485-1539); alla fine del Seicento risale invece la barocca **Giunta Albertiana**. All'estremità meridionale del complesso si trova **Torre Aquila**, che conserva all'interno il celebre **Ciclo dei Mesi**.

Nel rispetto degli orari programmati ... è andata nel "modo migliore" !!!



... la visita all'interno del castello ...



NOTIZIE IN BREVE

Il **10 Maggio 2015** al Vincitore del **4° Trofeo PAN** nella categoria *“Velivoli”* della **Mostra Concorso di Modellismo Statico** organizzato da **GAMS - Gruppo Appassionati Modellismo Statico**, a Rive d'Arcano (UD), il **Circolo della P.A.N.** ha offerto una *“targa” con velivoli PAN in miniatura.*

In rappresentanza del **Circolo della P.A.N.** alla premiazione che si è svolta al Forte Col Roncone di Rive d'Arcano hanno presenziato i componenti il Consiglio Direttivo: **FRANZ, MASUTTI, ZONTA e ROSSI Luigi.**

Il **31 Luglio 2015** il **Socio M.Ilo Aiutante Ennio DEL FABBRO** e la *“moglie” Carmen* sono diventati *“nonni”* di **ALESSIA.**

Felicitazioni vivissime alla *“mamma” ELISA* ed alla nuova *“padrona di casa”.*

Il **12 Settembre 2015** il **Socio M.Ilo 1^ Cl. Emiliano STAVOLO** è convolato *“a giuste nozze”* con **RITA.**

Tantissimi auguri affinché la vostra unione sia l'inizio di un felice e lungo futuro insieme.

Promozioni

Il **14 Luglio 2015** il **Socio Giulio ZANLUNGO** è stato promosso **Capitano.**

Ne siamo venuti a conoscenza dopo la ricezione del Decreto D.T. del 29/10/2014.

Congratulazioni ed “auguri” per il proseguimento della tua bella avventura alle Frecce Tricolori.

Momenti tristi

Il **30 Marzo 2015**

è deceduto il **Socio Col. Pil. LUIGI LINGUINI.**

Il **6 Aprile 2015**

è deceduta **ADELAIDE BONVICINI “madre”** del

Socio Col. Pil. Giampietro GROPLERO di Troppenburg.

Il **24 Maggio 2015**

è deceduta **EMMA PERESSIN vedova ZONTA “madre”** del **Socio 1° M.Ilo Lgt. Mauro ZONTA.**

Il **30 Maggio 2015**

è deceduta **MARIA MALIZIA vedova POFTE “madre”** del **Ten. Pil. IVANO POFTE** (deceduto incivolo **G 91 PAN** del 14/03/1974) e *“nonna”* del **Socio Andrea POFTE.**

Il **18 Giugno 2015**

è deceduto il **Socio Col. RENATO ROCCHI.**

Alla “moglie Cecilia e ai “figli” Sabrina, Rossana e Luca LINGUINI”;

ai “figli” Giampietro, Tintin e Andrea GROPLERO di Troppenburg ”,

ai “figli” Mauro, Alessandro, Luciano e Giuseppe ZONTA;

al “nipote” Andrea POFTE;

alla “moglie” Lucy e ai “figli” Susanna, Paolo e Cristiana ROCCHI

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



PER RICORDARE

HA SPICCATO L'ULTIMO VOLO

LUIGI LINGUINI

Alle "Frecce Tricolori" dal 11/11/1961 al
18/02/1971

Socio fondatore del
"Circolo della P.A.N." dal 1988

E' con profonda emozione e rispetto che voglio ricordare l'amico "sardo" Luigi LINGUINI che ho avuto con me nella Pattuglia Acrobatica delle "Frecce Tricolori".

Ragazzo modesto e riservato, dotato di una grande forza e passione, capace di esprimersi al meglio in una formazione che ha raccolto tanti successi in campo nazionale e internazionale.

Ha sempre affrontato l'addestramento prima e le esibizioni poi con estrema concentrazione, senza mai concedere spazio all'emozione, pur essendo entusiasta del suo ruolo.

Con il suo parlare pacato infondeva serenità e tranquillità aveva una innata "capacità di contatto" sempre con un atteggiamento positivo, prima interiore che esteriore, nei confronti del prossimo; aveva una istintiva capacità di comunicare mettendo a proprio agio gli altri e sentendosi a proprio agio.

Riusciva a suscitare nell'altro una favorevole disposizione,



**il giovane Luigi LINGUINI
a Rivolto nel 1962**



... nella tenerezza e



nell'ufficialità ...

sapeva ascoltare ed ispirava fiducia e simpatia; in altre parole riusciva ad entrare in sintonia con gli altri ... era il sicuro confidente di chi aveva bisogno di consigli, ma soprattutto sapeva sdrammatizzare le situazioni mantenendo un grande "equilibrio emozionale".

Per i meno giovani era il "fratello maggiore", per i giovani era un "papà" ... sicuro punto di riferimento ed esempio dell'equilibrio e modestia che deve avere un Pilota che vola in una "formazione acrobatica".

Dopo gli oltre 9 anni di volo con le "Frecce Tricolori", a

chi lo incontrava a Decimomannu presso il *Reparto Sperimentale e di Standardizzazione al Tiro Aereo (AWTI) RSSTA/AWTI*, non ha mai ostentato il suo passato di Pilota acrobatico.

Amabilmente invitava a casa sua tanti Piloti dei Reparti dell'A.M. che a turno si rischieravano a Decimomannu per le così dette "campagne" di addestramento al tiro e nelle tattiche del combattimento aereo.

Naturalmente, in coerenza con il suo carattere, anche negli ultimi tempi durante la malattia ha sempre mantenuto una forte dignità interiore.

Caro LUIGI, ti sia di conforto la certezza che chi ti ha conosciuto ti ha stimato come "uomo" e come "Pilota".

Vittorio CUMIN - Assenzio GADDONI



IN RICORDO DI
RENATO ROCCHI
“esule in Patria”

**Alle “Frecce Tricolori”
 dal 1962 al 31/12/1978
 Socio fondatore del
 “Circolo della P.A.N.” dal 1988**

Intervento del Presidente del “Circolo della P.A.N.”
 Al rito funebre svoltosi il 20 Giugno 2015 a Udine

Il grande cuore di **RENATO ROCCHI** ha smesso di battere.



E' con emozione ed estrema commozione che cercherò con queste poche parole di ricordare **RENATO ROCCHI**.

Caro **RENATO** è difficile ricordare una persona unica come te.

Ci si accorge solo dopo averle perse quali sono le **persone speciali**.

Perdendo **RENATO**, il variegato mondo aeronautico italiano ha perso un punto di riferimento.

Una persona diretta, schietta, poco propensa al compromesso, caparbia, determinata.

Con alterne cadute e risalite, è andato incontro a una storia che comprende le nostre origini, i nostri valori, concreti e interiori, la nostra creatività ... e vorrei aggiungere una parola un po' in disuso: **la nostra Patria**.

Una **Patria** di tutti, per tutti, con la P maiuscola o minuscola, purché si sappia che cosa significa esserne parte, portarne il nome, difenderne i principi, riconoscendovi, con le grandi, anche le tante piccole storie di ciascuno, dalle quali nasce, cresce e si misura una comunità.

Al riguardo ricordo un breve passaggio del suo tormentato passato remoto raccontato dallo stesso **RENATO** nel suo diario **“I sogni per una Patria perduta”** sulle **“sue prigionie in Jugoslavia”** scritto per i suoi **“figli”** ... **“per ricordare ... per non dimenticare”**:

“... il 1° Maggio del 1945 Pola veniva occupata dalle truppe iugoslave ...

... venivo arrestato dall'OZNA (Polizia Politica Jugoslava) colpevole di “reaxia” (reazionario) nei confronti dell'invasore; per il nostro proposito: organizzare una manifestazione per dimostrare l'italianità di Pola ... inizialmente eravamo in 4 studenti: Bosè, Caluzzi, Rocchi, Elmi ... con la minaccia della “foiba”, venivamo trasferiti a Buccari ... a Settembre al Tribunale Militare di Fiume e processati successivamente: condannati a 2 anni in un “Campo di Rieducazione” (lavori forzati) ... successivamente la pena ci veniva ridotta a 9 mesi ... Sussak (Croazia) e Kocevje (Slovenia) i campi di lavoro ... a Febbraio del 1946 rientravamo a Pola occupata dagli Alleati (Inglesi) ... mi diplomavo a Giugno del 1946.

Lascio Pola nel Settembre del 1947 ... con il passaggio della mia “Terra” alla Jugoslavia ... rientravo quale “Esule in Patria” - rifugiato a “Gorizia la Santa” (con riferimento alla 1^ Guerra Mondiale) ... che nel 1947 era occupata dagli Alleati (USA) ma era destinata all'Italia.

Nel 1947 venivo assunto da “L'Arena di Pola” il settimanale per noi Esuli con sede a Gorizia ... io ero “l'out sider” addetto a tutti i servizi, anche in emergenza ... a quei tempi mi dilettao a scrivere (a tempo perduto) episodi di guerra.”

RENATO è sempre stata una persona che combatteva, che si confrontava sugli ideali, un fervente patriota, dotato di alti ideali.

Avevo intuito quante sofferenze **RENATO**, ancora

“giovane di belle speranze italiche”, aveva dovuto subire ... ho sempre percepito un recondito tormento che ogni tanto veniva a galla ora se proviamo a riflettere è tutto più chiaro.

Probabilmente oggi il mondo richiede nuove modalità di impegno, ma lo spirito propulsore vissuto da **RENATO** nel suo essere e nel suo agire, credo indichi a noi tutti la strada unica nella quale ciascun individuo è chiamato a vivere senza condizioni e senza compromessi, ricercando la freschezza della spontaneità, desiderando quel fervore che nasce dalle radici, le quali ci permettono di recuperare le grandi motivazioni.

Arruolato in Aeronautica nel 1953, dal 1962 al 1978 per ben 17 anni è stato **Responsabile delle Pubbliche Relazioni e Speaker delle “Frecce Tricolori”**. Alle **Frecce Tricolori**, quando lo riteneva necessario, sapeva essere un guerriero, difendendo a spada tratta le sue idee e, all'occorrenza, ne diventava un fidato e strenuo difensore ... la sua famiglia adottiva che tanto amava.

RENATO è stato sempre molto attento a ricordare tutti i personaggi che hanno fatto la storia delle **Pattuglie Acrobatiche**, diffondendo i sani principi che hanno permesso e permettono all'**Aeronautica Militare Italiana** e alla **Nazione** di essere orgogliosa del **Nostro Reparto**.

Inoltre ha contribuito a preservare gli affascinanti ex-velivoli delle P.A.N. che vogliono ricordare, alla mente dei visitatori ed *“in memoria”*, tutti i valenti **Specialisti e Piloti** che indistintamente hanno contribuito alla **“storia” delle Pattuglie Acrobatiche nel nostro tempo**, spinti da un immenso entusiasmo, con il loro lavoro, la loro tenacia, le loro capacità.

Quale **“memoria storica”** delle **Pattuglie Acrobatiche Nazionali del dopoguerra** la sua opera **“La meravigliosa avventura”** è stata così apprezzata dal **Gen. S.A. DUILIO FANALI**: *“E' eccezionale la tua capacità di raccogliere e trasmettere lo spirito degli uomini, degli ambienti e delle circostanze, nonché la scrupolosità con la quale riferisci avvenimenti che per noi anziani (non vecchi!) rimangono esemplari ed espressivi dei momenti più belli che abbiamo trascorso con l'Aeronautica.”*

Resterà per tutti quelli che lo hanno conosciuto il ricordo molto bello della sua generosità e dovremo far vivere ancora

la sua vicenda come un esempio utile per i più giovani e come un grande patrimonio da rinnovare ... la nostra **Aeronautica Militare unitamente al Circolo della P.A.N.** devono contribuire a non disperderlo.

Senza retorica, posso serenamente affermare che **RENATO** lascia un vuoto difficilmente colmabile.

Riflettendo però in questi ultimi tempi dove era sofferente, ma mai domo, mi pare opportuno far emergere **la testimonianza** che il suo vissuto ha messo in luce, cioè: **il centro della Sua vita.**



In **RENATO** c'era un centro di attrazione di tutto il suo essere e di tutto il suo agire: le **Frecce Tricolori**.

Incontrandolo si coglieva con evidenza questo. Non si potrebbe comprendere la ricchezza, la varietà e l'incidenza di tutte le sue opere, se alla base non vi fosse stata questa relazione profonda con le **Frecce Tricolori !!!**

La sua passione: vivere e comunicare la “passione” per le FRECCE TRICOLORI.

La sua scelta radicale non poteva non far nascere questa **grande passione**: descrivere il **“Volo Acrobatico”** sempre e ovunque, al fine di far nascere, risvegliare e



coltivare l'amore per le **Frecce Tricolori**, che innanzitutto **viveva nella sua persona**.

Caro RENATO molti **Soci del "Circolo della P.A.N."**, di cui sei un **"fondatore"**, hanno continuato a chiedermi di te ... **Soci** che hanno potuto apprezzare la tua genuina passione, generosità, entusiasmo e virilità d'intenti, di una vita indirizzata sempre ai più nobili ideali, vissuta con slancio e pulizia morale.

Conoscendo la tua inalterabile **"passione"**, voglio innanzitutto esprimerti il mio ringraziamento per quanto hai sempre manifestato dando appassionatamente risalto alle **tue Frecce Tricolori**.

Sei stato un riferimento per migliaia e migliaia di appassionati delle **Pattuglie Acrobatiche Nazionali**.

Infine **caro RENATO**, oso sperare che la tua passione, la tua dedizione, la tua rettitudine, con le quali hai sempre operato, vengano tenute in debito conto nell'aldilà per ogni possibile riconoscenza e ti valgano per trovare posto tra i giusti e godere del meritato eterno riposo.

Grazie **RENATO**, che il Signore ti conceda la pace eterna.

Sentitamente esprimo le condoglianze e la vicinanza di tutto il **Circolo della P.A.N.** alla famiglia riportando la dedica che lo stesso **RENATO** ha inserito nel suo libro di ricordi **"sogni proibiti"**.

A LUCY, mamma meravigliosa di SUSANNA, PAOLO, CRISTIANA e moglie mia ... indomita !

ASSENZIO GADDONI

**... così PIETRO PURPURA ricorda
RENATO ROCCHI**

RENATO è stata una persona schietta, dalla parola diretta, pronta e sempre giusta.

Provato da una guerra e ancor di più dalla perdita della terra natia, dalla quale è stato forzatamente separato, ha saputo, come molti altri giovani della sua generazione, costruire con impegno e forza il suo futuro.

Arruolato nell'Aeronautica Militare come *Controllore di Volo*.

Fu il *primo Ufficiale addetto alle Pubbliche Relazioni*, quando ancora di queste non si conosceva il significato e **fu la prima "voce", il primo "speaker" della Pattuglia Acrobatica Nazionale**.

Una **"voce"** che ha accompagnato il volo a milioni di persone, che ha raccontato, descritto, illustrato gli arabeschi delle Frecce ai mille nasi all'insù che hanno portato per sempre con loro la calda voce di **RENATO** e le sue parole. Un uomo che non raccontava freddi dati ... ma calde emozioni; che sapeva incantare con le sue parole.

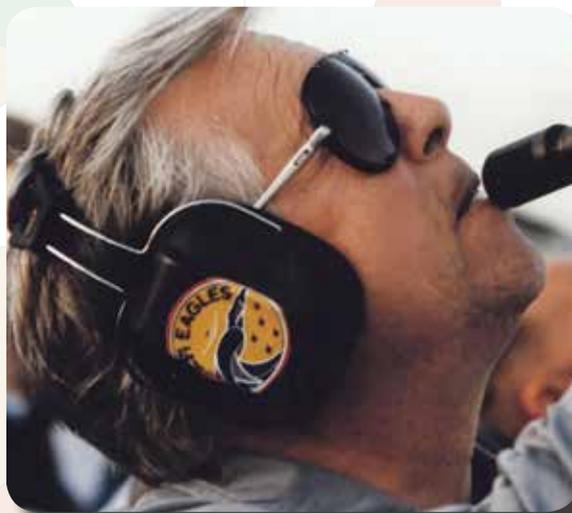
Uno **"speaker"** inventato ... auto costruito ... ma di prim'ordine.

E poi l'impegno nel gestire la parte burocratica relativa alle relazioni pubbliche che lo tratteneva sempre fino a tardi. Ma lui ha amato il suo lavoro come ha amato la sua famiglia.

Per lui le Frecce Tricolori erano la sua vita.

E' stata sofferenza distaccarsene e sofferenza lasciare l'Arma; ma **RENATO** aveva il volo nel cuore e la sua forza l'ha messa a disposizione di quelle **Alpi Eagles** che, **di estrazione Frecce Tricolori**, per un decennio è stata la **"pattuglia acrobatica civile"** più esaltante che il panorama europeo possa aver vantato.

Anche lì la sua **"voce"** e la sua opera sono state determinanti ... uniche.



Non possiamo dimenticare i libri che ci ha lasciato ... testimoni di una passione per la cultura, il volo, la storia e le tradizioni che sono riferimenti ancora unici nel panorama editoriale sulle tematiche aviatorie.

Caro RENATO, accanto a te ci sono i tuoi cari, i tuoi colleghi di un tempo, i tuoi amici ... tanti.

Buon decollo RENATO !

Lassù ritroverai li amici che ti hanno preceduto e chissà ... forse anche là commenterai i loro voli nei cieli azzurri davanti al volto di DIO.

PIETRO PURPURA

Una DATA ... 22 Settembre ...

Il RICORDO di Luisa vedova JANSA

Da 17 anni partecipo ogni 22 Settembre alla solenne cerimonia che la *Sezione A.A.A. di Palmanova* organizza sul Bastione Foscarini, al "*Parco dell'Aviatore*", per onorare la memoria di mio "*marito*", **Cap. Valentino JANSA, Pilota delle Frece Tricolori** che nel lontano 22 settembre 1971 sacrificò la propria vita per evitare che il suo **G 91 PAN** in avaria si schiantasse sulla città di Palmanova. A questo appuntamento divenuto per me irrinunciabile, partecipano sempre anche *amici di un tempo*, **Emma BORGA vedova del Comandante Danilo FRANZOI, colleghi di Valentino, Autorità e rappresentanti delle Frece Tricolori.**

Quest'anno era presente anche il **Presidente del Circolo della P.A.N. Col. Pil. Assenzio GADDONI** insieme ai **Consiglieri Magg. Gianfranco BALDAN** ed il **1° M.Ilo Lgt. Luigi ROSSI**, il **Sindaco di Palmanova** e una **folta rappresentanza della A.A.A. con i Labari** che sempre suscitano commozione, orgoglio e rispetto.

Emozioni vivide e profonde, che trasmettono l'abbraccio affettuoso di ognuno, sentimenti di condivisione che leniscono le ferite e le trasformano in alti valori morali.

Dopo l'**Alzabandiera** e la **SS. Messa** è stata deposta una **corona d'alloro al "cippo" dedicato al Cap. Pil. Valentino JANSA**, seguita dagli **Onori agli Aviatori caduti di Palmanova** e dall'immane lettura della **Preghiera dell'Aviatore.**



Palmanova, 22 settembre 2015

Durante la **SS. Messa**, ero triste e turbata per la grande assenza dell'indimenticabile "*amico fraterno*" **Renato ROCCHI**, che poco tempo fa ci ha lasciato ... penso e spero che ora sia lassù tra i suoi colleghi ed amici.

Quest'anno la commemorazione mi ha commosso in modo speciale quando, al termine delle allocuzioni del **Sindaco** e del **Presidente Onorario dell'A.A.A.**, sono stati nominati uno ad uno **90 Caduti iscritti nell'Albo d'Oro della Grande Guerra**, a cui è seguita la consegna di **12 medaglie commemorative**, coniate in occasione del Centenario, ai familiari giunti anche da Roma, dalla Toscana e persino dalla Sicilia ... la loro commozione era palpabile e così nota a me stessa.

Potevo ben comprendere ognuno di loro, poiché **la condivisione del "ricordo" trasmette uno straordinario sentimento di consolazione e di riconoscenza.**

E' seguito un momento conviviale presso la **Sede dell'A.A.A. di Palmanova**, durante il quale il **Presidente del Circolo della P.A.N.** mi ha emozionato in modo inaspettato; sottolineando i miei sentimenti autentici di affetto e di appartenenza al **Circolo** ha suggellato il suo breve e sentito intervento con uno splendido e significativo dono per me e la mia "*amica di sempre*" la **Signora Emma FRANZOI**, che con entusiastica passione e attaccamento partecipa a tutti gli eventi del **Circolo della P.A.N.:** un **quadro con formazione a diamante di 9+1 G 91 PAN (modellini argentati) con targa dedicata.**

Commosa, compiaciuta e grata, ringrazio di cuore il Circolo della P.A.N. per questo bellissimo regalo!



Deposizione della corona al cippo dedicato al Cap. Pil. Valentino JANSA



Il Cap. Pil. Valentino JANSA

Desidero esprimere altresì la mia sentita riconoscenza al Presidente della A.A.A. di Palmanova Romeo DENTESANO, al Presidente Onorario Filiberto DE BIASIO, insieme a tutti i Consiglieri e Soci, che con la loro generosa e infaticabile opera, mi donano ogni anno conforto e vicinanza.

Infatti ... ricordare significa "TENERE VICINO AL CUORE" e quando qualcuno li ricorda é come se noi continuassimo a rimanere con loro !

LUISA BORESTI vedova JANSA

PER LA PRIMA VOLTA ASSIEME TUTTI GLI ASTRONAUTI ITALIANI

... in orbita capiamo la fragilità della TERRA ...



Rivolto, 6 settembre 2015

Bagno di folla a Rivolto (UD) per gli **8 Astronauti Italiani**, che hanno preso parte nella base dell'Aeronautica Militare all'**Air Show** organizzato per celebrare il **55° Anniversario della Pattuglia Acrobatica Nazionale**.

Erano presenti il **Gen. B.A. Roberto Vittori**, il **Ten. Col. Walter Villadei**, il **Magg. Luca Parmitano**, il **Cap. Samantha Cristoforetti**, il **Col. (r) Maurizio Cheli**, l'**Ing. Paolo Nespoli**, l'**Ing. Franco Malerba** e l'**Ing. Umberto Guidoni**.

Gli Astronauti italiani

L'Italia vanta una lunga e solida tradizione nel settore spaziale, in particolar modo, nell'attività di ricerca sulla **Stazione Spaziale Internazionale** tanto che l'**ASI** (Agenzia Spaziale Italiana) è l'unica agenzia spaziale ad aver accesso diretto alle risorse di utilizzazione della **ISS** (Stazione Spaziale Internazionale).

Ora che la costruzione della Stazione è terminata, è iniziata la fase di utilizzo a tempo pieno di questo avamposto spaziale dell'umanità.

L'attività degli Astronauti è quindi focalizzata principalmente sull'attuazione del piano di ricerca e sperimentazione multinazionale e multidisciplinare programmato anche con l'utilizzo delle diverse strumentazioni presenti a bordo, alcune delle quali di realizzazione italiana.

Ripercorriamo la nostra storia nelle missioni in orbita intorno al pianeta Terra.

In poco più di un ventennio hanno viaggiato nello Spazio **sette italiani.**



FRANCO MALERBA



Età: 68 anni, è nato il 10 ottobre 1946 a Busalla (Genova).

Astronauta dal: 1991.

Viaggi spaziali: 1, nel 1992.

Ruolo e missioni: prime payload specialist per la missione Tss-1 della Nasa, volo spaziale Sts-46.

Tempo trascorso nello Spazio: 7 giorni 23 ore 15 minuti.

Veicoli spaziali utilizzati: Space Shuttle Atlantis.

Attività extraveicolari: nessuna.

Addestramento: Johnson Space Center della Nasa a Houston.

È stato il **primo Astronauta italiano** che ha viaggiato nello Spazio.

Durante la missione condotta nell'estate del 1992 a bordo dello *Space Shuttle "Atlantis"* il suo compito era testare il **satellite italiano Tethered**, una testimonianza del ruolo internazionale del nostro Paese nella scienza e nella tecnologia di frontiera. Anche se purtroppo il sistema del satellite funzionò male poiché il filo a cui era collegato si srotolò solo per qualche centinaio di metri, il volo di **Malerba** durato quasi otto giorni è di diritto entrato nella **storia dell'esplorazione spaziale**.

Negli anni successivi alla missione, **Franco Malerba** è stato uno dei fondatori della **Società Spaziale Italiana (SSI)** e più volte è stato relatore del **Parlamento europeo** sui programmi per la ricerca, l'innovazione e le infrastrutture hi-tech. I suoi interventi, in particolare, sono serviti da ispirazione per il quinto programma europeo di ricerca sulla **politica spaziale**, ma anche per il programma comunitario per la **navigazione satellitare**.



MAURIZIO CHELI



Età: 56 anni, è nato il 4 maggio 1959 a Zocca (Modena).

Astronauta dal: 1993.

Viaggi spaziali: 1, nel 1996.

Ruolo e missioni: mission specialist nel volo spaziale Sts-75.

Tempo totale trascorso nello Spazio: 15 giorni 17 ore 41 minuti.

Veicoli spaziali utilizzati: Space Shuttle Columbia.

Attività extraveicolari: nessuna.

Addestramento: Johnson Space Center della Nasa a Houston.

Maurizio Cheli è stato il primo italiano ad aver ricevuto il ruolo di **mission specialist** per il *Satellite "Tethered"*, nella stessa missione in cui il connazionale **Umberto Guidoni** era a bordo del medesimo Shuttle "*Columbia*" come specialista di carico utile. Anche in quella occasione, purtroppo, il *Satellite "Tethered"* non funzionò e il filo si srotolò soltanto per un chilometro circa.

Dopo essere tornato a Terra, dal 1996 **Cheli** venne assunto da **Alenia Aeronautica** e due anni più tardi diventò responsabile dello sviluppo del caccia europeo *Eurofighter Typhoon* con l'incarico di Capo Pilota Collaudatore per velivoli da combattimento. In Italia, in particolare, volò dalla base dell'aeronautica di Decimomannu.

Nel 2003 **Cheli** ha pilotato l'*Eurofighter Typhoon* all'Aeroporto Baccarini di Grosseto sfidando la Ferrari F1 di *Michael Schumacher* e vincendo il duello per 2 a 1.

A maggio di quest'anno l'Astronauta ha pubblicato il libro autobiografico **Tutto in un istante**.

UMBERTO GUIDONI

Età: 60 anni, è nato il 18 agosto 1954 a Roma.

Astronauta dal: 1995.

Viaggi spaziali: 2, nel 1996 e nel 2001.

Ruolo e missioni: specialista di carico utile del volo spaziale Sts-75 e nel volo spaziale Sts-100, assemblaggio della Stazione spaziale internazionale.

Tempo totale trascorso nello Spazio: 27 giorni 15 ore 12 minuti.

Veicoli spaziali utilizzati: Space Shuttle Columbia, Space Shuttle Endeavour, breve permanenza a bordo della Stazione spaziale internazionale.

Attività extraveicolari: nessuna.

Addestramento: Johnson Space Center della Nasa a Houston.



Astronauta, laureato in fisica e anche esponente politico di sinistra, **Umberto Guidoni** è stato il primo europeo a mettere piede all'interno della *Stazione Spaziale Internazionale* durante la sua missione nella primavera del 2001.

Già cinque anni prima aveva preso parte a un volo spaziale organizzato dalla NASA, viaggiando a bordo dello *Space Shuttle "Columbia"* insieme a **Maurizio Cheli**.

Durante la sua carriera da Astronauta ha compiuto **oltre 400 orbite** intorno alla Terra, percorrendo circa 18 milioni di chilometri.

Nel corso della sua prima missione, nel 1996, **Guidoni** si occupò del controllo degli esperimenti elettrodinamici sul *Satellite "Tethered"* e proprio durante la missione si riuscì

finalmente a dimostrare che nello Spazio era possibile sfruttare l'[energia solare](#) per generare potenza elettrica.

Il secondo viaggio nello Spazio, a bordo dell'"*Endeavour*", fu invece dedicato all'assemblaggio della [Stazione spaziale internazionale](#), in particolare del *Modulo logistico pressurizzato* (Mplm) "*Raffaello*", oltre che del *braccio robotico canadese* "*Canadarm 2*".

Parallelamente all'attività politica, nell'ultimo decennio **Guidoni** si è dedicato agli esperimenti scientifici sul modulo europeo "*Columbus*" presso Noordwijk nei Paesi Bassi, ma soprattutto si è occupato di **divulgazione scientifica** attraverso l'organizzazione di eventi legati allo Spazio.

Recentemente ha anche pubblicato libri sia per adulti sia per ragazzi e ha condotto le trasmissioni radiofoniche *Dallo Sputnik allo Shuttle* e *Dalla Terra alla Luna* in onda su radio Rai due.

ROBERTO VITTORI



Età: 50 anni, è nato il 15 ottobre 1964 a Viterbo.

Astronauta dal: 1998.

Viaggi spaziali: 3, nel 2002, nel 2005 e nel 2011.

Ruolo e missioni: volo spaziale Sts-134, pilota Soyuz, responsabile esperimenti scientifici.

Tempo totale trascorso nello Spazio: 35 giorni 12 ore 26 minuti.

Veicoli spaziali utilizzati: Space Shuttle Endeavour, navicelle Soyuz (Tm-34, Tma-05 e Tma-06), permanenza a bordo della Stazione spaziale internazionale.

Attività extraveicolari: nessuna.

Addestramento: Johnson Space Center della Nasa a Houston, Star City in Russia.

Vittori è l'Astronauta italiano con il maggior numero di missioni all'attivo, e insieme a **Paolo Nespoli** è l'unico ad essere salito [già due volte](#) sulla Stazione Spaziale Internazionale.

Durante la sua seconda missione, nel 2005, ha pilotato la *navetta* "*Soyuz*" durante la fase di approccio alla ISS.

Nel corso della sua carriera da Astronauta ha effettuato molti esperimenti scientifici, fra cui ad esempio il **progetto Lazio** (*Low altitude zone ionization observatory*) per conto dell'**Agenzia Spaziale Italiana**, ma anche esperimenti di affaticamento fisico in cui si è prestato come *cavia*, così come di germinazione di piante erbacee nel tentativo di individuare una possibile [fonte di cibo spaziale](#).

La sua [terza missione](#), nel 2011, coincise con l'ultimo volo dello *Space Shuttle Endeavour*, che con l'[atterraggio](#) sulla Terra concluse la sua operatività.

Vittori contribuì all'installazione di alcune componenti della Stazione Spaziale Internazionale, e pilotò il braccio robotico della stazione durante il posizionamento del [rilevatore di raggi cosmici Ams-02](#), progettato per studiare la materia oscura.

Nel maggio del 2011 **Vittori** entrò a bordo della ISS: per la prima (e finora unica) volta, sulla stazione erano ospitati contemporaneamente [due astronauti italiani](#). Già da cinque mesi, infatti, in missione in orbita c'era il collega **Paolo Nespoli**.

PAOLO NESPOLI



Età: 58 anni, è nato il 6 aprile 1957 a Milano.

Astronauta dal: 1998.

Viaggi spaziali: 2, nel 2007 e nel 2010-2011.

Ruolo e missioni: volo spaziale Sts-120, mission specialist dell'Esa per le missioni *Esperia* e [MagISStra](#), membro della Expedition 26/27 sulla Iss.

Tempo totale trascorso nello Spazio: 174 giorni 9 ore 40 minuti.



Veicoli spaziali utilizzati: Space Shuttle Discovery, navicella Soyuz (Tma-20M), permanenza a bordo della Stazione spaziale internazionale.

Attività extraveicolari: nessuna.

Addestramento: Johnson Space Center della Nasa a Houston.

Durante la prima missione di **Nespoli**, nel 2007, tutto l'equipaggio in orbita si è occupato dell'assemblaggio del *nodo multifunzionale "Harmony"* della stazione spaziale, prodotto da industrie del nostro Paese ed essenziale per l'**ulteriore espansione** della struttura orbitante.

Nespoli, in particolare, si è occupato di coordinare le attività extraveicolari, senza però prenderne parte in prima persona.

Nel corso della stessa missione, battezzata **Esperia**, **Nespoli** è stato protagonista del riposizionamento di uno dei quattro pannelli solari adibiti all'alimentazione della stazione.

Negli stessi giorni si è occupato anche di diversi esperimenti di biologia e di fisiologia umana, in cui furono analizzate le **risposte fisiologiche** del suo organismo, che lui stesso continuò a definire "*un esperimento scientifico*" anche dopo il suo ritorno sulla Terra.

Nell'anno successivo alla prima avventura spaziale, nel 2008, **Paolo Nespoli** fu inserito nell'equipaggio della successiva *Expedition 26/27*, un altro volo abitato di lunga durata sulla ISS **partito poi due anni più tardi**, nel dicembre 2010.

Durante il periodo di **volo in orbita**, **Nespoli** si è occupato soprattutto di esperimenti scientifici e di **dimostrazioni hi-tech**, oltre che a numerose attività di educazione e **divulgazione scientifica**, condotte quotidianamente anche **via Twitter**.

Vi ricordate quando ci ha raccontato **che cosa si mangia** e **che cosa si sente** nello Spazio?

O quando ha mostrato **come si studia il cervello** in **assenza di gravità** o come **è difficile lavarsi i capelli**?

Dopo 159 giorni in orbita, **Nespoli è atterrato** a bordo di una *navicella Soyuz* nella steppa del Kazakistan.

Era il maggio 2011, e da allora non ha più viaggiato nello Spazio.

LUCA PARMITANO

Età: 38 anni, è nato il 27 settembre 1976 a Paternò (Catania).

Astronauta dal: 2009.

Viaggi spaziali: 1, nel 2013.

Ruolo e missioni: ingegnere di volo, membro della Expedition 36/37 sulla Iss (missione Volare).

Tempo totale trascorso nello Spazio: 166 giorni 6 ore 19 minuti.

Veicoli spaziali utilizzati: navicella Soyuz (Tma-09M), permanenza a bordo della Stazione spaziale internazionale.

Attività extraveicolari: 2 (per un totale di 7 ore e 39 minuti).

Addestramento: Johnson Space Center della Nasa a Houston, centro Eac dell'Esa a Colonia, Star City in Russia, Canada e Giappone.



Dopo essere stato incluso nell'equipaggio di riserva della missione *Expedition 34*, **Parmitano** è stato finalmente selezionato come "*ingegnere di volo*" per le **Expedition 36 e 37**.

E' quindi stato lanciato dal cosmodromo di **Baikonur** in Kazakistan nel maggio 2013 a bordo di un *veicolo Sojuz* insieme a **Fëdor Nikolaevič Jurčichin** e **Karen L. Nyberg**.

Il suo volo abitato sulla Stazione Spaziale Internazionale prevedeva la partecipazione diretta di **Parmitano** ad almeno due **attività extraveicolari** (Eva).

Con la **prima passeggiata spaziale** del 9 luglio 2013, durata poco più di 6 ore, **Parmitano** è diventato il primo (e finora unico) astronauta italiano ad aver **camminato nel vuoto** dello Spazio.

Purtroppo la seconda Eva di **Parmitano**, il 16 luglio 2013, è stata interrotta bruscamente dopo un'ora e mezza poiché l'astronauta **stava rischiando di affogare** a causa di una infiltrazione di acqua all'interno del casco della sua tuta *Extravehicular mobility unit* (Emu).

Fortunatamente, il sangue freddo e l'addestramento – come lui stesso **raccontò** nei mesi successivi – hanno permesso a **Parmitano** di raggiungere il *joint airlock* e di rientrare nella stazione prima che fosse troppo tardi.

Parmitano è rientrato sulla Terra nel novembre 2013 dopo sei mesi in orbita.

Dallo scorso 20 luglio è a capo della [missione di addestramento sottomarino](#) della NASA che va sotto il nome di **programma Neemo**.

SAMANTHA CRISTOFORETTI



Età: 38 anni, è nata il 26 aprile 1977 a Milano.

Astronauta dal: 2009.

Viaggi spaziali: 1, nel 2014-2015.

Ruolo e missioni: membro della Expedition 42/43 sulla Iss (missione Futura), responsabile esperimenti scientifici, ingegnere di volo delle navicelle Soyuz.

Tempo totale trascorso nello Spazio: 199 giorni 16 ore 42 minuti.

Veicoli spaziali utilizzati: navicella Soyuz (Tma-15M), permanenza a bordo della Stazione spaziale internazionale.

Attività extraveicolari: nessuna.

Addestramento: Johnson Space Center della Nasa a Houston, centro Eac dell'Esa a Colonia, Star City in Russia, Canada e Giappone.

Cominciamo dai record: **Samantha Cristoforetti** è la prima (e al momento unica) **donna italiana** ad essere stata inserita negli equipaggi dell'Agenzia Spaziale Europea (ESA), ma soprattutto è l'Astronauta europeo che ha trascorso **più tempo in orbita**, sfiorando i **200 giorni** consecutivi di missione spaziale.

Samantha detiene anche il primato di durata, a livello mondiale, come donna rimasta in assoluto più a lungo nello Spazio.

Il [rientro](#) di **Samantha**, inizialmente previsto per il 14 maggio, è stato posticipato all'[11 giugno](#) scorso a [causa dell'incidente](#) avvenuto alla navicella russa [Progress 59](#) che trasportava i rifornimenti.



Settimo Astronauta italiano nello Spazio e quinto a raggiungere la Stazione Spaziale Internazionale, [durante la missione Samantha](#) ha condotto soprattutto esperimenti sulla **fisiologia umana** e **analisi biologiche**, ma si è concentrata anche [sul cibo](#) in orbita e sulle tecnologie di [stampa 3D in assenza di peso](#), per capire come stampare pezzi di ricambio per la stazione senza dover attendere gli invii dalla Terra.

Dopo il suo ritorno sulla Terra, **Samantha** è stata ricevuta dal **Presidente della Repubblica Sergio Mattarella** al Quirinale e ha pranzato con il **Presidente del Consiglio Matteo Renzi**.

Samantha ha seguito il normale periodo di **riabilitazione** alla vita sulla Terra dopo i mesi trascorsi in assenza di gravità in Germania.



Nelle prossime settimane inizieranno ad arrivare i [primi risultati scientifici](#) degli esperimenti che ha condotto all'interno della ISS.

Del viaggio di **Samantha** resteranno nei ricordi anche l'intervista (quasi) in diretta al [festival di Sanremo](#), il falso allarme per la presunta [perdita di ammoniaca](#) all'interno della ISS e soprattutto le tante immagini mozzafiato del nostro pianeta visto da 400 chilometri di altezza.



Astronauti italiani mai andati nello Spazio

LUCA URBANI



Età: 58 anni, è nato il 11 maggio 1957 a Roma. Astronauta dal: 1995.

Ruolo e missioni: specialista di carico utile di riserva per la missione Sts-78 del 1996.

Addestramento: Johnson Space Center della Nasa a Houston.

Oggi in pensione, nel 1996 **Urbani prese parte da Terra** alla **missione Sts-78** (come coordinatore dell'equipaggio e delle operazioni di controllo del carico) presso il centro **Marshall Space Flight** di Huntsville.

tratto da: wired.it/scienza/spazio

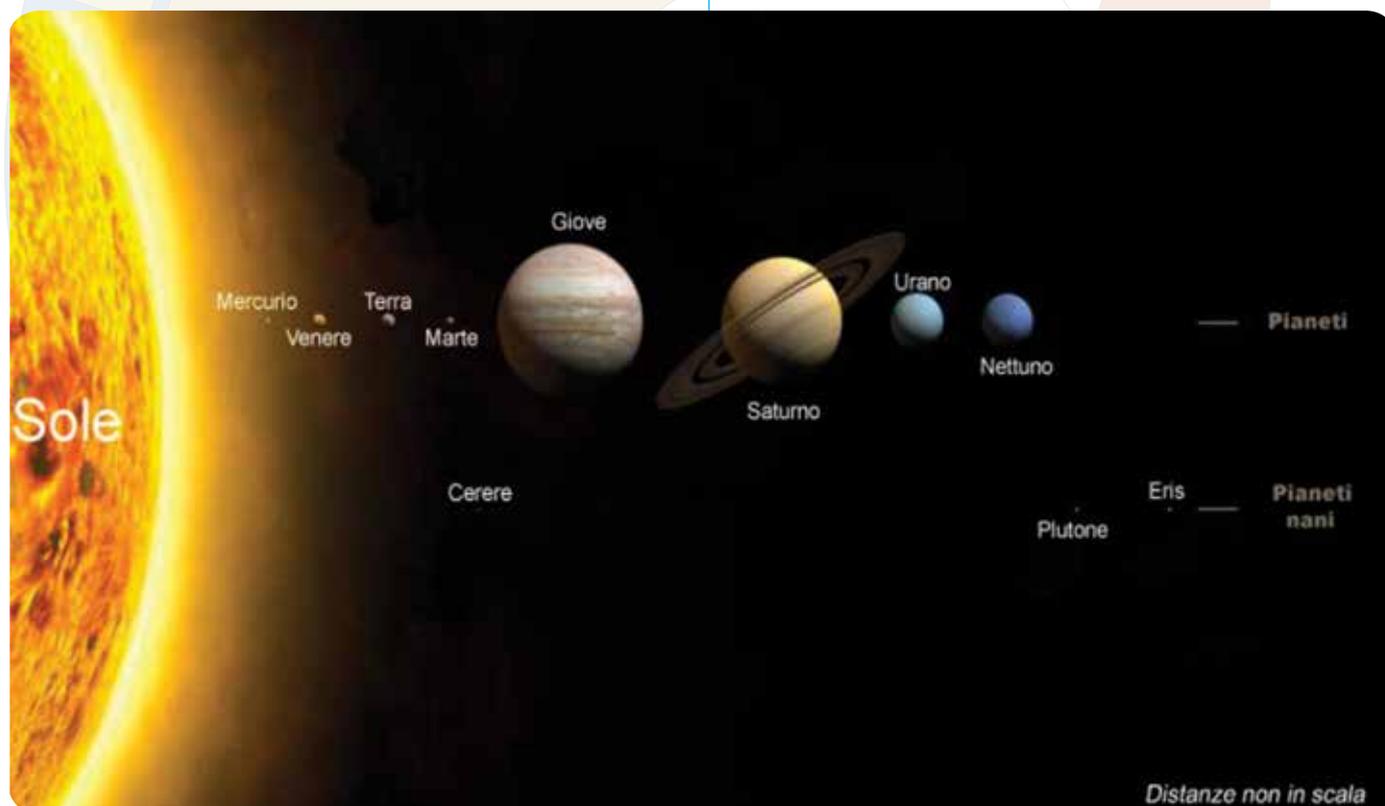
WALTER VILLADEI



Il **T.Col. Villadei**, laureato in **Ingegneria Spaziale**, l'8 ottobre 2015 ha completato la fase avanzata di addestramento presso il "**Gagarin Cosmonaut Training Centre**" di **Star City** in Russia, conseguendo la qualifica di **Soyuz Flight Engineer n.1** e quella **avanzata sui sistemi russi** utilizzati per le **attività extraveicolari** (EVA) e della **Stazione Spaziale Internazionale** (ISS).

Villadei è quindi pronto per un'eventuale prossima assegnazione ad una opportunità di volo nello Spazio, quale **ottavo Astronauta italiano**.

Fonte: **III Reparto - Pianificazione dello Strumento Aerospaziale**
Autore: **3° Ufficio "Politica Spaziale Aeronautica"**



Distanze non in scala



"Getti Tonanti"
5° Aerobrigata
1959 - 1960



"Frece Tricolori"
313° Gr. A.A.
1961



"Cavallino Rampante"
4° Stormo
1952



"Lancieri Neri"
2° Aerobrigata
1958 - 1959



"Frece Tricolori"
313° Gr. A.A.
1962 - oggi



"Gulizzo" - "Getti Tonanti"
5° Aerobrigata
1953 - 1956



"Diavoli Rossi"
6° Aerobrigata
1957 - 1959



"Cavallino Rampante"
4° Aerobrigata
1956 - 1957



"Tigri Bianche"
51° Aerobrigata
1955 - 1956