



Circolo della P.A.N.

Notiziario riservato ai Soci del Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale
Direzione Redazione: Aerobase Rivolto - via Udine, 56 - 33033 Rivolto (UD)
www.circolodellapan.org 1° marzo 2016

ANTONIO GALLUS
è sempre con noi!
alle Freccie Tricolori
dal 05/09/1969 al 02/09/1981

Voglio ricordare **Antonio GALLUS**, **"TONI"** per gli amici ... e ne aveva tanti.

E' un personaggio poco ricordato della storia della **PAN**, emblematico, assieme a moltissimi altri, della generosità che contraddistingue l'essere un **Pilota delle "Freccie Tricolori"**.

Ho avuto la fortuna di volare con **"TONI"** per quasi 7 anni ed assicuro che era un *Pilota "eccezionale"*; da *Capo-formazione* sviluppava le manovre acrobatiche sempre in modo coordinato, armonico, progressivo ed uguale ... l'acrobazia era una danza su un binario disegnato nel cielo e gli ordini di esecuzione delle manovre acrobatiche erano perentori ma nello stesso tempo calmi.

Sarebbe troppo facile continuare a ricordare le doti di **"TONI"** come **"pilota"** ... ma ci sono i fatti che parlano per lui: foto, video e le forti emozioni lasciate a chi ha assistito alle *Manifestazioni Aeree* del suo periodo, piuttosto preferisco sottolineare alcuni caratteri dell' **"uomo"**.

Sempre sereno, tranquillo ed equilibrato; affrontava qualsiasi situazione, anche la più critica, con calma seppur in modo determinato ... ciò ovviamente gli era concesso grazie alla sua *straordinaria "professionalità"*.

Era molto generoso sia in volo che a terra verso i colleghi bisognosi di qualche consiglio che dava con la sua usuale semplicità ed umiltà; il suo altruistico impegno era finalizzato a mantenere inalterato lo **"spirito di squadra"** che è un elemento integrante delle **"Freccie Tricolori"**.

"Toni" dimostrava sempre di capire i problemi connessi alle tensioni, a volte forti, insite nello svolgimento di una stagione acrobatica e, dopo averli lasciati decantare, con un atteggiamento spontaneamente tranquillo riusciva a tranquillizzare e rasserenare i colleghi e quindi tutto l'ambiente ... era un vero **"leader"** !

Con gli **Specialisti** aveva un rapporto di grandissima reciproca stima e rispetto, ed aggiungerei, anche di amicizia. Verso le migliaia di **"appassionati"** che lo avvicinavano era sempre cortesemente disponibile ed aveva sempre un portamento signorile e gentile.

Ha rappresentato con orgoglio l'Italia nel mondo trasmettendo forti emozioni che hanno lasciato un'immensa gioia, riempiendo ogni volta il cuore di **"italianità"**.

Sì, il tuo ultimo volo è stato una dolorosissima perdita, ma ancora oggi tutti ti ricordano sempre con la tua proverbiale espressione serena ... la qualità degli uomini forti !

ASSENZIO GADDONI



Quel fatidico giorno era il 2 settembre del 1981.

Il Comandante **Antonio GALLUS**, era nato a Selargius (CA), un paesone alla periferia di Cagliari, il 22 Settembre 1939, a 20 anni prestò servizio di leva come *Ufficiale di Complemento in Aeronautica*, ma il suo sogno era diventare **"Pilota Militare"**.

Nel 1961 fu ammesso al *Corso A.U.P.C. (Allievi Ufficiali Piloti di Complemento)*, nella Scuola di Volo di Lecce - Galatina conseguì il **"Brevetto di Pilota Militare"** ... il suo sogno era ormai una realtà !

Fu assegnato alla *36° Aerobrigata* presso il *12° Gruppo Caccia Intercettori (74° Squadriglia)* dove conseguì la *"Combat Readiness"* su velivolo *Fiat F-86/K*.

Nel 1969 venne assegnato alla **P.A.N.** ricoprendo la posizione di *2° Gregario Sinistro - pony 4 (1970-71)*, *2° Fanalino - pony 9 (1972-73)* e *Capo-formazione - pony 1 (1974-1981)*.

Era abilitato sui velivoli: *Piaggio P-148*, *North American T-6*, *Lockeed T-33/A*, *Lockeed RT-33/A*, *Canadair CL-13/Mk4 "Sabre" (F-86/E)*, *Fiat F-86/K*, *Fiat G-91/PAN*, *Fiat G-91/T*, *Siai S-208/M*, *Aeritalia G-91/Y*, *Aermacchi MB-326/E* e *Aermacchi MB-339/A*.

Il Ten. Col. A.A.r.n.s. Pilota **Antonio GALLUS** morì in un incidente di volo il 2 Settembre 1981, nella base aerea di Rivolto (UD).

Durante la manovra detta *"Arizona"*, il suo *G-91* n. 12 (utilizzato quel giorno al posto del n. 1 in manutenzione) ebbe una collisione in volo con il *G-91* n. 2 del Cap. **Fabio BROVEDANI** (*1° Gregario Sinistro*) che fortunatamente, nonostante i gravissimi danni subiti al suo aereo, riuscì ad atterrare, per il *Capo-formazione* la sorte non fu così favorevole.

Al momento dell'incidente aveva al suo attivo **246 Manifestazioni Aeree** ed un totale di **oltre 4.100 ore di volo**.

Il 3 Marzo 1983 il Col. ANTONIO GALLUS è stato insignito della Medaglia d'Oro al Valor Aeronautico per avere sacrificato la propria vita dirigendo il suo aereo, ormai privo di controllo dopo una collisione in volo con un altro velivolo durante un'esercitazione, verso una zona disabitata.



... **"TONI"** nella gioiosa serenità di esuberante centauro ...

L'Affetto **"FURLAN"** per **ANTONIO GALLUS**

Articolo tratto da:

FRIULI NEL MONDO – Mensile a cura dell'Ente
"Friuli nel mondo" - Anno XXX – n. 324 Ottobre 1981





Un poeta del volo acrobatico caduto dall'azzurro del cielo

La vita dell'uomo sta come una tela di ragno. Dura nella sua elasticità e sopporta carichi immensi. Poi d'improvviso uno strappo di vento, una mano estranea e la tela si sfilaccia, scompare nella polvere. Accade da sempre. Uomini che fanno più guerre tra mille pericoli e sfuggono miracolosamente alla morte, poi, inavvertibile, una fine. La **Pattuglia Acrobatica Nazionale d'Italia** solca i cieli friulani da cinquant'anni.

I suoi Piloti sanno tutto delle pieghe della nostra terra vista in modo normale col capo all'insù o in modo quasi spaziale a capo all'ingiù.

Anche al Ten. Col. **Antonio GALLUS**, venuto dall'antica e generosa terra di **Sardegna**, il **Friuli** non riservava segreti nelle sue pieghe di colli e di monti, di pianure arate, di fiumi e lagune sul litorale.

I cieli di Europa lo hanno visto in momenti di brivido nelle figure della **PAN**, tracciate al millimetro a velocità supersoniche. 4.200 ore di volo, un primato, e ancora sulla breccia. E' bastato un attimo di primo settembre per lacerare la tela, per troncare la danza delle mille e più geometrie del cielo, per togliere un personaggio dalla cronaca e consegnarlo alla storia.

Non si sentiva che un soldato, che un impiegato della Patria e dell'aria.

Il rischio valeva per lui come per tutti. Si muore anche inciampando in un sasso sulla strada. Così lui almeno lo diceva e lo pensava.

In realtà il grado di audacia era alto, quanto quello dell'esperienza.

L'allenamento quotidiano dei mattini sereni era un lavoro, il

lavoro del Ten. Col. **GALLUS**, e voleva dire impegno, serietà, coscienza che si deve essere sempre preparati.

Tante cose che ci sembrano da profani un miracolo, sono il frutto di un sacrificio assiduo e impagabile.

Questo elogio se lo merita il Comandante e se lo meritano i Piloti che lo hanno preceduto nel sacrificio come quelli che ne seguono le orme.

Si parla di guasto, ma c'è chi smentisce, si parla di errore, si parla di fatalità.

La figura dell'**Arizona** si è spenta all'improvviso e del suo fascino Western non è rimasto che un velivolo infranto, frantumato nell'urto, in un bagliore di fiamma.

Di **Antonio GALLUS**, nel suo casco, nel fazzoletto azzurro attorno al collo, nella tuta pressurizzata, non è rimasto che un cuore fermo, un corpo senza battiti.

Il **Friuli** lo rimpiange come uno dei suoi figli più cari.

Le lacrime di chi lo attendeva come ogni giorno con un po' di batticuore a casa si assommano al pianto dei compagni di squadra, dei parenti, degli amici.

Si è compiuto il suo ultimo volo a ottocento chilometri all'ora. Adesso vive e vola in un cielo diverso fatto di memoria e di

fede. Si compie il mezzo secolo della **Pattuglia Acrobatica Nazionale** e **GALLUS** si inserisce nella **formazione dei caduti della Pattuglia**.

La **Squadra** non vola solo per prestigio o per inutili acrobazie, vola per essere pronta alla difesa della Nazione, per affermare il nome

della nostra Aeronautica all'E-sterio, il che significa nella real-

tà ossigeno per un'industria che occupa altri uomini nel lavoro, per insegnarci che l'uomo deve superare se stesso.

Le **Frecce Tricolori** hanno perso una rondine abituata a tagliare il cielo. Ma il ricordo e l'esempio di questa rondine abituata a tagliare il cielo continuano a sfrecciare nel "**cielo friulano**" in un rombo divenuto muto e resosi eterno.



... e nell'ufficialità del Leader ...

Al Fogolàr furlan « ad honorem » che la Pattuglia Acrobatica Nazionale ha l'orgoglio di far vivere tra i suoi Piloti, il nostro sempre fedele affetto e la nostra profonda ammirazione di friulani.

DOMENICO ZANNIER



**... così SELARGIUS ha ricordato
il suo Conciittadino ...**

Articolo tratto da: La Nuova Sardegna

Pilota ed eroe GALLUS è con noi

SELARGIUS, 12 Settembre 2004.

Una folla commossa e partecipe ha ricordato ieri mattina **Antonio GALLUS**, in occasione dell'inaugurazione del monumento che è stato dedicato all'eroico Pilota selargino: tra le vie Istria e Manin, un piccolo giardino ospita un caccia **G 91 PAN**, donato dall'Aeronautica Militare, del tutto simile a quello pilotato per anni dall'eroico selargino, che si è distinto in numerose occasioni.

La storia di **Antonio GALLUS** è emblematica del suo impegno assoluto, non solo nel lavoro.

Capo-formazione delle Frecce Tricolori, nei dodici anni di permanenza nella Pattuglia Acrobatica Nazionale **Antonio GALLUS** effettuò oltre duecento manifestazioni, portando la formazione ai vertici mondiali e distinguen-

dosi lui per primo in numerose occasioni. Ma un incidente fermò la sua carriera, a soli quarantadue anni: il 2 settembre 1981, durante un'esibizione nei cieli di Udine, perse il controllo del mezzo in seguito ad una collisione in volo.

Sacrificò la vita rinunciando a lanciarsi col paracadute per portare il suo aereo lontano dal centro abitato per evitare danni alle persone che assistevano alle evoluzioni.

Un sacrificio che nessuno ha dimenticato. «*Possiamo affermare* - ha detto don Ireneo Schirru, parroco della chiesa Beata Maria Vergine - *che Antonio GALLUS è morto da eroe e da cristiano. Ha infatti sacrificato la propria vita per gli altri, secondo gli insegnamenti di Gesù, con un gesto eroico*».

Oltre alla «moglie» di **Antonio GALLUS**, **Elvira** e a tutti i **familiari** del Pilota scomparso, erano presenti numerose personalità di spicco dell'Aeronautica, come il Capo di Stato Maggiore, Gen. S.A. **Leonardo Tricarico**, e il responsabile delle strategie internazionali di difesa Gen. **Giuseppe Bernardis**, oltre al Sindaco di Selargius, **Mario SAU** e al Presidente del Club Lions cittadino, **Alberto Diana**, promotori dell'iniziativa, era presente anche il Sottosegretario alla Difesa **Salvatore Cicu**, che ha esaltato le virtù del Ten. Col. **GALLUS**: «*Questo grande eroe selargino oggi ci consente di capire qual è il valore della pace e il significato della dedizione e del sacrificio per gli altri. Chiedo a tutta la comunità, rispetto per questo luogo e per questo monumento*».



**Monumento in memoria del Col. Pil. Antonio GALLUS
G 91 della P.A.N. donato in suo ricordo
dall'Aeronautica Militare
e restaurato con l'aiuto dei Lions Club International.**



Ricordando il Magg. Pilota **RICCARDO PERACCHI**



PERACCHI era un presentatore "in solitaria".

Tratto da:

"La Meravigliosa Avventura" di Renato ROCCHI

Nel 1962, quando **SQUARCINA** era alla ricerca di Piloti "collaudati" per dar vita a quel non poco sofferto programma di "9", gli proposero il trasferimento a Rivolto di **Riccardo PERACCHI**.

SQUARCINA si affrettò a rispondere all'interlocutore:

"... no !" in quanto il "gregario" PERACCHI ha delle caratteristiche umane, oltre che professionali, nettamente negative se riferite alle esigenze del volo in formazione".

Parole sante ! **Riccardo PERACCHI** non accettava il gioco di assieme, di squadra, era un purosangue che voleva

e sapeva esprimersi al massimo in un programma che per Sua bravura sublimava.

Negli ambienti aeronautici era conosciuto ed amato all'estero, era riconosciuto e sopportato in Patria. Soprattutto per quel suo temperamento estroso, spesso poco conciliante, in particolare con i superiori, difficile da amministrare, con addosso una dose di sarcasmo capace di distruggere chicchessia.

Eppure non era un prepotente, un invadente; era un timido che sapeva di valere volando.

Contava anche tanti amici. Di più fuori dall'ambiente aeronautico, i quali, più che amarlo per affetto, lo idolatravano per la Sua bravura.

Pretendeva il massimo dalla *"sua" macchina*, il limite del possibile dal *"suo" fisico*. Ne uscì la comunione più esaltante nella storia del volo acrobatico individuale.

Era anche un pignolo, un meticoloso. In un volo programmato centellinava il carburante, perché nell'impostazione di quella figura acrobatica, a quel punto del programma, doveva avere *"tot"* di carburante, non un gallone di più, né uno di meno, altrimenti non poteva esprimersi come **Lui** voleva e pretendeva.

La pre-volo per **Lui** era una cerimonia: avanti **Lui**, dietro lo **Specialista**, un votato in pianta stabile, un bravo ragazzo pugliese che riusciva ad accettarlo.

Un giorno eravamo a Forlì, dopo la pre-volo, controllando il libretto, si accorse che aveva nei serbatoi qualche gallone di più; andò su tutte le furie, maltrattò a modo suo il *"crew-chief"* e gli ordinò di spurgare il superfluo.

A terra era così ! In volo era il *"superman"*, l'*insuperabile*, il *"magnifico"*.

Dopo qualche anno incontrai il *"crew-chief"*, quel Suo bravo ragazzo pugliese, e non persi l'occasione per "spremere" un suo possibile sentimento sull'**Uomo**, sul **Pilota**, sul *"superiore"* **PERACCHI**.

"Tornasse, non Lo lascerei mai più! Lo seguirei in capo al mondo – mi rispose con le lacrime che gli rigavano il viso – a volte mi umiliava, mi faceva imbestialire, ma è tutto niente! Oggi so quant'era grande, quanto valeva. Oggi so che era "il massimo!"

Di **Lui**, in quei giorni, scriveva una rivista aerea specializzata: *"Riccardo PERACCHI appare come il più completo tra i Piloti segnalatisi in questo dopoguerra nell'arte difficile eppure esposta al giudizio universale di presentatori di aeroplano.*

La sua possiamo considerarla come l'immagine del Pilota moderno, tutto teso all'essenziale, sorretto da una solida preparazione."

La Sua "pagella"

Nato a Verona il 28 luglio del 1931, aveva studiato presso l'Istituto Tecnico "Galileo Ferraris", entrando in Aeronautica nel febbraio del 1953.

Ufficiale di Complemento, era stato Istruttore nelle Scuole Militari dell'Aeronautica ed era stato trattenuto in servizio.

Nel 1960 aveva vinto il concorso e passava in S.P.E. – Servizio Permanente Effettivo. Promosso Capitano nel 1964, dopo aver prestato servizio in Reparti da Caccia, **Riccardo PERACCHI** era entrato nel 1965 al Reparto Sperimentale di Volo, del quale faceva parte al momento dell'incidente.



... un touch and go su un carrello ...

Nel 1973 – con Decreto del Presidente della Repubblica – l'Aeronautica Militare concedeva al Magg. Pilota **PERACCHI RICCARDO** da Verona – classe 1931 – la "Medaglia d'Oro alla Memoria" al **Valore Aeronautico** con la seguente motivazione:

"Ufficiale Pilota di rare e superiori virtù militari e di eccezionali qualità professionali, Pilota collaudatore ed acrobata di fama mondiale, si prodigava per due lustri senza risparmio di forze in numerosissime manifestazioni aeree in Italia e all'estero affermando nel mondo la presenza e la validità della tecnica e dell'ardimento aeronautico italiano suscitando l'entusiasmo delle folle e l'ammirazione ed il plauso incondizionato di tutti gli aviatori.

Nel corso di un allenamento in preparazione di altre manifestazioni, fatalmente tradito dall'ala che aveva mirabilmente guidato nei cieli, cadeva nell'adempimento del dovere.

Sublime esempio di Ufficiale e di Pilota, il cui sa-

crificio priva l'Italia e l'Aeronautica Militare di uno dei più ardimentosi e nel contempo tecnici Piloti del nostro tempo."

Pratica di Mare, 2 maggio 1969

Aermacchi MB.326

Anno di costruzione:	1957
Descrizione:	Aviogetto da addestramento, subsonico, monoplano, biposto in tandem.
Apertura alare:	m. 10,56
Lunghezza:	m. 10,66
Superficie alare:	m ² 19
Peso a vuoto:	Kg. 2.237
Velocità massima:	Km/h 816
Motore:	Roll Royce Bristol Viper 11 da 1.135 Kg. di spinta

Progettato dall'Ing. **Ermanno BAZZOCCHI**, l'addestratore **MB.326** fu uno dei più acclamati successi industriali italiani del dopoguerra essendo stato prodotto in più di 600 unità, venduto in più di cinquanta nazioni e prodotto su licenza in Australia, Brasile e Sudafrica.



I collaudi del "Macchino" iniziarono il 10 dicembre 1957 e l'anno seguente questo velivolo stabilì 9 record mondiali per la sua categoria.

L'A.M. acquistò 135 **MB.326** e a partire dal 1962 questi aeroplani equipaggiarono, per circa vent'anni, la *Scuola Volo Basico Iniziale Aviogetti (SVBIA)* a Galatina (Lecce). Il Macchino fu impiegato principalmente per l'addestramento al volo basico.



Nel 1967 fu sviluppata una nuova versione, il MB.326G e l'Aeronautica Militare acquistò i due prototipi che collaudò presso il Reparto Sperimentale di Volo di Pratica di Mare.

La vita operativa del "326" terminò nella seconda metà degli anni '90 dopo essere stato impiegato come velivolo di collegamento.

TESTIMONIANZE

Era il 1965 ed io facevo il Corso TACAN, UHF, IFF a Praticadi Mare. Due volte alla settimana, verso l'ora di pranzo si alzava in volo un MB 326 dal R.S.V. ... era **Riccardo PERACCHI**.

Ancora oggi pronunciando quel nome ho un brivido; ho assistito a decine di voli acrobatici, ma non ho più visto a qualcosa di più incredibile ed entusiasmante dei voli prova e dimostrativi di questo assoluto "genio della cloche".

Il Capitano PERACCHI era un signore elegante, sereno dall'aria nobile che si spostava con due magnifici cani in una decapottabile bianca. Ed è vero che aveva il vizio di salire in aereo senza fare il solito girettino (un po' inutile) che fanno i Piloti "seri".

Probabilmente quello che faceva in aeroporto era il tutto quello che non gli permettevano di fare durante le esibizioni. Il cobra?? Lui lo faceva a 50 metri prua su o peggio.. prua giù.

Ma il massimo glielo vidi fare una mattina presto fra l'hangar della Sperimentale e quello del 71°... c'erano un fila di alberi lunga un trecento metri ed alti un ventina, era un vero muro con altezza sorprendentemente uniforme.

Lui arrivò da sud lentissimo con flap tutti aperti e motore "military". Arrivato sulla verticale del primo albero abbassò l'ala sinistra e "dondolando" ... ripeto "dondolando", con il centro di movimento passante la tip, (serbatoio alla fine dell'ala) si fece tutta la fila di alberi con l'ala destra che sembrava un metronomo...alla fine livellò fece una sfogata, un looping ed era la in pista con il tettuccio già alzato...

Mi sono girato di scatto per avere la certezza che ci fossero altri testimoni.. e c'erano .. paralizzati dallo stupore.

Ero a Grosseto quando arrivò la notizia.

Ho pianto pochissime volte nella mia vita ... una fu quel giorno.

Fonte: www.150gct.it



... in un perfetto volo rovescio ! ...

Riccardo Peracchi, Pilota

Con questo post voglio ricordare e rendere omaggio alla memoria del **Cap. Pil. Riccardo PERACCHI**, veronese "dell'ostrega".

Oltre all'onore di averlo conosciuto, ho avuto il piacere di assistere alle sue uniche e irripetibili evoluzioni aeree, e con il quale ho volato (dove mi era consentito) e ai nostri "accesi litigi tecnici".

Purtroppo però ho assistito alla sua morte in diretta, testimonial con altri colleghi all'inchiesta (come testimoni oculari) e ho ancora negli occhi la scena che avvenne, in un ormai lontano mese di Maggio del 1969 sull'Aeroporto di Pratica di Mare, dove, insieme, eravamo all'R.S.V..

Riccardo era il Pilota che... nasce uno su centomila. Era nato con le ali nel vero senso della parola, e senza tema di essere smentito, a mio personale giudizio, era in assoluto il miglior Pilota Acrobatico al mondo, ai suoi tempi.

I giornali italiani parlavano poco o niente dei suoi successi ed esibizioni, a quei tempi non era ... diciamo di moda, ma all'estero era considerato tale, come ho detto precedentemente, una soubrette volante, che faceva onore all'Italia e all'Aeronautica Militare, con articoli sui giornali aeronautici del mondo e sulla stampa quotidiana, nell'occasione di Manifestazioni Aeree in tutta Europa.

Posso dire che nei vari "show aeronautici", ai quali partecipavo anche io, la **R.S.V.** partecipava anche con altri Piloti Collaudatori di notevole esperienza e bravura nella presentazione da solisti degli aerei in linea, insieme alle nostre **Frecce Tricolori** erano i due "numeri" che chiudevano le manifestazioni, le ciliegine sul gelato.

Mi ricordo in Olanda, alla fine di una di queste, l'entusiasmo fu tale che il pubblico, rotte le transenne, corse verso di **Lui** e i "Pony", li prese sollevandoli da terra e lanciandoli in

alto, **Noi Specialisti** ci demmo alla fuga, ricevendo anche noi pacche a non finire.

Pur con la massima considerazione per tutti gli altri Piloti, acrobatici e non, ma chi lo sostituì pur essendo di primissimo livello non riuscì mai ad eguagliare la sua morbidezza di manovra.

L'aereo – qualsiasi aereo – ubbidiva ai suoi comandi nel fare ciò che non poteva fare e lui lo otteneva.

Il looping rovescio (**G 91 e MB 326**) era un'opera d'arte, senza errori, la vite rovescia in piedi, come diceva lui, era unica.

Praticamente dopo una veloce affondata e risalita a quota utile, l'aereo, un **MB 326 con numero di Reparto RS16**, lo faceva spanciare rovesciato al culmine della salita e stallando precipitava in vite rovescia, ed in tutti gli assetti inusuali che ne derivavano, riprendendolo con estrema facilità e morbidezza.

Quando gli domandavo: «*Comm, ma come fai ad uscire da quell'assetto?*» mi rispondeva: «*Ci riesco perché sono Peracchi*», se la poteva permettere una risposta così, ed io, quando lui mi domandava qualche cosa tecnica che non sapeva, perché era molto preparato anche in questo, il mettere le mani sui motori, sulle regolazioni, era la sua passione e, quando era solo (era altro oggetto di discussioni con me e anche con gli altri colleghi) gli rispondeva: «*Perché sono il motorista nell'Arte del volo*», come diceva il Bando del mio Corso... eheheh.

Se trovate filmati in merito conservateli, sono unici.

Ho visto fare acrobazie da bravissimi Piloti civili con i vari **Pitts, Cap 10** ed altro, ma **Riccardo** faceva queste figure con aerei realizzati per prestazioni militari.

Era un calcolatore, un lunedì mattina molto presto, ritornando da Istrana (cielo Pratica libero) col **326**, fece una sfida con se stesso. Calcolò quota, velocità e carburante sufficiente fino a Pratica di Mare, arrivò sulla verticale di Pratica, non ricordo a che quota, gli piantò motore e con svariati looping e tonneau per perdere quota, rimanendo sempre in zona, atterrò a Pratica di Mare, sul raccordo Bravo, col motore piantato e si fermò davanti all'R.S.V., praticamente a "folle". Poi confessò perché gli era piantato motore, non aveva fatto il pieno apposta. Chiedere per credere... eheheh.

Se lo fai ai giorni d'oggi, ti sbattono a Gaeta dopo 20 secondi, ma erano altri tempi.

Quella mattina di Maggio, la sua ultima mattina su questo mondo, Riccardo andò in volo come al solito, per fare allenamento, alle 11:00, perché con la vicinanza di Fiumicino lo spazio aereo era libero solo per mezz'ora fino a una certa quota, non ricordo quanto... al termine di una velocissima af-

fondata "sparava" una Schneider Sx verso il mare antistante, per passare davanti a Torvajonica e rientrare in aeroporto. Lo stavo (stavamo) sempre a guardare se eravamo sul piazzale, perché voleva sapere poi se avevamo notato errori, lui lo accettava.

Io stavo lavorando ad un **G91Y** sulla porta dell'hangar ed ero sull'ala ad osservarlo, d'improvviso si troncò l'ala Dx, appena lo virò, con conseguente rollata violenta dalla parte dell'ala rimasta, a Sx a circa 15 metri dal suolo, fu un attimo, si schiantò al suolo esplodendo, tra la recinzione aeroportuale e il villaggio "Tognazzi", fortunatamente senza recare danno ad alcuno.

Se ne andò così, in una nuvola di fumo, **un Campione** e un personaggio degno di ricordo e ammirazione.

Questo fu **RICCARDO PERACCHI**.

Per descriverlo tutto ci vorrebbero svariate pagine quello che ho detto è poco.

Dimenticavo di aggiungere una curiosità, nella tragedia, fra i rottami, al recupero, trovammo la maniglia inferiore del Martin Baker molto danneggiata, ma ancora leggibile, tirata, forse tentò di lanciarsi.

Riccardo, una settimana prima del fatto, mi disse – in decollo col **P166** allorquando mi accorsi che non si era legato alle cinghie e glielo feci notare. «*Tanto è inutile che ti leghi, quando «Quello» taglia il filo, la spada cade*». Mi slacciai pure io tanto l'Ufficiale della S.V. non ci vedeva (Sicurezza al Volo)

Ti giuro che è vero, per lui è caduta una settimana dopo, mentre si divertiva, perché era così, cantando col "talk" inserito la canzoncina di "Provolino" (da una pubblicità di Carosello che andava di moda a quei tempi) come faceva sempre e in Torre se la facevano sotto dalle risate, fece in tempo a dire "azz ..." prima di cadere, sicuramente è morto contento, facendo ciò che gli piaceva. Era tutto registrato in Torre.

E il "tradimento", come interpreti tu, era dietro le spalle, ma lui lo aveva sicuramente messo in conto, non era un facilone.

Fonte: www.hwupgrade.it/forum/showthread.php?t=1683648&page=2





Un secolo fa tutta l'Europa era in guerra

La 1^a Guerra Mondiale vide nel 1916 una lunga serie di episodi bellici importanti.

21 febbraio 1916 – Attacco tedesco a Verdun.

L'Europa è in guerra: sul fronte occidentale scatta l'offensiva tedesca contro Verdun (caposaldo francese in Lorena), prima con il fuoco dell'artiglieria, poi con l'assalto della fanteria. La battaglia prosegue fino all'estate, con perdite enormi da entrambe le parti: 600.000 caduti. Verdun resta ai francesi.

24 aprile – Rivolta di Pasqua in Irlanda. Insurrezione anti-inglese a Dublino, organizzata il lunedì di Pasqua dal movimento indipendentista Sinn Féin, che conta anche sull'aiuto tedesco (una nave che trasporta le armi viene affondata dagli inglesi).

La rivolta non suscita l'entusiasmo popolare ed è repressa dopo pochi giorni. Ma l'imposizione della "legge marziale" e le esecuzioni capitali dei capi degli insorti, tra cui James Connolly – fucilato seduto su una sedia, perché non si reggeva in piedi a causa di una ferita alla caviglia - muta radicalmente l'atteggiamento della pubblica opinione verso gli inglesi sulla "Easter Rising", chiamata in seguito anche "Pasqua di Sangue".

15 maggio – «Strafexpedition» contro l'Italia.

L'Austria lancia la «*spedizione punitiva*» nel Trentino contro l'Italia, «traditrice» della Triplice Alleanza.

Grazie alla superiorità dell'artiglieria, le truppe austriache conseguono iniziali successi, ma la resistenza italiana sull'altopiano di Asiago e sul Pasubio impedisce l'invasione della pianura vicentina.

16 Maggio – Patto Sykes-Picot. Firma dell'accordo diplomatico tra Parigi e Londra - negoziato nei mesi precedenti dal francese François Georges-Picot e dal britannico Mark Sykes - per le rispettive sfere d'influenza in Medio Oriente dopo la fine della guerra e la sconfitta dell'Impero Ottomano.

1° luglio – Battaglia della Somme. Le truppe anglo-francesi, per alleggerire l'insostenibile pressione tedesca su Verdun, iniziano una serie di durissimi combattimenti lungo il fiume Somme, nel nord della Francia.

L'offensiva prosegue fino a novembre, con scarsi risultati militari, ma con un numero spaventoso di caduti: più di 600mila tra i francesi e gli inglesi, 450mila nelle file tedesche.

Per i soldati del Regno Unito il primo giorno di battaglia è un macello: 20mila morti e 40mila feriti. Infatti, dopo una settimana di bombardamenti d'artiglieria, i comandanti pensavano di avere distrutto le difese tedesche: invece la fanteria britannica, che avanzava compatta, viene falciata dal fuoco delle mitragliatrici.

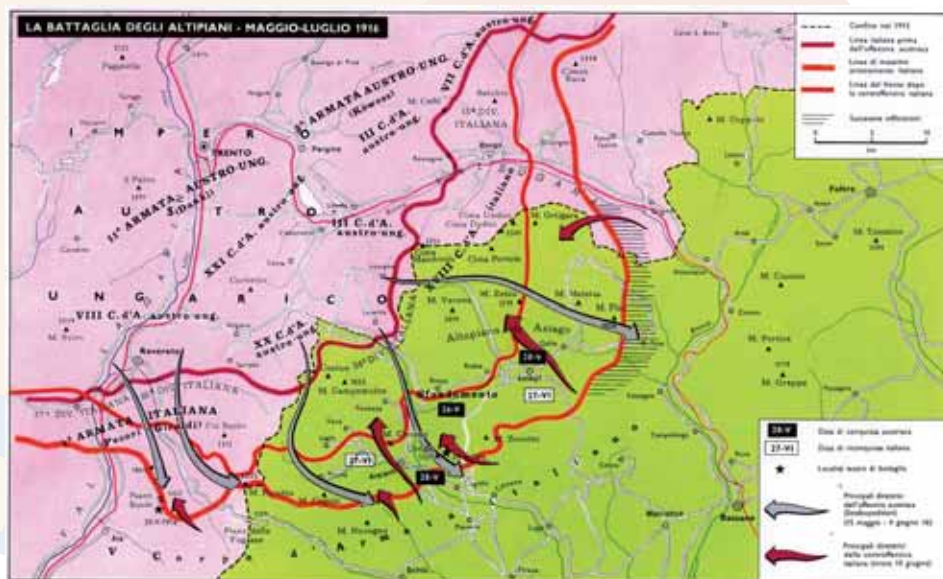
PIERO FORNARA – Il Sole 24 Ore (9 febbraio 2016)

1916 fronte italiano

Il secondo anno di guerra sul fronte italiano fu caratterizzato da una **violenta offensiva austriaca** sferrata dal saliente del **Trentino** e dal proseguimento delle operazioni sull'**Isonzo**.

Conrad, Capo di Stato Maggiore Austro-Ungarico dal 1906 al 1911 e dal 1912 al 1917, **aveva messo a punto un piano che prevedeva di irrompere dalle forti posizioni a sud di Trento e di raggiungere la pianura padana tra Verona e Vicenza**, prendendo così alle spalle le forze schierate a est.

Per inciso, **Conrad** aveva suggerito di attuare lo stesso



piano nel 1909, in concomitanza con il **terremoto di Messina** quando gran parte dei soldati italiani erano impegnati nelle operazioni di soccorso, e ancora nel 1911 quando esercito e marina combattevano in Libia contro la Turchia.

L'alto comando tedesco esprime parere negativo, ma gli austro-ungarici proseguirono nella preparazione ammassando dietro il fronte dell'attacco, da ovest a est, l'11ª Armata di Dankl e la 3ª di Kowess, per un totale di circa 200 Battaglioni appoggiati da circa 1.000 pezzi d'artiglieria.

Di fronte era schierata la Armata italiana del Generale **Guglielmo Pecori-Giraldi** con 160 Battaglioni e circa 700 bocche da fuoco.

La **Strafexpedition** (o spedizione punitiva, come fu battezzata dagli austriaci) **iniziò il mattino del 15 maggio 1916** su un fronte di circa 40 km dalla **Val Lagarina** alla **Valsugana**.

I combattimenti si concentrarono sugli **altipiani di Tonzèzza e Asiago** dove le truppe italiane furono costrette a indietreggiare nonostante la strenua resistenza opposta soprattutto nei settori del **Coni Zugna, Passo Buole, Pasubio, Cengio, Cimone**.



Sull'orlo dell'abisso contro le leggi della fisica e della natura, sugli ultimi lembi dell'Altopiano di Asiago.

Il 27 maggio gli attaccanti conquistarono **Arsiero** e il giorno dopo **Asiago**: l'invasione verso **Schio** e **Bassano** sembrava inevitabile. **Ma il rapido concentramento di rinforzi fatti affluire da altri fronti, che in parte andarono a costituire la nuova 5ª Armata schierata in pianura, permise al comando supremo italiano di arginare la pressione avversaria sull'estremo limite degli altipiani.**

Ai primi di giugno l'inizio di un nuovo attacco russo in **Galizia** costrinse **Conrad** a trasferire parte delle truppe schierate nel Trentino e l'offensiva si esaurì.

Il 16 giugno gli italiani passarono al contrattacco e alla data del 24 luglio fu riconquistata circa la metà del terreno perduto.

La **Strafexpedition**, o battaglia degli altipiani, tra morti, feriti, dispersi e prigionieri, ebbe pesanti conseguenze per entrambi gli eserciti: **l'Austria-Ungheria perse circa 83.000 uomini, l'Italia circa 147.000.**

Sul piano strategico fu però sancita la sconfitta di **Conrad**, che da allora vide diminuire il suo prestigio.



Sul fronte dell'**Isonzo**, gli italiani sferrarono dall'**11 al 19 marzo** la loro **quinta offensiva** attaccando le forti linee avversarie dal **monte Sabotino** al mare, ma i risultati furono insignificanti.





Dopo la fine della battaglia degli altipiani e l'indebolimento del fronte giulio per il trasferimento di truppe in Galizia, **Cadorna** preparò con maggior cura un nuovo attacco con obiettivo **Gorizia**.

Importante nodo stradale e ferroviario, la città era circondata da alture fortificate che ne rendevano la conquista molto ardua. Utilizzando la rete delle ferrovie e perfezionando l'organizzazione logistica, ingenti forze furono concentrate a est in modo da assicurare una netta superiorità in uomini e artiglierie alla 3ª Armata, che il **4 agosto** diede inizio alla sesta battaglia dell'Isonzo.

sero assicurati vantaggi territoriali di rilievo.

La tattica degli assalti frontali contro postazioni difensive ben organizzate continuò a provocare pesanti perdite in una interminabile guerra di logoramento.

Sul fronte settentrionale, nel periodo estivo gli alpini attaccarono sulle **Alpi di Fassa**, conquistando alcune posizioni. Anche il settore del **Pasubio** fu nuovamente teatro di aspri combattimenti in settembre e ottobre.

Dal punto di vista aeronautico il 1916 vide la nascita anche sul fronte italiano degli Assi della Caccia.



Il fiume Isonzo e la città di Gorizia

Il giorno **6** fu conquistato il **Sabotino** e il **7** fu ripreso il **San Michele**. Questa posizione era stata occupata il 29 giugno dagli austriaci che avevano fatto per la prima volta uso di gas asfissianti sul fronte italiano.

Dopo la resa del **caposaldo del Podgora l'8 agosto**, reparti della 12ª Divisione attraversarono il fiume e entrarono a **Gorizia**. In tal modo **venne fatto un passo importante verso Trieste e, tenendo impegnate consistenti forze avversarie, fu dato indirettamente aiuto alla Romania**, in procinto di scendere in guerra a fianco dell'Intesa.

Altre tre offensive furono sferrate a est e a sud di Gorizia, sul Carso, a metà settembre, a metà ottobre e tra la fine dello stesso mese e i primi di novembre, senza che fos-

Francesco Baracca ottenne la sua prima vittoria in aprile presso **Gorizia** con un biplano **Nieuport 11 Bebe**.

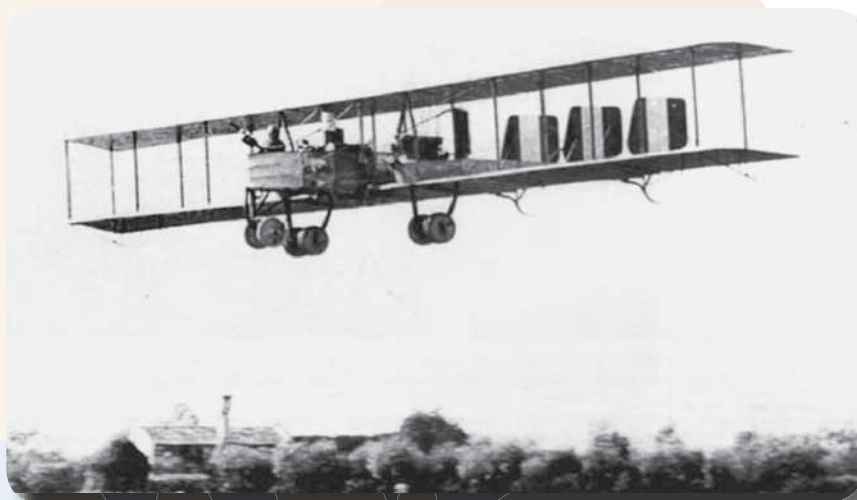
Ben presto si imposero altri cacciatori come **Piccio, Scaroni, Olivari, Ruffo di Calabria, Baracchini e Ranza**, mentre nello schieramento opposto si misero in luce **Brumowski, Arigi, Linke-Crawford e Fiala von Fernbrugg**.

Le Squadriglie da bombardamento, dotate di *trimotori Caproni*, operarono intensamente, attaccando, fra l'altro, Lubiana (febbraio) e Trieste (settembre).

Alla fine del **1916** le industrie aeronautiche italiane avevano prodotto **1.255 aerei** e **2.300 motori**, mentre in linea c'erano **370 velivoli** delle varie specialità, oltre ad

alcuni Dirigibili.

Tratto da: www.lagrandeguerra.net/ggriassunto



I bombardamenti con i trimotori Caproni ebbero inizio con due aerei il 20 agosto 1915

I PIONIERI DELL'AVIAZIONE MILITARE

1^ GUERRA MONDIALE 1915 – 1918

Gli UOMINI e le MACCHINE

Quando l'Italia entrò in guerra, un anno dopo l'inizio delle ostilità, l'**Aviazione Italiana** era in condizioni di netta inferiorità rispetto quelle degli avversari e degli altri belligeranti.

Il materiale che equipaggiava le Squadriglie Caccia, quasi interamente di fabbricazione francese, era per lo più obsoleto. L'industria italiana non aveva ancora prodotto macchine competitive e, per buona parte del conflitto, si continuò ad utilizzare materiale proveniente principalmente dalla Francia, quali i *Nieuport*, *gli Hanriot*, *gli Spad* o *aerei costruiti su licenza*.

Facevano eccezione i settori degli aerei da combattimento marittimi con i *Macchi della serie L e M* ed i *bombardieri*, con *gli ottimi Caproni della serie "3"*.

Questi aerei furono tra i primi bombardieri al mondo ad essere sviluppati ed impiegati per questo specifico compito. Infatti la loro prima missione di guerra ebbe luogo il 20 agosto 1915 con un bombardamento sul campo di aviazione austriaco di Aisovizza.

Nel 1916 l'industria nazionale, sotto l'impulso della necessità, era riuscita a produrre 1.225 aerei.

I Reparti in linea erano composti da 49 Squadriglie ripartite in 13 da bombardamento, 22 da ricognizione, 9 da caccia e 5 per la difesa di zone importanti e strategiche.

Solo nel 1918 i velivoli di progettazione italiana cominciarono ad essere messi in linea ma il loro contributo fu minimo.

Sempre nel 1918, la **Caccia Italiana** venne impiegata seguendo criteri di assoluta novità nella guerra aerea.

Gli aerei andarono all'attacco con formazioni massicce impegnandosi in combattimenti duri, contribuendo ad eliminare definitivamente dai cieli la minaccia austriaca.

Alla fine della guerra la **Forza Aeronautica dell'Esercito** era composta da 84 Squadriglie, 5 dirigibili e 4 sezioni speciali, mentre l'**Aviazione della Marina** aveva 44 Squadriglie di idrovolanti e 15 dirigibili.

FRANCESCO BARACCA (1888 - 1918)

Francesco BARACCA nasce a Lugo di Romagna il 9 maggio del 1888.

Fin dall'adolescenza rivela un carattere forte e coraggioso nonostante sia buono di indole. Decide presto di intraprendere la carriera militare e, nell'ottobre del 1907, viene ammesso alla Scuola Militare di Modena come Allievo di Cavalleria. Terminato il corso a Modena, risultando fra i primi, viene assegnato al Reggimento Piemonte Reale. Durante la guerra di Libia, dove per la prima volta vengono impiegati militarmente gli aerei, chiede di essere ammesso al Corso di pilotaggio. La sua domanda viene accettata e parte per la Scuola di Pilotaggio di Reims, in Francia.

Nel luglio del 1912 Consegue il "Brevetto di Pilota". Dopo lo scoppio delle ostilità fra Italia e Austria, raggiunge nell'agosto del 1915 il fronte e viene inquadrato nella 70ª Squadriglia. La sua brillantissima carriera sarebbe però iniziata soltanto molti mesi dopo, con la prima vittoria aerea, nell'aprile del 1916. Nella primavera del 1917, viene assegnato alla neo costituita **91ª Squadriglia**, denominata in seguito "**La Squadriglia degli Assi**" e di cui sarebbe stato anche nominato Comandante. Il suo coraggio e la sua abilità gli valgono innumerevoli Decorazioni e, alla 30ª vittoria, viene proposto per la Medaglia d'Oro al Valor Militare.

Motivo del conferimento della Medaglia d'Oro al Valor Militare a Francesco Baracca : «**Primo pilota da caccia in Italia, campione indiscusso di abilità e di coraggio, sublime affermazione delle virtù italiane di slancio e di audacia, temprato in sessantatré combattimenti, ha già abbattuto trenta velivoli nemici, undici dei quali durante le più recenti operazioni. Negli ultimi scontri, tornò due volte col proprio apparecchio colpito e danneggiato da proiettili di mitragliatrici.**»

- Cielo dell'Isonzo, della Carnia, del Friuli, del Veneto e degli Altipiani, 25 novembre 1916, 11 febbraio, 22, 25, 26 ottobre, 6, 7, 15, 23 novembre, 7 dicembre 1917 -

Il 16 giugno del 1918, durante la grande Battaglia del Piave, abbatté gli ultimi due velivoli nemici.

Tre giorni dopo, la sera del **19 giugno**, la vita di **Francesco BARACCA** si conclude tragicamente sulle pendici del Montello, sembrerebbe colpito da terra, mentre mitraglia le postazioni austro-ungariche in appoggio alla nostra fanteria.



Francesco BARACCA con il suo Nieuport-Macchi
11 conseguì la maggior parte delle sue 34 vittorie.



Gli Spad della 91ª Squadriglia schierati sul campo di
aviazione di Quinto di Treviso
dove il Reparto si trasferì l'11 Marzo del 1918.



La 91ª Squadriglia.

da sinistra: **Serg. Mario D'Urso**, **Serg. Gaetano Aliperta**, **Ten. Gastone Novelli**, **Ten. Cesare Magistrini**,
Cap. Bartolomeo Costantini, **Cap. Fulco Ruffo di Calabria**, **Col. Pier Ruggero Piccio**, **Ten. Guido Keller**,
Magg. Francesco Baracca, **Ten. Ferruccio Ranza**, **Ten. Mario De Bernardi**, **Ten. Adriano Bacula**,
Serg. Guido Nardini, **Sott. Eduardo Olivero**

Pochi mesi dopo, nel corso della grande Battaglia del Solstizio, **BARACCA** sarebbe andato all' appuntamento con il proprio destino.



BARACCA a fianco del suo *Spad VII* con l'emblema del "*Cavallino Rampante*".



Lo *Spad* di **Giancarlo Zanardo** sorvola il monumento in memoria di **Francesco BARACCA** dove cadde il 19 giugno 1918
Montello, Comune di Nervesa della Battaglia (TV)



Nel museo in memoria di **Francesco BARACCA** a Lugo di Romagna lo *Spad VII* restaurato con le insegne della **91^a Squadriglia**

"La Squadriglia degli Assi"

Come la Francia radunò nella Squadriglia delle "**Cicogne**" di **Guynemer** i suoi Piloti migliori, la Germania ebbe il "**Circo volante**" di **Richthofen**, l'America l'"**Hat in ring**" di **Rickembacker**, i "**Black Flight**" di **Collishaw** furono la Squadriglia di punta della Royal Navy, l'Italia ebbe nella **91^a Squadriglia di Francesco Baracca** la "**Squadriglia degli Assi**".

Oltre a **BARACCA** (34 vittorie), facevano parte della **91^a** altri grandi Assi, quali **Fulco RUFFO di Calabria** (20 vittorie), **Ferruccio RANZA** (17 vittorie), **Luigi OLIVARI** (12 vittorie), **Gastone NOVELLI** (8 vittorie), **Cesare MAGISTRINI**, **Bortolo COSTANTINI** e **Guido NARDINI** (con 6 vittorie ciascuno).

Tratto da: www.finn.it/regia/html/grande_guerra

I gregari di **BARACCA**

La **91^a Squadriglia** fu allestita mettendo insieme i maggiori Assi dagli altri Reparti.

Il gotha della formazione era composto da **Fulco Ruffo di Calabria**, **Ferruccio Ranza**, **Francesco Baracca** e **Pier Ruggero Piccio**.

Quest'ultimo però non faceva ufficialmente parte dell'organico, ma amava volare lo stesso con i suoi amici.

Fulco RUFFO di Calabria era un nobile napoletano e aveva già 31 anni allo scoppio del conflitto.



Era stato un volontario in cavalleria e aveva lavorato per un certo periodo in Africa. Dopo essere stato richiamato venne assegnato all'Aviazione sui ricognitori.

Nel 1916 passò alla Caccia venendo aggregato alla **70^a Squadriglia** dove volava **Francesco Baracca**.

Ruffo si fregiava di un'insegna piratesca e, alla fine dell'anno, aveva già accumulato due vittorie raggiungendo il rango di «asso» nel maggio dell'anno dopo.

Ruffo aveva un carattere riservato, un fisico asciutto e un portamento che tradiva le sue origini nobili. Seguì **Baracca** alla nuova **91^a Squadriglia** transitando sugli **SPAD**.

Durante la permanenza a **Istrana** nel giugno del 1917, ebbe tre vittorie di cui due su due aerei della **Flik 21**, impegnati in missione di protezione del campo di **Pergine** dov'era in visita il Kaiser. Dopo altre quattro vittorie fu costretto in agosto ad un periodo di riposo per esaurimento nervoso.

Ritornato in servizio all'epoca del disastro di Caporetto, aggiunse altre vittorie al proprio carriera ed a dicembre assieme a **Baracca** e **Piccio** fu inviato a Torino per valutare i nuovi Caccia.

Dopo un'altra licenza fece ritorno a **Quinto** nel maggio del 1918.

Ottenne altre due vittorie che furono le ultime della sua carriera di Pilota.

In giugno, alla morte di **Francesco Baracca**, assunse il Comando del Reparto sino a fine settembre, quando passò al comando del **XVII Gruppo**.

Prese parte alla **Battaglia di Vittorio Veneto** e, anche se abbattuto, riuscì a sfuggire alla cattura.

Finito il conflitto con 20 successi all'attivo, dopo una incerta carriera militare, nel 1925 fu posto "in aspettativa".

Si ritirò allora nella sua tenuta in provincia di Frosinone, occupandosi di politica e opponendosi al regime fascista dal quale verrà perseguitato.

Dopo l'8 settembre aiuterà la Resistenza e gli Alleati.

Morì nel 1946 e tredici anni dopo la figlia Paola sposò Alberto di Liegi diventando poi la regina del Belgio.

Ferruccio RANZA era un piacentino di Fiorenzuola d'Arda classe 1892.

Allo scoppio del conflitto entrò subito nel «**Battaglione Aviatori**», dimostrando le sue qualità eccellenti di pilota. Solo nel 1916 transitò alla caccia con la nuova **77^a Squadriglia** a **Istrana**.

Arrivò alla **91^a Squadriglia** alla sua costituzione nel maggio del 1917.

Con la **Battaglia dell'Ortigara** diventò «asso» raggiungendo le 5 fatidiche vittorie che consentivano al Pilota di fregiarsi di questo titolo.

Era un uomo di corporatura robusta ma di carattere sensibile anche se spigoloso. Il 24 giugno fu lui a trovare assieme al giornalista Raffaele Garinei del «Secolo» di Milano e al Tenente Franco Osnago, che gli era stato gregario nell'ultimo volo, i resti di **Francesco Baracca**. **Ranza** assunse il comando della **91^a** dopo **Ruffo** e con la battaglia finale arrivò alle 24 vittorie di cui però solo 17 ufficialmente riconosciute. Mantenne il Comando della «Squadriglia Baracca» fino al 1919. In seguito partecipò al **raid Roma-Tokyo** ritirandosi per incidente a Calcutta. Ricoprì poi vari incarichi nella Regia Aeronautica, fino a raggiungerne il Comando. L'8 settembre era a Bari dove partecipò alla difesa delle infrastrutture aeroportuali fino all'arrivo degli Alleati. Fu tra coloro che riuscirono a convincerli ad impiegare il resto dei reparti italiani nella Guerra di Liberazione. Lasciato il servizio attivo nel 1945, trascorse la quiescenza serenamente. Si spense a Bologna nel 1973.

Tratto da: www.ilfrontedelcielo

FULCO RUFFO di Calabria (1884-1946)

Fulco RUFFO di Calabria nasce a Napoli il 12 agosto 1884 da una nobile famiglia. Il 22 novembre 1904 si arruola come volontario nell'11° Reggimento Cavalleria Leggera "Foggia", nella Scuola Ufficiali di Complemento; Caporale nel maggio 1905, Sergente a novembre, nel febbraio del 1906 viene nominato Sottotenente.

Parte quindi per l'Africa per conto di una compagnia di spedizioni di Anversa, rientrando in Italia solo nel 1914, quando nel dicembre del 1914 viene assegnato al Battaglione Aviatori.

Consegue il «**Brevetto di Pilota**» nel settembre del 1915 e viene assegnato alla **4^a Squadriglia di Artiglieria**, poi **44^a**.

Nel gennaio del 1916 viene assegnato alla **2^a Squadriglia**, poi **42^a**, guadagnando una Medaglia di Bronzo al Valor Militare.

Adotta in questo periodo come insegne personali un "teschio con due ossa incrociate".

Nel maggio del 1916 viene inviato a Cascina Costa per la conversione su **Nieuport**, nel giugno del 1916 viene assegnato alla **70^a Squadriglia**: nell'agosto dello stesso anno ottiene due vittorie che gli portano una Medaglia d'Argento ed una di Bronzo al Valor Militare.

Nel marzo del 1917 diviene Tenente in servizio permanente e nel maggio successivo entra nella **91^a Squadriglia**, che era comandata da **Francesco Baracca**, guadagnando una Medaglia d'Argento ed una di Bronzo al Valor Militare.

Nel maggio del 1918 viene decorato di **Medaglia d'Oro al Valor Militare**.

Motivo del conferimento della Medaglia d'Oro al Valor Militare a Fulco RUFFO di Calabria :

“Dotato di elette virtù militari, pilota da caccia d'insuperabile ardore, provato in ben cinquantatre scontri aerei, con spirito di sacrificio pari al suo valore, continuò a cercare la vittoria ovunque la poteva trovare. In due mesi fece precipitare quattro apparecchi avversari sotto i suoi colpi sicuri. Il 20 luglio 1917, con incredibile audacia assaliva da solo una squadriglia compatta di cinque velivoli, ne abbatté due e fuggiva i superstiti. Mirabile esempio ai valorosi.

Cielo di Castagnevizza, 14 luglio - Cielo di Tolmino, 17 luglio - Cielo di Nova Vas, 20 luglio 1917.”

Fonte il Quirinale:

www.quirinale.it/onorificenze

Assunto il Comando di Squadriglia dopo la morte di **Baracca**, lo lascia dopo poco per motivi di salute.

Nell'ottobre del 1918 assume il comando del **10° Gruppo**, ma già il 29 del mese stesso viene abbattuto vicino Marano. Ha effettuato 53 combattimenti e gli sono state riconosciute venti vittorie.

Ritiratosi nel 1925 nella sua tenuta di Paliano (FR), è morto a Ronchi di Apuania il 23 agosto 1946.

Fulco Ruffo di Calabria è “padre” di **Paola di Liegi, Regina Madre del Belgio**.

Fonte: www.aeronautica.difesa.it



L'Asso (al centro) con alcuni dei mitici Piloti della “Squadriglia degli Assi”.

*Da sx: **Gastone Novelli** (8 vittorie), **Ferruccio Ranza** (17), **Fulco Ruffo di Calabria** (20), **Bartolomeo Costantini** (6) e **Francesco Baracca** (34).*



***Fulco RUFFO di Calabria** mentre osserva il motore del suo **Spad**. Spesso i Piloti, per garantire un migliore raffreddamento, sembra, volassero senza pannelli e capottatura del motore.*



Fulco RUFFO di Calabria** con lo stemma che ha contraddistinto i velivoli del grande Asso italiano. Questa è la prima versione del disegno, dipinto sulla fiancata del suo **Nieuport n. 17



*Spad VII con i colori di **Fulco RUFFO di Calabria**, esposto presso il Museo dell'Aeronautica di Vigna di Valle, Bracciano.*

FERRUCCIO RANZA

Ferruccio RANZA nasce a Fiorenzuola d'Arda, Piacenza il 9 Settembre 1892.

L'8 Novembre del 1914, allo scoppiare delle ostilità, è assegnato come Sottotenente al 1° Reggimento Genio frequentando contemporaneamente la Scuola di Volo di Venaria.

Il 14 ottobre del 1915 viene assegnato alla 43ª Squadriglia. Dal giugno del 1916 viene impegnato in missioni di ricognizione, guadagnando la Medaglia di Bronzo al Valor Militare per aver portato a compimento una missione sotto il fuoco dell'artiglieria nemica.

Dopo il passaggio sui *Nieuport*, il 22 Luglio viene assegnato alla 77ª Squadriglia con la quale ottiene la sua prima vittoria aerea il 14 Settembre e viene decorato con un'altra Medaglia di Bronzo al Valor Militare.

Sostituisce temporaneamente Ruffo di Calabria al comando della 77ª e dopo altre tre vittorie aeree gli viene anche attribuita la Medaglia d'Argento al Valor Militare.

Il 1° Maggio del 1917 viene trasferito alla **91ª Squadriglia**, pur continuando a volare con la **77ª** fino alla fine di Giugno.

In questo periodo gli vengono riconosciute altre due Medaglie d'Argento al Valor Militare.

Sulla fusoliere del suo aereo era dipinta una "civetta" ma, alla morte in combattimento di Giovanni Sabelli, Ranza adotta come insegna la "scala" dell'amico.

Sostituisce **Fulco Ruffo di Calabria** alla guida della **91ª** fino alla fine della guerra.

Ranza ha compiuto 465 missioni di guerra con venti richieste di vittorie, di cui diciassette confermate.



***Ferruccio RANZA** in una rara immagine del 1917, si nota la decorazione della fusoliera con la splendida civetta*



*2° da Sx: **Ferruccio RANZA** Generale di Divisione della Regia Aeronautica*

Sesto nella graduatoria ufficiale delle vittorie aeree, fu anche "asso del volo radente" durante la Battaglia del Piave, giugno - luglio 1918, in cui perse la vita **Francesco Baracca**, il **Ranza** e i suoi Piloti scesero al di sotto dei 30 metri di quota seminando scompiglio fra i nemici.

Alla fine della guerra aveva meritato tre Medaglie d'Argento, due di Bronzo al Valor Militare e una promozione per "merito sul campo", da Tenente a Capitano.

Nel 1920 partecipò al *Raid Roma - Tokio*, giungendo primo a Calcutta, in gara di velocità su mille chilometri, conquistando la "*Coppa Baracca*".

Prese parte al *Raid aereo Nizza - Torino* cui partecipò anche Italo Balbo, al *Raid Roma - Londra* e infine al *Raid Roma - Berlino - Roma*.

Fu combattente dell'Aviazione Italiana in Tripolitania ed organizzò tutti i cicli operativi per la conquista della Colonia, meritò la quarta Medaglia d'Argento al Valor Militare.

In un drammatico volo portò per primo il Tricolore ad Addis Abeba.

Nel 1939 assunse il Comando della 3ª Divisione Aerea Centauro di stanza a Bologna, e nell'aprile dello stesso anno prese parte all'occupazione dell'Albania.

Nel 1940 fu trasferito al Comando della 4ª Zona Aerea di Bari e operò in quella Zona ed in Sicilia.

Durante l'Armistizio dell'8 settembre 1943 privo di ordini e senza direttive dai superiori riuscì a salvare tutti i suoi Reparti aerei.

Oltre alle Decorazioni già citate ebbe la Medaglia d'Oro Serba al V.M.; la Croce di Guerra Belga con Spade, la Croce di Guerra Francese con Palma.

Fu promosso sul campo, oltreché a Capitano, da Tenente Colonnello a Colonnello a Generale di Divisione Aerea. Ebbe un "encomio solenne" e due Ordini Militari di Savoia (Cavaliere e Commendatore).

MAURIZIO PAGLIANO (1890-1917)

LUIGI GORI (1894-1917)

Maurizio PAGLIANO nasce a Porto San Maurizio. Imperia l'11 ottobre del 1890 da padre italiano e madre tedesca.

Entra in guerra con il grado di Tenente e si distingue immediatamente come Pilota espertissimo su *Caproni bimotore e trimotore*.

In meno di due anni compie numerose missioni su basi militari munitissime, aeroporti e porti austriaci.

Nel periodo più critico (estate) attacca più volte a bassissima quota accampamenti militari, colonne in movimento e trincee avversarie.

Testimonianza del suo ardimento alcune delle più importanti missioni di guerra, compiute con l'ausilio dell'inseparabile secondo, Tenente Pilota **Luigi GORI**.

Luigi GORI nasce a Pontassieve il 13 marzo 1894.

Si arruola nell'Arma del Genio del Regio Esercito italiano come Ufficiale di Complemento e chiede, accontentato, di essere assegnato al plotone Allievi Ufficiali del Battaglione Aviatori con sede a Torino.

Il 3 maggio 1915 è nominato Sottotenente.

Il giovane Ufficiale dimostra subito spiccate qualità aviatorie tanto da divenire Istruttore e poi Capo Pilota dei velivoli *Barman e Caproni*.



Luigi GORI e Maurizio PAGLIANO

Molte sono le imprese militari ed aviatorie compiute dai due giovani eroi; azioni che attirano presto l'attenzione del poeta soldato, **Gabriele D'Annunzio**, che, da sempre, ha in mente azioni a lungo raggio sull'Austria e su Vienna.



L'equipaggio del Ca. 2378 "Asso di Picche"
a Sx, **G.B. Pratesi, Maurizio Pagliano, Gabriele d'Annunzio e Luigi Gori**



PAGLIANO e **GORI** diventeranno i **Piloti di D'Annunzio** e con lui effettueranno le memorabili azioni su Pola, piazzaforte austriaca – ben tre (2 marzo; 3 aprile; 8-9 agosto 1917) – e su Cattaro il successivo 4 ottobre, partendo da Gioia del Colle (BA) con un *Caproni* la cui carlinga aveva disegnato *"l'Asso di Picche"*.

Altra impresa degna di nota è quella nella notte del 10 maggio 1917: **PAGLIANO** e **GORI** sono i primi a spingersi da Pordenone a Pola e ritorno, dopo aver sganciato dieci bombe, tipo *"162"* (25 Kg. Cad.), per un'azione, condotta da isolati, in condizioni di scarsa visibilità senza scorta colpendo con precisione le installazioni militari della piazzaforte; al rientro da Pola, dimostrano la possibilità di poter effettuare voli notturni a lungo raggio.

Il 13 maggio con un'azione degna di aerei d'assalto attaccano le truppe nemiche a terra e riportano in base il velivolo colpito da ben 134 proiettili.

Il giorno 4 settembre 1917 con **D'Annunzio** decollano la mattina alle ore 08:10 dal *campo de La Comina* (località pordenonese attigua all'Aeroporto di Aviano) prua verso Torino e riatterrano alle ore 17:23 dopo un volo ininterrotto di oltre 1.000 km, un'impresa dal punto di vista aviatorio unica e storica.



L'Aquila Fulminante, insegna dannunziana della Squadra della Comina, .

Il motto recita:

da lontano e da vicino colpisce.

Caporetto in seguito, cambia le prospettive future a **PAGLIANO** e **GORI** che si trovano impegnati nella strenua difesa del Piave.

Entrambi si guadagnano in questo frangente la loro terza Medaglia d'Argento – le altre due le avevano ottenute per le

imprese di guerra nel 1916 e per un'azione notturna sul cielo di Nabresina-Prosecco il 24 giugno del 1917.

Ma la sorte più volte sfidata da questi giovani aviatori è in agguato ed il 30 dicembre del 1917 l'*"Asso di Picche"* non rientra alle Base.

Si spera che il velivolo possa essere atterrato in un campo di fortuna e che il suo equipaggio, composto da **Pagliano** e **Gori** e dai mitraglieri **Giacomo Caglio** e **Arrigo Andri**, sia stato catturato.

Ma da Berlino viene comunicato alla Croce Rossa che un *Caproni* è stato abbattuto in fiamme a sud di Susegana alle ore 12:40 del 30 dicembre: gli occupanti tutti deceduti.

Come descritto negli archivi austriaci, l'autore dell'attacco è l'asso **Benno Fiala v. Fernbrugg**, Comandante della *Flik 56/J, su Albatros D.III*.

Unanime è il cordoglio della nazione; **D'Annunzio** scrive *"..onore alla coppia eroica, per la vita e per la morte !"*

L'azione, che tutti ricordano come la *"beffa di Buccari"*, (10/11 febbraio 1918) condotta dal poeta sarà dedicata ai due eroi.

Allora, tra l'altro scriveva il Vate *"...dedicata ai miei due giovani piloti scomparsi, che solevano dimostrare ai dubbiosi come la temerarietà non sia se non una faccia della prudenza..."*

Tratto da: www.finn.it/regia/html/grande_guerra

Ipotesi sullo svolgimento del tragico evento

Dopo l'attacco congiunto dei 5 bombardieri *Caproni* sul Campo di Godega e sul tratto di strada Godega - S. Fior, il *Ca.4216* si separa dal resto della formazione.

A differenza del *Ca. 4145* e del *Ca. 2337* che, come dichiarato dai rapporti mantengono quota elevata (3.600-3.200 m.), il velivolo di **Pagliano** e **Gori** s'abbassa di quota, portandosi ad ovest (S. Maria di Feletto) per attaccare concentramenti di truppe individuate in quella zona.

E' noto che moltissime volte i due Piloti avevano adoperato il *Caproni* come aereo da attacco al suolo a quote di circa 100 m. ed anche meno.

Mentre il Caporale **Karl Haselböck**, che copre le spalle al caccia del Comandante di Squadriglia, impegna a quota superiore un *Caproni* e la sua scorta, **Benno Fiala-Fernbrugg** attacca il *Ca. 4216*.

Nelle manovre di evasione, durante il combattimento a bassa quota, il *Ca. 4216* converge verso Sud (presso Susegana).

Fonti: www.aeronautica.difesa.it - www.aeroclubfirenze.it

ANSALDO S.V.A.

Per alleviare la dipendenza italiana dalle tecnologie straniere i Capitani **Umberto Savoia** e **Rodolfo Verduzio** iniziarono nel 1916 lo studio di un nuovo aereo.

Al progetto collaborò il Tenente Ingegnere **Celestino Rosatelli**, mentre la produzione fu affidata alla Azienda **ANSALDO** di Genova e l'aereo divenne **SVA**: **Savoia, Verduzio, Ansaldo**.



Ansaldo S.V.A. 5 al Museo Caproni di Trento



Ansaldo SVA 9

Il primo volo ebbe luogo il 19 marzo 1917 e un mese dopo il "prototipo" fece registrare una velocità di oltre 223 km/h. In agosto i primi **SVA** in configurazione da caccia andarono alla **91ª Squadriglia** per una valutazione operativa che evidenziò problemi di armamento, visibilità e manovrabilità. Il Direttore Tecnico dell'Ansaldo, Sottotenente Ingegnere **Giuseppe Brezzi**, sviluppò allora nuove versioni, tra cui lo **SVA5** da ricognizione, con *due mitragliatrici Vickers*

lateralì, due macchine fotografiche, tre attacchi per bombe da 162 m/m.

Se i Piloti da caccia respingevano lo **SVA**, quelli della ricognizione lo trovarono nettamente superiore ai tipi esistenti. La prima missione operativa venne effettuata il 9 ottobre 1917 dal Ten. **Natale Palli**, cui dieci mesi più tardi sarebbe toccato condurre nel cielo di Vienna Gabriele D'Annunzio.



Ansaldo SVA 10

La produzione proseguì sino agli anni Venti in numerose versioni, anche biposto, per un totale di circa duemila esemplari, gli ultimi dei quali volarono fino alla metà degli anni Trenta. Lo **SVA 11777** esposto al **Museo Caproni** ha partecipato al volo su Vienna pilotato da **Gino Allegri** ed è stato esposto per la prima volta a Trento nell'agosto 1993.

I Bombardieri CAPRONI

La **CAPRONI** era una delle principali aziende aeronautiche italiane.

Fondata da **Giovanni Battista "Gianni" Caproni** nel 1908, inizialmente con la denominazione Società de Agostini e Caproni e quindi Società Caproni e Comitti.

Nel 1911 venne prodotto il primo velivolo di costruzione interamente italiana.

Il **Caproni Ca.3** fu un bombardiere pesante della Prima Guerra Mondiale e del primo periodo postbellico.

Fu un punto di arrivo di una serie di una serie di aerei iniziata nel 1914 con il **Ca.1**.

L'evoluzione del **Ca.1** al **Ca.2** aveva fatto comprendere l'importanza dei benefici derivanti da motori potenti e telai efficienti e robusti.

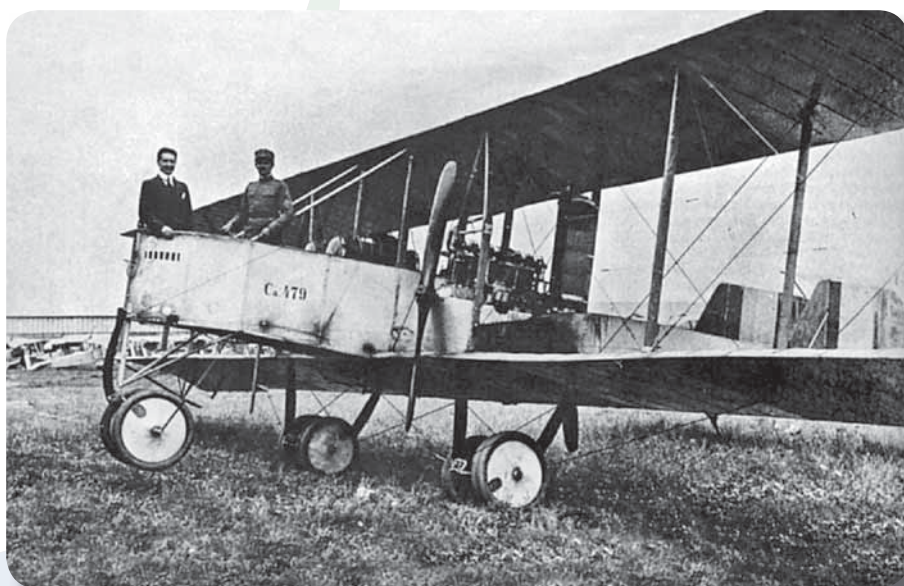
Il **Ca.2** si evolse nel **Ca.3** rimpiazzando i due motori laterali con lo stesso **Isotta-Fraschini V.4B da 150 cv** utilizzato come propulsore di spinta nella posizione centrale.

Il prototipo del **Ca.3** volò nel tardo 1916 e venne immediatamente messo in produzione. Inizialmente conosciuto anche come **Caproni 400 cv**, venne rinominato dalle forze armate italiane **Ca.3** e, nella versione postbellica, **Ca.33**.

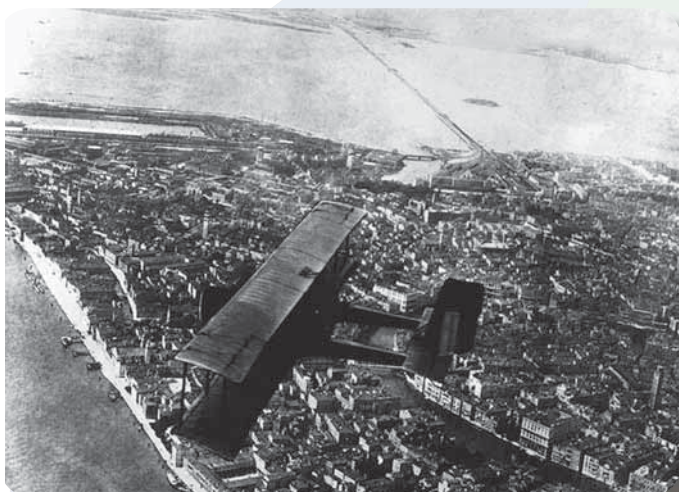
Ne vennero costruiti per l'esercito e la marina italiane più o meno 270 esemplari (esclusi i velivoli di produzione francese). Gli ultimi esemplari vennero impiegati anche come aerosiluranti.

Oltre alle forze armate italiane, i **Ca.3** vennero impiegati dalle Squadriglie britanniche prima dell'introduzione del bombardiere *Handley Page Type O* e *dalla Francia*, sia con esemplari di produzione italiana che prodotti su licenza, (inquadriati rispettivamente nelle *C.A.P. escadres* e nelle *C.E.P. escadres*).

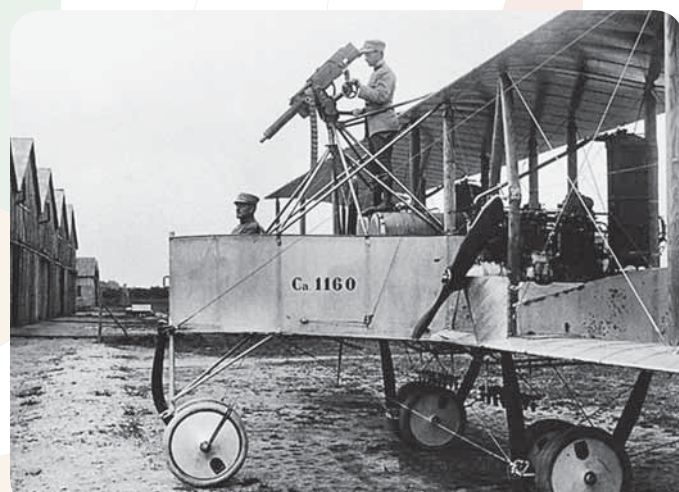
Alcuni velivoli vennero impiegati anche dal Corpo di Spedizione Americano.



Giovanni Battista Caproni a bordo di un Ca.3



*Bella immagine di un **Caproni Ca.3** in volo su **Venezia***



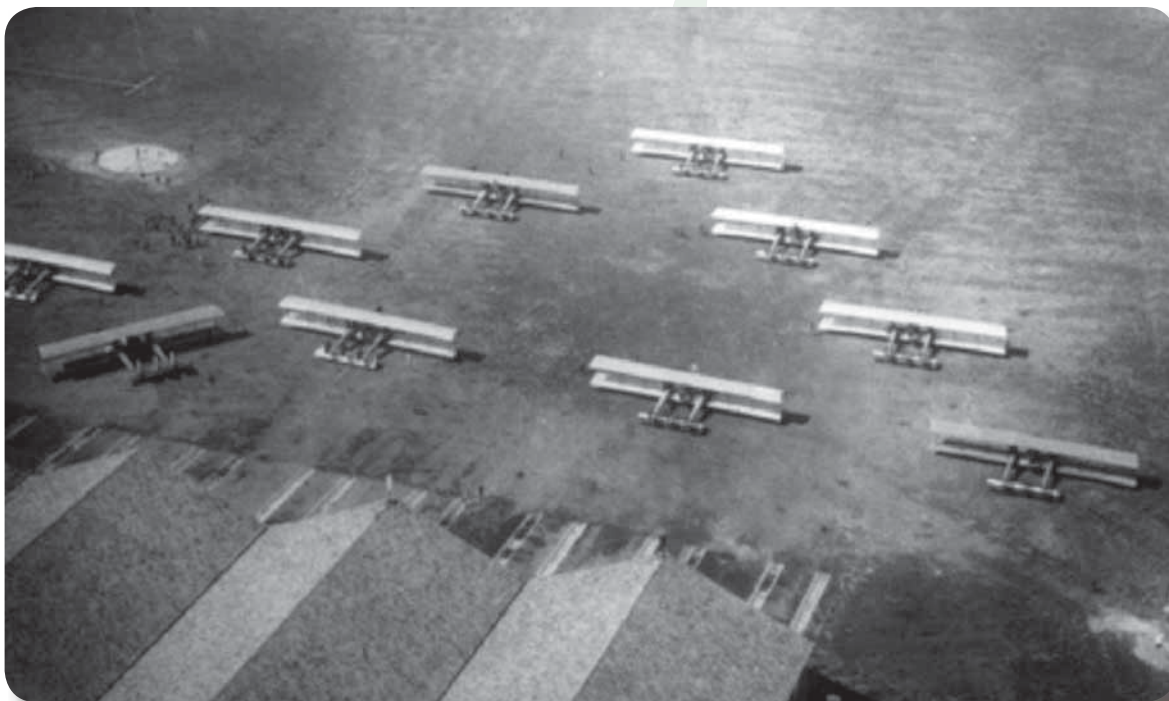
*Foto in alto: **Caproni 33 hp 450** dotato di cannoncino da 25 mm*



*Un **Caproni Ca.3** francese in un aeroporto sconosciuto*



*Foto in basso: **Caproni Ca.5** in fase di decollo*



*Bombardieri **Caproni** sul campo di Aviano*

I Triplani - serie 4

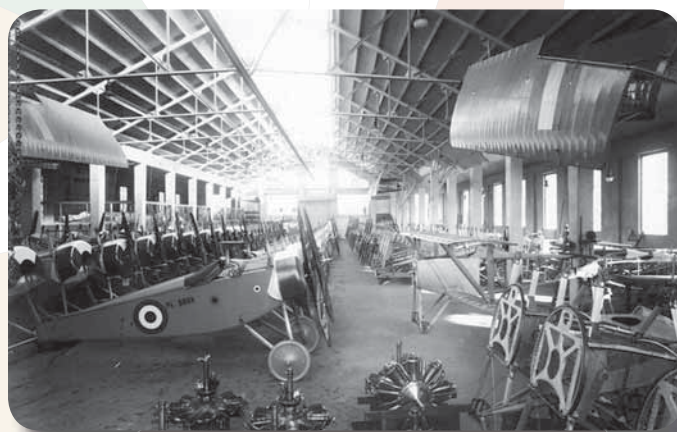


Caproni Ca.4



Caproni Ca.42

I Caccia



*Catena di montaggio **Macchi-Nieuport** presso gli stabilimenti **AerMacchi***



*Alcuni **Piloti** con i loro **Nieuport-Macchi 11** ospitati in rimesse di fortuna*



Spad VII e Nieuport 17 della 77^a Squadriglia, 1917



Ansaldo A1 "Balilla".

Il velivolo entrò in servizio nelle ultime settimane del conflitto senza mai rivestire un ruolo particolarmente significativo.

Gli Aerei da Ricognizione



Pomilio PC1

Il *Pomilio PC1* dei fratelli **Pomilio** entrò in servizio nel 1917 e fu il primo ricognitore armato di produzione italiana. Spinto dal motore da 260cv *Fiat A.12*, si rivelò pericolosamente instabile il che portò presto allo sviluppo del migliore *Pomilio PD*. Fu anche il primo velivolo al mondo a trasportare corrispondenza aerea.



Pomilio PD

Il *Pomilio PD* nacque come evoluzione del primo ricognitore armato italiano, il *Pomilio PC*, apparso nel 1917. Il *PD* aveva una nuova cofanatura motore e, per una maggiore stabilità, il pattino di coda carenato.

Di entrambi i modelli furono prodotti 545 esemplari, principalmente *PD*.



Pilota italiano con il suo Pomilio S.P.2 n.6684, 1917.

I Dirigibili

I dirigibili vennero utilizzati da francesi, italiani e tedeschi per missioni di osservazione e bombardamento nel corso dei primi mesi della Grande Guerra ma presto abbandonati in quanto troppo vulnerabili.

Tratto da: www.finn.it/regia/html/grande_guerra

Assi italiani della 1^a Guerra Mondiale

Questa lista comprende tutti gli [Assi dell'Aviazione](#) della [1^a Guerra Mondiale](#) che hanno combattuto per il [Regno d'Italia](#).

Una commissione dei servizi segreti, nota come **Commissione Bongiovanni**, verificò gli abbattimenti rivendicati dai Piloti italiani durante la guerra e pubblicò un elenco ufficiale il 1° febbraio 1919.

L'elenco di seguito riportato è basato sulla **Relazione Bongiovanni** ed evidenzia annotazioni o aggiunte successive.

Francesco Baracca 34 abbattimenti

[Medaglia d'Oro al Valor Militare](#). Principale asso della caccia italiana nella prima guerra mondiale. Ucciso in combattimento il 19 giugno 1918 in circostanze non chiarite.

Silvio Scaroni 26 abbattimenti

Medaglia d'Oro al Valor Militare. Abbattuto il 12 luglio 1918 e ferito, sopravvisse ma terminò l'attività bellica nella 1^a Guerra Mondiale. Transitato nella [Regia Aeronautica](#) partecipò anche alla seconda guerra mondiale con il grado di [Generale di Divisione aerea](#) ricoprendo vari incarichi. Dopo l'[Armistizio di Cassibile](#) si ritirò a vita privata.

Pier Ruggero Piccio 24 abbattimenti

Medaglia d'Oro al Valor Militare. Nominato Comandante della "Massa di Caccia" prima della [Battaglia del solstizio](#), venne abbattuto e fatto prigioniero il 31 ottobre 1918 dagli austriaci che lo riconobbero. Nel collasso dell'esercito nemico, riuscì a fuggire con una rocambolesca fuga a piedi di oltre cento chilometri, rientrando al reparto il giorno dopo la fine della guerra. Nel dopoguerra divenne il primo [Capo di Stato Maggiore](#) della Regia Aeronautica, per essere poi nominato nel 1933 [Senatore del Regno d'Italia](#).

Visse prevalentemente in Francia. Morì nel 1965.

Flavio Torello Baracchini 21 abbattimenti

Medaglia d'Oro al Valor Militare. Considerato durante il conflitto il secondo per numero di vittorie dopo Baracca, si vide cancellare dieci vittorie a fine guerra. Il 26 giugno 1918 venne colpito all'addome da truppe di terra e terminò l'attività bellica. Al termine della guerra si congedò e operò

nel settore dell'aviazione.

Morì il 18 agosto 1928 a causa delle ferite in un incidente nello [stabilimento pirotecnico](#) che aveva fondato.

Fulco Ruffo di Calabria 20 abbattimenti

Medaglia d'Oro al Valor Militare. Venne abbattuto il 20 ottobre 1918, ma riuscì a riattraversare il fronte pochi giorni prima della fine della guerra.

Si congedò nel 1925 e divenne Senatore nel 1934.

Marziale Cerutti 17 abbattimenti

Terminò il conflitto con il grado di [Sergente](#). Promosso [Ufficiale](#), transitò nella Regia Aeronautica e partecipò alla 2^a Guerra Mondiale come capo dell'aviazione da trasporto. Unitosi dopo l'Armistizio di Cassibile alla [Aeronautica Nazionale Repubblicana](#), al termine del conflitto fu rimosso dal servizio. In attesa di determinazioni sul prosieguo della carriera, morì il 26 maggio 1946 in un incidente con una motocicletta che aveva costruito.

Ferruccio Ranza 17 abbattimenti

Nel dopoguerra transitò nella Regia Aeronautica dove raggiunse il grado di [Generale di Divisione Aerea](#).

Partecipò alla 2^a Guerra Mondiale a Capo dell'Aeronautica dell'Albania e dopo l'Armistizio di Cassibile contribuì a fondare l'[Aeronautica Cobelligerante Italiana](#).

Luigi Olivari 12 abbattimenti

Morì a causa di un incidente al decollo il 13 ottobre 1917.

Giannino Ancillotto 11 abbattimenti

Medaglia d'Oro al Valor Militare. Divenne celebre per essere passato indenne attraverso un [pallone frenato](#) che aveva fatto esplodere. Dopo la 1^a Guerra Mondiale fu protagonista di imprese aviatorie.

Morì in un incidente stradale il 18 ottobre 1924.

Antonio Reali 11 abbattimenti

Rivendicava più di trenta abbattimenti, ma la commissione Bongiovanni gliene confermò solo 11. Partecipò come riservista alla [Guerra d'Etiopia](#) e alla 2^a Guerra Mondiale, al termine della quale si ritirò a Fano dove lavorò come artigiano e morì nel 1975.

Flaminio Avet 8 abbattimenti

Nato da una famiglia nobile di [Bendejun](#), un comune 18 km a nord di [Nizza](#), al termine della guerra si congedò e vi si ritirò. Si ammalò e morì nel 1928 a 38 anni.

Ernesto Cabruna 8 abbattimenti

Medaglia d'Oro al Valor Militare. Iniziò la guerra come [carabiniere](#) e venne accolta la sua domanda di trasferimento in



[aviazione](#). Celebre per i combattimenti in inferiorità numerica, guadagnò la prima pagina della [Domenica del Corriere](#) con il titolo "1 contro 11". Si congedò dall'Arma e fu collaboratore di [Gabriele D'Annunzio](#) a Fiume. Venne richiamato in servizio con la Regia Aeronautica, ma la lasciò nel 1932.

Durante la 2ª Guerra Mondiale ebbe rapporti con la [Resistenza](#) e in occasione dell'[eccidio delle Fosse Ardeatine](#) venne ricercato dalle [SS](#) e dalla [milizia fascista](#).

Morì nel 1960 e le spoglie furono traslate al [Vittoriale](#).

[Alvaro Leonardi](#) 8 abbattimenti

Dopo la guerra si occupò di insegnamento al pilotaggio venendo richiamato dalla Regia Aeronautica per continuare l'attività anche durante la 2ª Guerra Mondiale.

Collaborò segretamente con la Resistenza e approntò una pista per velivoli pesanti sull'[Aeroporto di Cameri](#) dove poi, nel maggio 1945 atterrarono 10 velivoli americani.

Morì a Cameri nel 1955.

[Carlo Francesco Lombardi](#) 8 abbattimenti

Finita la guerra partecipò attivamente alla vita politica, seguendo tra l'altro D'Annunzio nell'[impresa di Fiume](#).

Deluso dagli esiti, si dedicò a imprese aviatorie.

Finita la 2ª Guerra Mondiale si convertì al settore automobilistico diventando designer e imprenditore della carrozzeria con il suo nome, specializzata in conversione in [limousine](#) di berline della sua epoca. Morì nel 1983.

[Giovanni Nicelli](#) 8 abbattimenti

[Gastone Novelli](#) 8 abbattimenti

Assegnato alla [91ª Squadriglia aeroplani da caccia](#) di Baracca, al termine della guerra rimase in servizio con il grado di Tenente. Morì il 3 giugno 1919 in un incidente di volo.

[Leopoldo Eleuteri](#) 7 abbattimenti

[Guglielmo Fornagiari](#) 7 abbattimenti

[Mario Fucini](#) 7 abbattimenti

[Orazio Pierozzi](#) 7 abbattimenti

[Tenente di vascello](#) della [Regia Marina](#) operò con gli [idro-caccia](#) da [Brindisi](#) per il contrasto all'aviazione austro-ungarica sul [Mar Adriatico](#) diventando l'Ufficiale della Marina Italiana con il maggior numero di vittorie aeree nel conflitto. Morì in mare al largo di [Trieste](#) il 18 marzo 1919.

[Cosimo Rennella](#) 7 abbattimenti

Cittadino dell'[Ecuador](#)

[Antonio Riva](#) 7 abbattimenti

[Aldo Bocchese](#) 6 abbattimenti

[Antonio Chiri](#) 6 abbattimenti

Un mese dopo la fine della guerra ebbe un grave incidente di volo e rimase in coma 16 giorni. Perse l'idoneità al servizio e per breve tempo rimase in aviazione come Istruttore all'[Idroscalo di Como](#), ma dovette lasciare l'attività e divenne funzionario delle [Poste](#). Morì nel 1971.

[Bartolomeo Costantini](#) 6 abbattimenti

Assegnato alla [91ª Squadriglia aeroplani da caccia](#) di Baracca, al termine della guerra si congedò come [Tenente Colonnello](#) e si dedicò alle corse automobilistiche vincendo due [Targa Florio](#) e ricoprendo l'incarico di [direttore sportivo](#) delle squadre corse [Bugatti](#) e [Alfa Romeo](#). Morì nel 1941.

[Attilio Imolesi](#) 6 abbattimenti

Ottenne tutti i suoi abbattimenti tra il 26 aprile 1917 e il 14 marzo 1918, data in cui precipitò per un guasto tecnico.

Urtò il capo contro la mitragliatrice di bordo e morì in ospedale dove giunse privo di conoscenza.

[Cesare Magistrini](#) 6 abbattimenti

[Guido Nardini](#) 6 abbattimenti

[Luigi Olivi](#) 6 abbattimenti

[Giorgio Pessi](#) 6 abbattimenti

Cittadino dell'[Impero austro-ungarico](#)

[Cosimo Rizzotto](#) 6 abbattimenti

[Mario Stoppani](#) 6 abbattimenti

[Romolo Ticconi](#) 6 abbattimenti

[Michele Allasia](#) 5 abbattimenti

[Antonio Amantea](#) 5 abbattimenti

[Sebastiano Bedendo](#) 5 abbattimenti

[Alessandro Buzio](#) 5 abbattimenti

[Umberto Calvello](#) 5 abbattimenti

[Giulio Lega](#) 5 abbattimenti

[Federico Martinengo](#) 5 abbattimenti

[Guido Masiero](#) 5 abbattimenti

[Amedeo Mecozzi](#) 5 abbattimenti

[Giorgio Michetti](#) 5 abbattimenti

[Alessandro Resch](#) 5 abbattimenti

[Giovanni Sabelli](#) 5 abbattimenti

Fonte: Wikipedia

NOTIZIE IN BREVE

10 Dicembre 2015

Alla **SS. Messa** celebrata nell'hangar delle **"Frecce Tricolori"** ed al **Pranzo dei Soci** del **"Circolo della P.A.N."** per il tradizionale scambio degli **Auguri natalizi** eravamo numerosi ... in numero maggiore agli anni precedenti.

Con autentica soddisfazione **abbiamo** vissuto assieme una stupenda giornata **in armonia e serenità** nella ricorrenza della nostra sempre amata **"Patrona"**: **la Beata Vergine di Loreto**.

Questo é sempre stato il **primo obiettivo del "Circolo della P.A.N."** rivivere quell'atmosfera pulita che l'Aeronautica ha nel suo **"DNA"** e, in particolare, ravvivare lo **"Spirito di Corpo della P.A.N."** tra tutti i **Soci** che hanno avuto la **"fortuna"** di vivere giornate emozionalmente intense, ancorché gratificanti, nelle **Pattuglie Acrobatiche Nazionali del dopoguerra** fino alle attuali **Frecce Tricolori**.

Un particolare **ringraziamento** alle **Signore** che hanno voluto condividere l'impulso sentimentale che ci anima e a tutti gli **"amici"** che hanno affettivamente partecipato all'evento.



... il "pranzo" è stato molto gradito ! ...

Promozioni

Il **1° Gennaio 2012** il **Socio Domenico SIMEOLI** è stato promosso **1° Maresciallo**.

Ne siamo venuti a conoscenza dopo la ricezione del Decreto D.T. del 20/05/2015.

Congratulazioni ed "auguri" per la tua interessante attività presso il 3° R.M.V. a Treviso.

Il **1° Gennaio 2013** il **Consigliere Fabio FRANZ** è stato promosso **1° Maresciallo**.

Ne siamo venuti a conoscenza dopo la ricezione del Decreto D.T. del 18/01/2016

Congratulazioni ed "auguri" per ulteriori promozioni a riconoscimento dei tuoi meriti sia alle "Frecce Tricolori" che al "Circolo della P.A.N."

Il **1° Luglio 2015** il **Socio Gaetano FARINA** è stato promosso **Maggiore**.

Ne siamo venuti a conoscenza dopo la ricezione del Decreto D.T. del 27/12/2015

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

Nonni felici

Il **28 Ottobre 2015** il **Socio 1° M.Ilo Lgt. Alberto SORAVITO** e la **"moglie" Angela** sono diventati **"nonni"** di **RICCARDO**.

Felicitazioni vivissime alla "mamma" LAURA ed al nuovo "padrone di casa".

Genitori felici

Il **28 Gennaio 2016** il nostro **Socio S.Ten. Ing. Alberto PICCOLI** con immensa gioia è diventato **"papà"** del secondogenito **GIACOMO**.

Felicitazioni vivissime a "mamma" ILARIA ed alla "sorellina" MARGHERITA di 1,5 anni.



Congedo

01/12/2015 - Il 1° M.Ilo Lgt. BULFONE DARIO, Motorista e Capo Linea Volo alle **"Frecce Tricolori"** dal **19/08/1981**, dopo **34 anni 3 mesi e 12 giorni** è stato posto **"in congedo"**.

Trentaquattro anni di appartenenza sono "eccezionalmente" tanti, si potrebbe considerare un secondo matrimonio ben riuscito ... **quante emozioni vissute, quante soddisfazioni, quante amicizie.**

Ha sempre svolto l'attività operativa nella naturale quotidianità della vita alle **"Frecce Tricolori"** attenendosi alle regole e alla disciplina che sono alla base del rispetto, innanzitutto per sé stessi.

Di sicuro riferimento e giovamento per i **"giovani"**, lascia un **"ricordo"** di sé sia come **"uomo"** sia come **"eccellente professionista"** certamente indelebile.

Il Consiglio Direttivo del "Circolo della P.A.N.", di cui è Consigliere, nella sicurezza di interpretare il pensiero di tutti i Soci gli esprime i più sinceri Auguri per altrettanti felici anni ed un sincero "GRAZIE" per quanto ha dato alle "Frecce Tricolori".

Nuovi SOCI 2016



Un sincero "benvenuto" nel "Circolo della P.A.N."

Sig.ra AZZANO LUGIA "figlia" del defunto **M.Ilo 1° Cl. Sc. AZZANO PIETRO**
Armiero, Capo Nucleo Armieri alle Frecce Tricolori dal 06/03/1961 al 01/07/1974

Cap. G.a.r.i. ROSSI ELISA
Capo Sezione Tecnica e Controllo Qualità Manutenzione alle Frecce Tricolori dal 28/10/2014 "in servizio"

Momenti tristi

Il 17 Ottobre 2015 è deceduto il **M.Ilo Aiutante FRANCO PINZANO** già Socio del **"Circolo della P.A.N."** dal 1998 al 2011

Alla "moglie" Luisa e ai "figli" Roberta, Andrea e Annalisa il Consiglio Direttivo, certo di interpretare la partecipazione di tutti i Soci ed ex Colleghi, formulano un riverente pensiero di umana solidarietà e sentite condoglianze per la dolorosa perdita.

ESORTAZIONE PER UN FUTURO MIGLIORE

- **Non siate solo spettatori, ma attori del futuro d'Italia.**
- **Servire il proprio Paese è un atto nobile.**

Per fare questo occorre avere memoria del passato, l'orgoglio delle origini, il rispetto delle tradizioni e delle evocazioni naturali e la consapevolezza delle capacità e potenzialità per poter guardare, senza ripetere gli errori che certamente noi tutti abbiamo commesso, verso un possibile migliore avvenire della nostra Patria per la quale abbiamo speso e occorrendo offriamo anche per il futuro le nostre migliori energie.

La sfida è alta e la grande lezione che ci hanno dato le **"persone perbene"** è proprio questa.

"Persone per bene"
come ne possiamo incontrare tante

- **padri di famiglia che hanno passato la vita a lavorare, con onestà, fierezza e sempre con la schiena dritta. Senza mai nemmeno l'indugio di piegarla;**
- **padri di famiglia italiani che fanno dell'onestà la loro Bibbia e del rigore la loro quotidianità;**
- **lavoratori che orgogliosamente danno il meglio di sé per onorare il proprio operato;**

- **uomini che hanno “sogni”, “valori”, “ideali” e che per quelli combattono senza mai perdere la speranza, senza mai perdere il senso di un progetto che è più grande delle beghe di palazzo;**

La promozione dei diritti culturali, la necessità di investire nelle capacità creative delle persone, il rafforzamento del dialogo interculturale, le azioni per ampliare l'accesso alla conoscenza, l'impegno per riconoscere alle politiche culturali un ruolo primario per lo sviluppo sono e devono essere la nostra priorità !

“Io ho la consapevolezza che fra i giovani ci sia una larga maggioranza di virtuosi che in silenzio compiono quotidiani atti apprezzabili a favore delle collettività”.

Dobbiamo condividere l'idea di un futuro che offre opportunità, protagonismo e partecipazione alle **“giovani generazioni”**, spazi per la loro creatività e forme di espressione, concretezza ai loro sogni e risposte ai loro bisogni ... aggiungo che dobbiamo anche favorire il benessere, la socialità e il protagonismo degli **“anziani”** che devono essere considerati utili risorse della comunità e non un costo sociale improduttivo, cui invece il modello odierno vuole condannarli.

Ed ancora, occorre creare spazio di partecipazione e protagonismo anche per i **“minori”** dalla più tenera età all'adolescenza.

ASSENZIO GADDONI

- **persone che non vengono celebrate mai, che non vanno mai in tv e che non diventano parte di libri di storia ma che, pure, sono la storia perché diventano modelli, educatori, punti di riferimento per generazioni di giovani che nel loro nome saranno altrettanto “onesti”, altrettanto “idealisti”, altrettanto “perbene”.**

Bisogna saper trovare in noi stessi, e nei contributi che intorno a questa sfida sapremo raccogliere, la necessaria creatività e forza innovatrice nella costruzione di risposte efficaci al “tempo della crisi” facendo leva sulle risorse e potenzialità di ciascuno.





Aforismi Aeronautici

Navigando su internet ho trovato questa simpatica lista di aforismi aeronautici.

Buona lettura !



- Non esistono buoni Piloti, esistono vecchi Piloti.
- Decollare è facoltativo. Atterrare è obbligatorio.
- Se Dio avesse voluto che l'uomo volasse, gli avrebbe dato più soldi.
- Se spingi la cloche avanti, le case diventano più grandi; se tiri la cloche verso di te, diventano più piccole. (A meno che tu non insista a tirare la cloche verso di te, in tal caso diventano grandi di nuovo)
- Volare non è pericoloso; precipitare invece lo è.
- E' meglio trovarsi qui a terra sognando di essere in volo, che trovarsi in volo sognando di essere a terra.
- L'elica è solo un grande ventilatore sul muso dell'aereo che tiene fresco il Pilota. Non ci credete? Se l'elica si ferma, il pilota inizia a sudare.

- La velocità è vita, l'altitudine è una assicurazione sulla vita. Nessuno è mai entrato in collisione con il cielo.
- L'unica volta in cui avete troppo carburante è quando state andando a fuoco.
- Volare è la seconda più grande emozione conosciuta dall'uomo. Atterrare è la prima!
- Tutti conoscono già la definizione in base alla quale un "buon atterraggio" è uno dopo il quale si può lasciare l'aereo sulle proprie gambe. Pochi però conoscono la definizione di "grande atterraggio": è uno dopo il quale si può utilizzare l'aereo un'altra volta.
- La probabilità di sopravvivere è inversamente proporzionale all'angolo di discesa.
- Non lasciate mai che un aereo vi porti in un posto in cui il vostro cervello non sia arrivato almeno cinque minuti prima.
- Sapete di essere atterrati capovolti quando è necessario dare tutta potenza per rullare.
- L'elicottero è una collezione di tante parti rotanti che vanno a sinistra e a destra e di altrettante parti che vanno su e giù; tutte che cercano di assumere un moto casuale. Gli elicotteri in realtà non volano, semplicemente sono così brutti che la Terra li respinge.
- "Quello che abbiamo fatto era un atterraggio o ci hanno abbattuto?"
- Impara dagli errori altrui. Non vivrai abbastanza a lungo per farli tutti tu.
- Fidati del tuo Capitano comunque allacciati sempre la cintura di sicurezza.
- La capacità di giudizio viene dall'esperienza, e l'esperienza viene dagli errori di giudizio.
- L'Aviazione non è tanto una professione, quanto una malattia.
- Ci sono tre semplici regole per fare un atterraggio morbido: sfortunatamente nessuno le conosce.
- L'unica cosa peggiore di un Comandante che non ha mai volato come Co-Pilota è un Co-Pilota che una volta era un Comandante.

- Ogni tentativo di aumentare l'autonomia farà aumentare il vento di prua.
- Un uragano non è così brutto al suo interno come appare dall'esterno: è molto peggio.
- Un Pilota maschio è un'anima confusa che parla di donne quando vola, e di volo quando è con una donna.
- Ricordati, su un aereo sei sempre uno studente.
- Continua a controllare tutto, c'è sempre qualcosa che ti è sfuggito.
- Darsi delle pacche sulle spalle non ti aiuta a volare più veloce o più in alto.
- Ci sono Piloti anziani e ci sono Piloti incoscienti, ma non ci sono Piloti anziani ed incoscienti
- Cose inutili quando si vola: altitudine sopra di te, pista dietro di te, benzina nelle taniche.
- Volare è il passatempo ideale per l'uomo che vuole sentirsi come un ragazzo, non per l'uomo che lo è ancora....
- Ascolta e impara dalle esperienze degli altri perché non riuscirai a farle tutte!
- Il volo è una disciplina sconsigliata ai pessimisti.
- Al prossimo volo saprai più dell'ultimo ma non abbastanza per il prossimo.
- La velocità è vita, l'altitudine è una assicurazione sulla vita. Nessuno è mai entrato in collisione con il cielo.
- Fai di tutto affinché il numero dei tuoi atterraggi sia uguale al numero dei tuoi decolli.
- Da che è nata l'Aviazione i Piloti volano e i Meccanici fanno volare i Piloti. Guai se accadesse il contrario.
- Ricordate sempre che un aereo si pilota con la testa, non con le mani.
- Ogni Pilota inizia con un sacco pieno di fortuna e uno vuoto per l'esperienza, l'importante è cercare di riempire quello di esperienza prima che finisca quello di fortuna.

... ed ancor di più



- Secondo alcuni autorevoli testi di tecnica Aeronautica, il calabrone non può volare, a causa della forma e del peso del proprio corpo in rapporto alla superficie alare. Ma il calabrone non lo sa e perciò continua a volare. (Igor Sikorsky)
- Chi ha provato il volo camminerà guardando il cielo, perché là è stato e là vuole tornare. (Leonardo da Vinci)
- L'Aeronautica non è stata né un'industria né una scienza. E' stata un miracolo. (Igor Sikorsky)
- Il motore è il cuore di un aereo, ma il Pilota è la sua anima. (Sir Walter Raleigh Alexander)
- Perché volare? Semplice. Non sono felice a meno che non ci sia un po' di spazio tra me e la terra. (Richard Bach)
- La gravità non perde mai! il massimo che puoi ottenere è un pareggio!
- E' meglio che sia tu a spiegare agli amici perché hai riattaccato, piuttosto che siano loro a chiedersi perché non hai riattaccato.
- Fu un volo di 12 secondi, incerto, ondeggiante e traballante... ma fu finalmente un vero volo e non una semplice planata. (Orville Wright, riferendosi al suo primo volo del 17 dicembre 1903)



- Inventare un aereo è nulla. Costruirne uno è qualcosa. Volare è tutto. (Otto Lilienthal)

- Quando raggiunsi i 300 piedi, compresi che il cielo sarebbe stata la mia casa. Scesi dal velivolo con le stelle nei miei occhi. (Geraldyn Cobb)



- L'ottimista inventa l'aereo e il pessimista il paracadute. (Gil Stern)

- Il volo con macchine più pesanti dell'aria è impossibile. (Lord Kelvin, ingegnere, matematico, fisico e presidente della Royal Society, 1895. Il primo volo di un aereo avverrà nel 1903)

- Finora non avevo ancora veramente vissuto ! ... è nell'aria che si sente la gloria di essere un uomo e di conquistare gli elementi. C'è una squisita fluidità dei movimenti e la gioia di planare nello spazio.

(Gabriele d'Annunzio)

- Scienza, libertà, bellezza, avventura: cosa si può chiedere di più alla vita? Il volo aereo ha unito tutti gli elementi che ho amato. C'è scienza in ciascuna curva di un profilo aerodinamico, in ogni angolo tra il puntone e il filo, nell'intercapedine di una candela di accensione o nel colore della fiamma di scarico C'è libertà nella orizzonte illimitato e sui campi aperti dove si atterra. Un Pilota è circondato dalla bellezza della terra e del cielo. Sfiora le cime degli alberi insieme agli uccelli, salta valli e fiumi, esplora i canyon che guarda come un bambino. L'avventura giace in ogni soffio di vento. (Charles A. Lindbergh)

- Per la maggior parte delle persone, il cielo è un limite. Per coloro che amano volare, il cielo è casa. (Anon)
- L'uomo che vola su un aeroplano deve credere nell'invisibile. (Richard Bach)

- Una volta che hai imparato a guidare l'aereo, è molto meno faticoso volare piuttosto che guidare una macchina. Non devi guardare ogni secondo gatti, cani, bambini, luci, segnali stradali, donne con carrozzine e cittadini che guidano contromano... Nessuno che non sia stato in cielo in una mattina di gloria può immaginare il modo in cui un Pilota si sente in un paradiso finalmente accessibile. (William T. Piper)

- I fratelli Wright hanno creato la più grande forza culturale dopo l'invenzione della scrittura. L'aereo è diventato il primo World Wide Web, che avvicina persone, linguaggi, idee e valori. (Bill Gates)

e per finire "full stop" !



