



Circolo della P.A.N.

Notiziario riservato ai Soci del Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale
Direzione Redazione: Aerobase Rivolto - via Udine, 56 - 33033 Rivolto (UD)

www.circolodellapan.org

1 ottobre 2018

PER NON DIMENTICARE

**28 Agosto 1988 trent'anni fa l'incidente a
Ramstein**

Il 30 agosto 2018 il "Circolo della P.A.N." si è mestamente unito agli uomini delle "Frecce Tricolori" nel ricordo del giorno più tragico delle esibizioni aeree, ricordando le settanta vittime tra le quali il **Ten. Col. Mario NALDINI**, **Ten. Col. Ivo NUTARELLI** e il **Cap. Giorgio ALESSIO** rispettivamente "leader", "solista" e "1° gregario sinistro" nella formazione.

Alla presenza del Com.te il 2° St. Col. Pil. Andrea AMADORI è stata celebrata la SS. Messa nell'hangar del 313° Gr. A.A. arricchita dai canti del nostro Socio Claudio LODOLO accompagnato all'organo dal M° Maurizio DEGANI.



Le Freccie Tricolori del 1988

**Gropplero - Naldini - Raineri - Brovedani - Nutarelli
Miniscalco - Vivona - Accorsi - Alessio - Guzzetti - Rosa
nell'occhiello: Tricomi, in formazione dal 19/06/1988**

Ricordando MARIO

... di GIAMPIERO GARGINI



I Piloti hanno due periodi addestrativi ben distinti: il primo si svolge presso le Scuole di Volo ed è caratterizzata da una completa "sudditanza" tecnico-psicologica nei confronti dell'Istruttore di volo, che rappresenta un traguardo apparentemente irraggiungibile per un Allievo.

Infine, piano piano, anche l'Allievo impara (ci mancherebbe altro!) e il volo appare più accessibile.

Poi arriva il momento in cui ti appuntano sulla giacca un'aquila turrita di metallo dorato e pensi di essere al topo.

Neanche per sogno: ti assegnano ad un Reparto da combattimento e ritorni nell' "ignoranza"; sei l'ultimo arrivato e tutti i colleghi Piloti anziani sono espertissimi e capaci di effettuare missioni difficili e complesse e ricominci a pensare che sarà dura!

Tutto questo è successo anche a me, ma con una differenza: il mio Reparto operava nel profondo sud e all'epoca una gran parte dei Piloti anziani aveva una sola aspettativa: farsi trasferire ad un Reparto del nord.

I miei "anziani" erano relativamente giovani sia che provenissero

dai corsi dell'Accademia che dal "complemento", come si definivano quelli che avevano una ferma ridotta e avevano frequentato quasi unicamente le scuole di volo.

La provenienza non costituiva una significativa differenza tra i Piloti e quello che contava era il livello di addestramento raggiunto e l'esperienza di volo acquisita.

Quando ancora mi dibattevo nelle difficoltà addestrative e cercavo di acquisire le basi per essere un Pilota "pronto al combattimento", incontrai **MARIO NALDINI**.

Il suo accento non ti faceva dubitare della sua provenienza: era un fiorentino doc, con quel che ne consegue e ben sanno coloro che hanno a che fare con i toscani. Battuta pronta, prontissima, sorriso aperto e molto spesso irridente, ma al tempo stesso bonario; con lui si stabiliva subito un rapporto amichevole, ma non si scherzava sul volo: era preparatissimo, coraggioso e determinato, non ci separavano tante ore di volo sull'F-104, ma percepivo ugualmente una competenza solida e indiscutibile.

Feci con lui molti voli di addestramento e mi seguiva nelle funzioni di "capo coppia", dandomi istruzioni e sottolineando gli errori, con puntualità.

Con il passare del tempo si stabilì un bel rapporto, andammo all'estero insieme, durante le missioni di navigazione a lungo raggio, partecipammo a diverse campagne di addestramento al tiro aria-suolo in Sardegna; mi sorprende ancora a pensare quanti voli abbiamo fatto insieme e quanto mi risultasse semplice affrontare con lui missioni complesse, voli notturni, missioni di attacco alle navi (per addestramento!).

Quando la mattina, **Mario** entrava nell'aula briefing, dove i Piloti venivano informati sulle attività programmate, si notava immediatamente il suo sorriso aperto e scanzonato, non ricordo di avere mai notato una sua espressione accigliata.

Durante discussioni tecniche tra Piloti egli non aveva rivali e quando notava che qualche collega eccedeva nella "competenza verbale", lo apostrofava con l'appellativo di "o' pallino" e a quel punto si capiva che non c'erano altre discussioni da fare.

Se devo riandare ad alcuni episodi specifici, non posso fare a meno di ricordare come, durante una missione di aerocooperazione con la Marina Militare, dopo aver scorazzato in lungo e in largo per il canale di Sicilia, alla ricerca delle navi obiettivo, mi accorsi che stranamente si vedeva a sud una vicina linea di costa, ma questo mio pensiero fu prontamente interrotto dalla perentoria chiamata radio di **Mario**: "accelera al massimo, verso nord, che siamo in Tunisia!".

Se non fosse stato per lui, avrei impiegato chissà quanto per raccapezzarmi sulla nostra posizione e magari saremmo stati intercettati dai velivoli della difesa aerea tunisina, e possiamo immagi-



nare le complicazioni diplomatiche.

In una altra occasione, dovendo fare insieme una missione di navigazione notturna, all'uscita dalla sala piloti mi disse: *“stasera c'è una bella luna piena, potremmo fare un po' di acrobazia”*.

Sento il bisogno di chiarire che l'acrobazia in ala si faceva di giorno ma non ricordo se si fossero preoccupati di vietarla di notte.

Io non battei ciglio, se lo diceva **Mario** la cosa era fattibile.

All'inizio condussi io la navigazione e, una volta in prossimità del golfo di Taranto, mi ordinò per radio di mettermi sulla sua ala e cominciai ad inanellare manovre acrobatiche sempre più accentuate: tutto era buio intorno e ogni tanto, durante le evoluzioni, mi appariva una luna tonda e luminosa; rimanere in ala a **Mario** era facile e quasi rilassante, non “strappava” mai l'aereo, ma lo manovrava con progressione leggera e quasi delicata.

Quando giunse per lui il momento di cambiare Reparto e le nostre strade aeronautiche si separarono, non ebbi dubbi sulla sua

suo scanzonato sorriso e il suo entusiasmo per il volo.

... Quando mi giunse la drammatica notizia della tragedia di Ramstein, prestavo servizio a Firenze, alla Scuola di Guerra Aerea, e quando lo accolli all'aeroporto di Peretola, per il suo ultimo volo, mi parve naturale essere lì anch'io, quel giorno, per un saluto al mio compagno di tante missioni, al mio leader sorridente.

Gen. S.A. GIAMPIERO GARGINI

Ricordare...

Ricordare deriva dal latino: *re-* indietro e *cor* cuore.

Vuol dire cioè **richiamare le cose al tuo cuore!**

Nei tempi più antichi, si pensava che il cuore fosse la sede della memoria che oggi sappiamo essere il cervello.

Sotto questa luce, anche il ricordare assume una accezione più viva e significativa per la vita.



“Gigi” ZANOVELLO e Mario NALDINI

successiva assegnazione: il Gruppo di addestramento su TF-104 a Grosseto.

Così come mi meravigliai ancora di meno che le **“Frece Tricolori”** lo avessero poi richiesto tra le loro fila, fino a diventare il leader di quella straordinaria squadra!

Ci incontrammo solo un paio di altre volte e sempre mi colpiva il

Ricordare, cioè, non vuol dire solamente “avere memoria” ma far vivere dentro di te le esperienze passate, tornando a farle impattare sulla tua essenza e la tua vita (il tuo cuore).

Se ricordo riporto in vita le situazioni che così possono ancora insegnarmi qualcosa.

Se ho solo memoria, invece, vivo le cose con freddo distacco.

Quindi ... da oggi... riportiamo al nostro cuore ciò che la vita ci ha dato!

I ricordi non vanno mai cancellati, la memoria ne custodisce la chiave gelosamente.

Se non ricordiamo non possiamo comprendere.

Il ricordo è un modo d'incontrarsi.

GIUSEPPE "CICCI" FRESCURA

... UN CAVALIERE DEL CIELO

E' una giornata fredda di dicembre e sono venuto a Grea di Cadore (BL), invitato da Giuliano Frescura, uno dei nipoti di "Cicci".

Stiamo camminando lungo la salitella che conduce al piccolo camposanto, dove il caro "anziano di gruppo" riposa sotto una coltre di neve.

Vedere la lapide, con la sua foto, mi stringe il cuore. "GIUSEPPE FRESCURA", con le due date che di più scandiscono il tempo di noi mortali.

Giuliano e Cinzia, la sua fidanzata, mi raccontano ricordi del tempo in cui il "Cicci", a bordo del suo G91, passava sul paesello natale a salutare gli amici. Mi chiedono se qualche volta c'ero anch'io in formazione con Lui. Sono assetati di aneddoti, di ricordi della sua vita al 2° Stormo.

Nella storia del volo talvolta appaiono fatti a dir poco sconcertanti, che a tavolino è impossibile sia giudicarli sia solo immaginarli.

Spesso, nella mia lunga carriera, mi sono chiesto se sarei stato capace, davanti a un'emergenza gravissima e alla quasi certezza che la mia sopravvivenza avrebbe messo a repentaglio altre vite umane, di donare la vita per salvare quella di un altro. Purtroppo, non sono mai riuscito a darmi una risposta. Penso che, solo stando seduto e legato a bordo di un velivolo impazzito, la verità esca prepotentemente fuori.

"Cicci" FRESCURA perse la vita in Libia, durante un volo di collaudo a un SIAI 260. La perse per salvare quella dell'Ingegnere che aveva con sé a bordo.

Non so se eroi si nasca o si diventi, ma questo vero **Cavaliere del Cielo** dalla vita fu messo di fronte alla difficilissima prova che ti consacra Eroe: accettare la morte per donare la vita.

Come testimoniato dall'Ingegnere che aveva a bordo, sopravvissuto, non pensò a salvare se stesso. L'aiutò a paracadutarsi (cosa non facile su quel tipo di macchina, sprovvista di seggiolino eiettabile) e dopo averlo messo in salvo pensò alla sua pelle. Ma il destino e la poca quota residua non vollero che sopravvivesse. Gli si chiuse il tettuccio sul paracadute, immobilizzandolo mentre tentava di uscire e impattò il suolo.

Un caro amico, collega e capo del mio corso, in quegli anni in Libia insieme al "Cicci", testimonia:

"Io c'ero (purtroppo) ed ero presente all'infausta tragedia. Posso confermare i fatti come riportati da Fausto, aggiungendo qualche particolare. Il volo sull'aeroporto di Sebha (Fezzan) era un volo prova del SF260WL appena uscito dall'hangar dopo una manutenzione schedulata. Era prevista la sola presenza a bordo del Pilota, ma dietro pressanti richieste dell'Ingegnere (un giovane barese appassionato del volo) il "Cicci" acconsentì a portarlo con sé a bordo. Le manovre previste si svolsero regolarmente fino all'ultima di queste:

l'affondata alla Vne (velocità massima strutturale) che, se non ricordo male era intorno ai 190 kts. E qui si verificò l'imprevisto: il rudder tab (aletta mobile) del timone di direzione verticale cedette nella sua cerniera superiore, e staccandosi andò a bloccare il timone di profondità su un assetto a picchiare, che, vista la velocità già elevata, rese molto rapida la perdita di quota. L'impatto al suolo avvenne tra la pista e l'area logistica."

MAURO SCHIRO



Da sx: in piedi **Bonalumi, Nencha, Caranti** accosciati **Padovan, Tonati, Frescura**



Tante volte mi tornano in mente i colleghi che, per diverso destino, hanno concluso la loro carriera con un incidente di volo.

Non sempre è triste il ricordo, se si pensa ai momenti lieti che abbiamo condiviso. Il "Cicci" amo ricordarlo così:



“Sono trascorse alcune settimane e stamattina sono seduto davanti al “Cicci”, uno dei Piloti più anziani del 14° Gruppo. Mi parla calmo e chiaro. Sembra dire cose talmente scontate da non dar adito ad alcun dubbio.

- Siamo la missione due-tre-nove. Io ho il numero 21, un R1A, tu il 12, un R1B. Cosa cambia?
- Che il mio aereo ha quasi 150 libbre di carburante in più.
- Bene. Metteremo in moto a imitazione e ci sentiremo sul canale 18. Tu mi dirai quando sei pronto, poi passeremo sul 2 e sul 14. In pista io mi allineerò sulla mezzeria di sinistra e tu su quella di destra. Slams, giri del motore al 98% e abbassando la testa lascerò i freni. Hai il due per cento di margine per non sfilarti. Ci staccheremo insieme da terra e tu farai rientrare il carrello e i flaps quando vedrai i miei muoversi.

Il “Cicci” è un padre di famiglia. Non perde mai la calma e ama l’acrobazia in formazione.

Qui, al 2° Stormo, la tradizione dell’acrobazia collettiva è molto sentita. Quasi sempre, a renderla viva, sono i Piloti che tornano al Reparto dopo aver appartenuto per qualche anno alle Frecce Tricolori o, come accade per i nostri due acrobati di Gruppo, il “Cicci” e il “Toni”, a Pattuglie antesignane, come quella de **“I Lancieri Neri”**.



Quante ore noi, neo assegnati, trascorriamo sul terrazzo del Quattordicesimo a guardare le bellissime figure disegnate nel cielo dai nostri due anziani che, in posizione di leader e di fanalino, addestrano i “giovannotti”, quelli un po’ più svezzati, non solo a stare in ala nei tonneau o nei looping, ma a trasformare durante le manovre e ad eseguire perfette file indiane ravvicinate.

Non è raro che qualche comandante del 313° chieda a loro informazioni sul nuovo aspirante ai fumi colorati.

Al Gruppo o lungo i viali dell’aeroporto, recandoci a mensa o al circolo ufficiali, è normale avvistare la coppia **“Cicci FRESCURA”** e **“Toni” PADOVAN** che chiacchierano fitto fitto fra loro.

Noi giovani, nel vedere i due inseparabili amici, non osiamo disturbarli dai loro intensi colloqui, che immaginiamo dicano di cielo o di grandi sparatorie, lassù in Cadore, a caccia di galli cedroni.

Inutile ribadire che al 14° il **“Cicci”** e il **“Toni”** sono i nostri punti di riferimento.

Caratterialmente diversi, il **“Toni”** ha sia l’aspetto, sia il portamento, consoni al ruolo rivestito.

Il **“Cicci”**, invece, lascia intravedere la figura del fratello maggiore o dello zio buono.

Sembrerà strano, ma i loro caratteri spuntano anche lassù, quando volano da leader di formazione: le manovre del **“Toni”** sono

decise e, direi, pur nella loro alta qualità, più abordabili dai Piloti prossimi alla combat-readiness; quelle del "Cicci" sono estremamente dolci e accessibili a tutti.

Sembra davvero che sia lui a girare il tonneau intorno a te.

Forse mi hanno messo "in cura" col "Cicci" perché hanno intuito che questa forma di volo mi rende un po' nervoso, così, dice il Comandante di Gruppo, "con una mano del genere stanno in coppia anche le scimmie". Cicci si fa dare del tu da noi giovani.

In volo, ogni tanto si volta a guardare se sono in posizione poi scruta il cielo, lontano. Non dice niente fino a quando arriviamo sulle Alpi, in zona di lavoro, dove inizia a picchiare per prendere velocità, poi a portare il muso del suo aereo verso il cielo.

Io lo seguo. Sono teso. E' molto duro stargli vicino e se sbaglio potrei finirgli addosso. Ma lui non ha paura.

Vede che faccio qualche sobbalzo e, con molta calma, mi parla via radio per farmi rilassare. Scherzando, dice che non devo sguagliare la cloche fra le mani. Mi viene da ridere al pensiero della cloche e di quante strette ha subito nella sua vita. Poi interviene ancora: *Adesso facciamo un po' di "ginnastica". – che in gergo significa fare looping e tonneau in formazione stretta – Se ti trovi in difficoltà togli qualche percento di motore e sfilati, livellando le ali.*

Non ci avevo mai pensato. Non serve finirgli addosso, basta sfilarsi in coda. Le sue parole, banali per un esperto Pilota da caccia, m'infondono una dose di sicurezza.

Siamo rovesci nel cielo, a pochi metri l'uno dall'altro, e tutto sembra essere normale. Che sia lui a fare il tonneau intorno a me?

I Piloti del gruppo dicono che talvolta, il "Cicci", è così delicato da girare il tonneau senza farsene accorgere. Grande! Da non crederci! Ho smesso di "ballare" e lui continua a "dipingere"

Il sudore sgorga a fiotti sotto il casco e spesso, per l'effetto dei G, supera le sopracciglia e mi cola negli occhi, facendoli bruciare. Ma io non li chiudo. Li tengo ben aperti e rimango là, fermo... o quasi. D'un tratto le sue parole diventano musica: *Bravo.*

Va bene. Cerca solo di non incastrarti troppo quando sei interno alla manovra.

E' magnifico. Stiamo facendo acrobazia in coppia su due caccia monoposto e non mi sta aiutando nessuno. Non ho l'Istruttore a bordo e il "Cicci", Pilota di Pattuglia Acrobatica, si fida di tenermi in ala. Ora il muso picchia deciso dentro un'ampia valle. Intuisco che abbiamo la velocità molto elevata. Con un colpo d'occhio leggo sull'anemometro quattrocentoventi nodi. Caspita! Sta partendo per un looping! Schiacciati ai seggiolini puntiamo il cielo sereno e da rovesci, oltre il suo aereo, le Alpi con le cime innevate sono il magnifico scenario che mi compete per lo sforzo di rimanere lì."

Ho scritto qualcosa di "Cicci" **FRESCURA** per rammentare a tutti l'altissima qualità di materiale umano che l'Aeronautica possiede, e per esprimere un sogno che, senza eccessive difficoltà, potrebbe realizzarsi: commemorarlo ufficialmente al suo paese di nascita, Grea di Cadore.

Col. Pil. FAUSTO BERNARDINI

LA CENTRIFUGA

Esperienza breve ma molto intensa!

Sono trascorsi ormai undici anni dall'indimenticabile esperienza della centrifuga.

Dopo il periodo trascorso con le Frecce dovevo scegliere cosa mi sarebbe piaciuto fare nel mio futuro in Aeronautica. La cosa certa era il desiderio di ritornare a volare in un Gruppo operativo, magari su una macchina "moderna" che potesse essere una sfida e uno stimolo per continuare ad arricchire il mio bagaglio professionale.

Da qualche anno alcuni Gruppi della Difesa Aerea erano transitati su un velivolo che, seppur considerato un "gap filler" nella transizione dal vecchio Spillone al nuovissimo EFA, per me fin dai tempi delle superiori, era un'icona del caccia moderno. Era l'occasione giusta per andare a volare con l'F16.

Così da Rivolto sono stato inizialmente assegnato al 5° Stormo di Cervia in attesa di qualificarmi sulla macchina.

Ho frequentato il corso di conversione, della durata di 4 mesi, negli Stati Uniti a Tucson AFB (AZ) al termine del quale sono rientrato a Cervia per cominciare la mia bellissima avventura da Veltro sull'F16.

L'F16 è un velivolo cosiddetto ad alta dinamica per l'elevata manovrabilità e quindi per gli elevati fattori di carico (G) che può raggiungere e ai quali il Pilota viene sottoposto quando manovra al limite delle prestazioni.

Durante un combattimento (reale o simulato) il Pilota deve impiegare al meglio tattiche e capacità del velivolo, sfruttando le prestazioni dei sistemi di bordo e la manovrabilità, per cercare di avere la meglio sull'avversario sia in fase offensiva che difensiva.

L'elevata manovrabilità di un velivolo è la capacità di effettuare virate molto strette durante le quali il Pilota è sottoposto ad elevati fattori di carico (G); tanto più stretta è la manovra/virata tanto maggiore è l'accelerazione alla quale è sottoposto il Pilota durante l'esecuzione.

In gergo si dice che il Pilota sta "tirando" molti G perché per stringere la manovra/virata il Pilota fisicamente deve tirare verso di sé la cloche. Più tiri la cloche, più aumentano i G, più si stringe la virata e maggiori sono le possibilità di prevalere sull'avversario.

Fisicamente è molto faticoso contrastare gli effetti delle accelerazioni ma il pericolo maggiore e talvolta fatale rimane il cosiddetto G-LOC (G induced Loss of Consciousness), ovvero la perdita di conoscenza dovuta all'elevato numero di G.



Molto semplicemente questo avviene quando a causa dell'accelerazione il sangue tende a defluire dalla testa verso i piedi fino al punto in cui il cuore non riesce più a mantenere il cervello irrorato di sangue e quindi si arriva allo svenimento del Pilota. Non appena viene a mancare l'accelerazione, il cuore riesce a pompare nuovamente sangue al cervello e quindi in tempi abbastanza brevi (circa 90 sec) il Pilota riprende conoscenza.

Da molti anni si conoscono gli effetti delle accelerazioni (G) sul Pilota, l'impatto che hanno sul suo corpo e sulle sue performance. Per contrastarne al meglio gli effetti negativi sappiamo che un Pilota deve possedere un buon tono muscolare e applicare correttamente le tecniche AGSM (*Anti-G Straining Maneuver*) ovvero tecniche di respirazione forzata che gli consentono di non svenire.

Per sperimentare fisicamente gli effetti delle accelerazioni e imparare a contrastarli con la corretta applicazione delle tecniche AGSM, esiste un addestramento specifico per i Piloti destinati a velivoli ad alte prestazioni, ovvero per i piloti più soggetti alle forti accelerazioni e quindi più esposti al rischio di G-LOC.

Questo addestramento si fa alla centrifuga e il superamento dello stesso è indispensabile per poter procedere al corso sul velivolo, pena l'inidoneità a quel tipo di velivolo.

CORSO di QUALIFICAZIONE alla CENTRIFUGA a HOLLOMAN AFB (New Mexico)

Dopo il primo giorno di lezioni teoriche e di prove pratiche con gli istruttori e i medici dell'USAF siamo arrivati al faticoso giorno della centrifuga.

Nonostante l'esperienza di volo pregressa, i numerosi G "tirati" in formazione e non, sono arrivati a questo appuntamento con una certa apprensione, sia per i racconti poco rassicuranti di chi mi aveva preceduto in questa prova, sia per la consapevolezza che il mancato superamento della stessa mi farebbe automaticamente salutare l'F16 ancora prima di esserci salito.

Così, con la tensione da pre-esame già sperimentata altre volte in passato, mi accingo ad entrare nella capsula che è appesa all'estremità di un lungo braccio metallico orizzontale che è imperniato su un grosso motore, il quale metterà in rotazione il braccio e quindi la capsula con il Pilota a bordo.

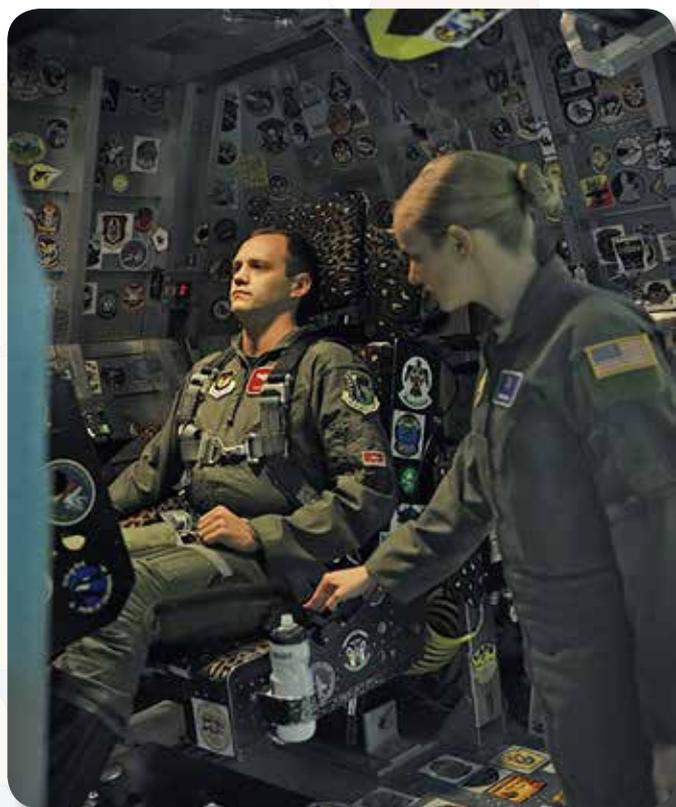
Entro nella capsula che è piuttosto stretta, senza aperture e poco illuminata internamente, avverto un debole odore di vomito misto



a sudore e provo un leggero senso di claustrofobia....o forse è solo paura!

Mentre l'assistente mi aiuta a legarmi sul seggiolino mi rammenta le procedure di sicurezza e si congeda con un poco rassicurante e forse ironico "have fun" (buon divertimento) prima di chiudere la piccola apertura laterale della capsula.

La porta si chiude con un secco suono metallico e immediatamente sono al buio. Mentre molti pensieri si susseguono disordinatamente nella mia testa, la vista si adatta all'ambiente notturno e grazie ad una fioca lampadina interna comincio a notare i particolari che mi circondano.



Di fronte ho un monitor con sopra una fila orizzontale di luci e sulla mia destra c'è un *side stick* (cloche laterale) come quella del F16. Le pareti interne sono tappezzate da adesivi lasciati a testimonianza del loro passaggio dai piloti che mi hanno preceduto in quest'esperienza.

Cerco di concentrarmi e rimanere calmo quando la voce tranquilla dell'operatore, attraverso l'altoparlante, mi chiede se sono pronto a cominciare. Gli rispondo affermativamente, anche se non sono proprio così sicuro di esserlo. Percepisco delle lievi oscillazioni della capsula, un leggero ronzio di fondo e ne deduco che il braccio della centrifuga abbia cominciato a girare. In assenza di riferimenti visivi esterni che potrebbero confermare queste sensazioni provo uno strano senso di nausea che dopo qualche minuto scompare. Solo ora mi accorgo che davanti a me ho un piccolo display a led rossi che mi indica 1.1 : sono i G ai quali sono attualmente sottoposto.

È nuovamente la voce dell'operatore che irrompe nei miei pensieri per chiedermi se sono pronto a cominciare il primo profilo. I profili di "volo" previsti nella centrifuga sono 4 riducibili a 3, come nel mio caso, per Piloti con un più di 2000 ore di volo.

Il primo è l'unico profilo dove non si utilizza il pantalone anti-G e non si eseguono le manovre AGSM perché si vuole verificare la *natural G-tolerance*, ovvero la resistenza naturale alle accelerazioni senza nessun tipo di aiuto.

Sono pronto. Afferro la *stick* e la tiro come se volessi cabrare: comincio ad avvertire le sensazioni abituali, dei G che aumentano.

Quando si è sottoposti a un'accelerazione centrifuga la sensazione immediata che si avverte è che ogni singola parte del corpo sembra pesare molto di più ed è come se tutto il corpo fosse fortemente attratto verso il basso.

Per effetto di questa forza G (accelerazione) che tende a far scendere tutto verso il basso anche il nostro sangue si sposta dalla testa verso i piedi creando una **pericolosa carenza di sangue** alla testa.

Se le condizioni persistono e il cuore non riesce a mantenere sufficientemente irrorato il cervello e i bulbi oculari, si ha un progressivo deterioramento del campo visivo e si passa rapidamente (pochi secondi) da un restringimento del campo visivo periferico, con la visione di puntini neri o stelline, a vedere una lucina in fondo al tunnel (*tunnel vision*) che poi diventa visione grigia (*greyout*) per arrivare alla visione nera (*blackout*) dove la perdita di conoscenza (*G LOCK*) è ormai pericolosamente vicina.

La visione nera è una condizione molto pericolosa in quanto lo svenimento è imminente e quindi il Pilota riconoscendo gli step che la precedono dovrà agire velocemente, ad esempio riducendo la "tirata" sulla cloche per ridurre i G, in modo che il sangue possa tornare ad irrorare la testa.

Maggiore sarà l'intensità del fattore di carico e la rapidità con la quale lo raggiungiamo e più velocemente il Pilota passerà dalla visione normale alla nera.

I G continuano ad aumentare lentamente e progressivamente e io non devo fare niente se non tenere la *cloche* tirata e verificare di aver sempre in vista tutte la fila orizzontale di 7 luci (la rossa centrale con 3 verdi a dx e sx) che ho davanti. Non appena comincio a "perdere" le due luci verdi più esterne sono a 5.4 G e lo riporto all'operatore: la mia visione periferica ha cominciato a ridursi e questo è la mia tolleranza naturale ai G.

Ho terminato il primo profilo, sono un po' più rilassato, anche se la vera prova arriva ora. Infatti, il profilo che sto per affrontare è quello dei 9G per 15 sec, la prova della verità, superata la quale sarò qualificato e potrò cominciare il corso di volo.

Come suggerito durante i briefing del giorno precedente, sorveggi un po' d'acqua per idratarmi e la consueta voce dell'operatore mi chiede di riportargli quando sarò pronto per il nuovo profilo. In aggiunta mi ricorda di collegarmi l'anti-G rammentandomi le fasi della corretta respirazione AGSM per contrastare l'effetto dei G. La frequenza cardiaca aumenta e la salivazione è azzerata per lo stress imminente. Non ci devo pensare troppo, contraggo tutti i muscoli, specialmente glutei e gambe, respiro profondo e...

...Ready!

Tiro la cloche, avverto uno scossone della capsula e quasi istantaneamente è come se mi fosse piombata addosso una 500. Tutto il corpo è come se fosse schiacciato sotto una morsa enorme. Il picco di accelerazione istantanea e violenta che mi sta schiacciando sul seggiolino mi ha colto quasi di sorpresa, sono in apnea, sofferente, non riesco a pensare a niente in questa situazione surreale.

Sono trascorsi solo 3 secondi dall'inizio di quest'inferno e la voce dell'operatore mi riporta alla realtà scandendomi in modo imperativo la sequenza di manovre AGSM : "*tight your legs, tight your but...breath!*" (stringi le gambe, le chiappe, respira!) Si tratta delle manovre che devono essere eseguite ogni 3 secondi allo scopo di rallentare il deflusso sanguigno verso i piedi. L'atto respiratorio non è normale ma forzato, sia in espirazione che in inspirazione, come a voler pronunciare una K. Diversamente, alla prima espirazione sgonfieresti i polmoni senza riuscire a rigonfiarli causa il grosso peso che schiaccia il tuo corpo. Non garantendo lo scambio di ossigeno finiresti in anossia e quindi perdita di coscienza.

Eseguo gli ordini impartiti dall'operatore e solo ora comincio a rendermi conto che sto subendo.

Devo reagire! Mi ricordo che devo guardare le 7 lucette e mi accorgo che ne vedo solo 3, la rossa centrale e le prime verdi. La visione periferica se n'è andata e mi sembra di vedere in bianco e nero.

La nuova sequenza respiratoria impartita dall'operatore la eseguo



con maggiore convinzione e aggressività contraendo al massimo tutti i muscoli del corpo.

La sofferenza è generalizzata su tutto il corpo ma forse sto cominciando a distinguere più chiaramente alcune parti rispetto ad altre. Ho la sensazione che le guance mi si stacchino mentre il collo fatica a tenere la testa ferma in posizione come se ci fosse una persona seduta sopra la testa. Fisso nuovamente le lucette e con meraviglia mi accorgo che le vedo tutte. Allora la respirazione precedente ha funzionato, mi ha ripompato il sangue in testa e la visione si è ristabilita. Per un attimo mi sento rincuorato dalla cosa, anche se la sofferenza comincia a prevalere.

Devo tener duro, non voglio mollare. Lo sguardo si ferma sul piccolo display a led rossi che indica 9.0.

Ancora una volta arriva puntuale dopo 3 lunghissimi secondi la sequenza ordinata attraverso l'altoparlante. La fatica comincia a farsi sentire e ho difficoltà a trovare la forza per contrarre al massimo i muscoli e respirare in quel modo poco naturale.

Sono stanco ma qualcosa dentro mi aiuta a reagire, riesco a vedere 5 luci su 7. Sarebbe molto più facile mollare, allentare la tirata sulla cloche o mollare i muscoli sotto quel peso enorme che mi schiaccia al seggiolino.

Non riesco a pensare a niente se non a cercar di resistere con tutte le mie forze e quasi inaspettatamente la voce, ormai amica, dell'operatore mi comunica che i 15 interminabili secondi sono passati.

Mollo la cloche e avverto subito i G che rapidamente diminuiscono. Non ci credo, ho appena superato il profilo a 9 G e mentre l'operatore mi parla, non riesco ad ascoltarlo, sono troppo felice ed eccitato, anche se non è ancora finita.

Devo fare l'ultimo profilo che è un combattimento simulato dove devo manovrare per "rimanere in coda" e cercare di abbattere un F14 che compare sul monitor che ho di fronte a me.

Prima però di cominciare quest'ultimo profilo, m'idrato nuovamente e mi riposo qualche minuto. Sono stanco fisicamente ma l'eccitazione di aver superato la qualifica dei faticosi 9G mi fa sentire carico.

...Ready!

Afferro la cloche mentre nel monitor si materializza un F14 che da

subito dimostra di non avere molta intenzione di lasciarsi colpire e così comincia a manovrare verticalmente costringendomi a tirare e mollare ripetutamente per mantenerlo sempre puntato. Ovviamente ogni variazione di traiettoria comporta altrettante variazioni repentine e prolungate di accelerazioni dentro la centrifuga.

Mi sento stanco e affaticato e più volte mi accorgo di avere riduzioni del campo visivo fino al *greyout*.

Ogni volta che tiro la cloche per rimanere in coda avverto maggiore fatica a contrarre i muscoli e a respirare.

A volte l'operatore interviene per correggermi sulla respirazione. Finalmente anche quest'ultimo profilo volge al termine e la centrifuga comincia a decelerare provocandomi un forte senso di disorientamento con la sensazione di fare le capriole in avanti.

La centrifuga è ferma, lo sportello laterale si apre lasciando entrare molta luce, non saprei dire quanto sono rimasto dentro ma mi sembra di essere lì da ore.

Mi slego e mi alzo per uscire, mi gira un po' la testa e mi sento molto stanco e indolenzito ma riesco a uscire con le mie gambe, nonostante mi avevano garantito che più di qualcuno lo avevano tirato fuori di peso al termine dei profili.

L'esperienza della centrifuga è stata sicuramente una di quelle difficili da dimenticare e soprattutto da lì in avanti è cambiata molto la mia consapevolezza dei rischi legati ai G, come riconosce i sintomi e come praticare correttamente tutte le misure che ti permettono di sfruttare al meglio le prestazioni del velivolo in sicurezza.

Ten. Col. Pil. RUDY BARASSI



Human Factor ... quando la **CHECKLIST** inganna...

Tratto da: Rivista Sicurezza del Volo n° 320 marzo/aprile 2017 dell'A.M.

**La checklist supporta la memoria,
potenzia la performance,
ma perché talvolta non funziona?**

La nascita della **CHECKLIST**

La nascita della *checklist*, come oggi la intendiamo, si fa risalire ad un evento accaduto il 3 ottobre 1935 presso il *Wright Air Field* di Dayton (Ohio).

Il Governo degli Stati Uniti organizzò un *Test Flight* finalizzato all'individuazione di un nuovo bombardiere a lunga gittata da acquisire per lo *United States Army Air Corps* (USAAC). *Douglas* e *Boeing Corporation* parteciparono con due modelli nettamente diversi per caratteristiche.

Il modello 299 della Boeing fu subito individuato da tecnici e giornalisti quale naturale vincitore della sfida. Avrebbe avuto una capacità di armamento cinque volte superiore rispetto al quantitativo richiesto dall'Esercito, ad una velocità ben superiore ai bombardieri precedenti. Tuttavia, l'aereo, con i suoi 32 metri di apertura alare, pochi minuti dopo il decollo, andò in stallo schiantandosi al suolo.

Nell'incidente morì tutto l'equipaggio capitanato dal Magg. Ployer Peter Hill. L'inchiesta condotta attribuì all'errore umano il fattore scatenante dell'incidente.

Infatti, il nuovo aereo imponeva al Pilota il monitoraggio di quattro motori, da tarare con controlli idraulici, un carrello di atterraggio retrattile, flap di nuova concezione, alette correttive di assetto e numerosi altri sistemi di volo.

Il Magg. Hill, nel tentativo di gestire, in contemporanea, tutti questi parametri, aveva dimenticato di disattivare in fase di parcheggio il meccanismo "*Gust Lock*", che bloccava i timoni di quota e di direzione, provocando lo stallo del velivolo.

Il modello 299 (poi battezzato B17A "Fortezza Volante") era troppo complesso per essere condotto affidandosi esclusivamente all'utilizzo della sola memoria dell'uomo. Tuttavia, l'Esercito ne acquisì alcuni esemplari e, per evitare quanto già accaduto, elaborò un elenco di controlli da effettuare durante le fasi di volo. Nacque così la prima *Checklist*.

Philip S. Meilinger, "When the Fortress Went Down", Air Force Magazine

La memoria

La memoria è la capacità che ci consente di acquisire le informazioni/stimoli provenienti dall'ambiente esterno, immagazzinarle per poterle poi recuperare e riconoscere.

È una funzione mentale complessa strettamente legata ad altri processi cognitivi quali il pensiero, il linguaggio e l'apprendimento. È sempre più considerata una struttura psichica che organizza il comportamento in una prospettiva temporale stabilendo legami tra eventi passati, presenti e prevedendo quelli futuri.

Senza memoria non vi è azione consapevole.

Secondo una semplificazione che fa riferimento alla teoria dei magazzini di *Atkinson* e *Shiffrin*, si usa definire 3 diversi tipi di memoria: sensoriale, a breve termine e a lungo termine.

I processi di funzionamento della memoria possono essere codificati in tre momenti:

1) **Acquisizione e codifica:** durante questa fase le informazioni acquisite tramite i sensi vengono categorizzate secondo classi di caratteristiche (sensoriali, percettive, emozionali, ecc.) e, tra queste, identificate quelle ritenute salienti e che saranno oggetto di attenzione.

L'informazione, viene così acquisita dal registro sensoriale, tradotta ed inviata nella memoria a breve termine;

2) **Ritenzione e immagazzinamento:** attraverso il processo di ritenzione, attuato soprattutto tramite la ripetizione e l'esercizio, l'informazione si stabilizza nel tempo passando dalla memoria a breve termine a quella di lungo termine;

3) **Recupero:** durante tale fase l'informazione consolidata in memoria viene richiamata per poter essere utilizzata.

Ciò può avvenire o tramite una ricostruzione attiva dell'informazione (Azione di Richiamo) o attraverso un confronto tra stimolo proposto ed informazione immagazzinata (Azione di Riconoscimento).



Per quanto l'individuo possa essere naturalmente predisposto ad immagazzinare informazioni o per quanto egli riesca ad allenare le proprie capacità mnemoniche, non potrà mai essere esente da errori.



La necessità di rafforzare meccanismi di immagazzinamento o di redigere procedure efficaci di riduzione dell'errore è tanto più forte quanto più complesse sono le situazioni o i fallimenti della memoria.

Ad esempio, se una persona dovesse tenere a mente ed effettuare tutte le operazioni che compie un Pilota in una giornata di lavoro, probabilmente saturerebbe la memoria molto prima di cominciare a lavorare, quindi ci si addestra per formare le cosiddette *skill* di base, affidandosi così ad azioni che richiedono il minimo sforzo mnemonico che, associate ad altre azioni, permettono di svolgere tutti i compiti evitando il cosiddetto *mental overload* (Fauci, 2015). In ambito aeronautico, i fattori che più influiscono sulla corretta gestione della memoria sono sia quelli di natura psico-fisica (stress, stanchezza, ansia) sia quelli di coordinamento delle attività di volo, che talvolta determinano problemi di distrazione e disattenzione e/o errati processi di comunicazione.

Mentre quelli di natura psico-fisica possono essere contrastati con uno stile di vita sano (alimentazione, sonno, esercizio fisico, sano ambiente di lavoro ecc), gli altri possono essere gestiti con un efficace addestramento e lo sviluppo di adeguate *skill* nell'ambito dell'*Error Management*, quali ad esempio il CRM (*Crew Resource Management*).

Tuttavia, se l'automatismo da un lato snellisce i processi, attraverso una gestione ottimale delle risorse cognitive riducendo l'energia impiegata anche del 90% (Fauci, 2015), dall'altro limita la capacità di analisi dell'ambiente circostante riducendo le risorse attentive impiegate.



Pertanto, come già evidenziato, operare con una bassa soglia attentiva, genera spesso errori. Quindi, la corretta identificazione del tipo di errore commesso, è elemento fondamentale per la sua correzione.

In tal senso, l'utilizzo di una procedura codificata che riduce lo sforzo mnemonico, è sicuramente un grande ausilio, ma può indurre a credere che i *task* in essa contenuti siano lineari, prevedibili e che la loro sincronizzazione o il ritmo della loro esecuzione sia sempre sotto controllo dell'equipaggio (Loukopoulos, Dismukes, Barshi, 2009).

Ma, non è sempre così. Bisogna essere consapevoli che la *checklist*, pur essendo lo strumento più utilizzato per ridurre la possibilità di errore durante le operazioni di volo sia nell'aviazione civile sia in quella militare, non è esente da possibili implicazioni negative.



Gli inganni della Checklist

La *checklist* ci mette al riparo dall'errore che spesso è indotto dal deficit di attenzione e dalla fallibilità della memoria, quando si svolgono azioni routinarie. È una lista di controllo, un elenco esaustivo di cose da fare o da verificare per eseguire una determinata attività.

La *checklist* nasce proprio nell'industria aeronautica, quando ci si accorse che il prototipo del B17 si era rivelato troppo complesso, perché un solo uomo potesse farlo volare senza incorrere in errori dovuti a *mental overload*.

Serviva, quindi, una lista di cose da fare, una lista semplice che richiamasse alla memoria tutte quelle azioni necessarie per la riuscita di un'operazione complessa, una lista di cose da fare nella fase di decollo, volo ed atterraggio.

Dall'analisi dei dati statistici relativi agli Inconvenienti di Volo dell'anno 2016, effettuata in collaborazione con l'Ufficio SV del 15° Stormo, è emerso che una parte non trascurabile degli Inconvenienti di Volo a Fattore Umano (pari a circa il 70% del totale) sono imputabili ad un uso errato, al non uso o a carenza di attenzione nell'uso delle *checklist* (tra il 7 ed il 10%). L'incidenza di tale fattore è stata rilevata sia nelle attività pre-volo sia nell'ambito dell'attività di manutenzione o controllo dell'equipaggiamento.

In situazioni complesse nelle quali la mente deve processare una consistente mole di informazioni in poco tempo, la disponibilità di capacità mnemoniche ed attentive è di fondamentale importanza.

La *checklist*, riducendo il livello di risorse cerebrali necessarie all'effettuazione dei controlli, consente agli equipaggi di poter canalizzare maggiori risorse verso altre operazioni. Tale *bonus* di risorse può comunque non essere completamente disponibile se eroso da fattori quali stress, stanchezza, carenza di sonno, ecc.

Pertanto, anche utilizzando uno strumento codificato ed efficace quale la *checklist*, non si è al riparo da possibili sviste/ imprecisioni che possono incidere sulla Sicurezza del Volo.

L'errore umano incombe anche sull'uso di questo validissimo strumento.

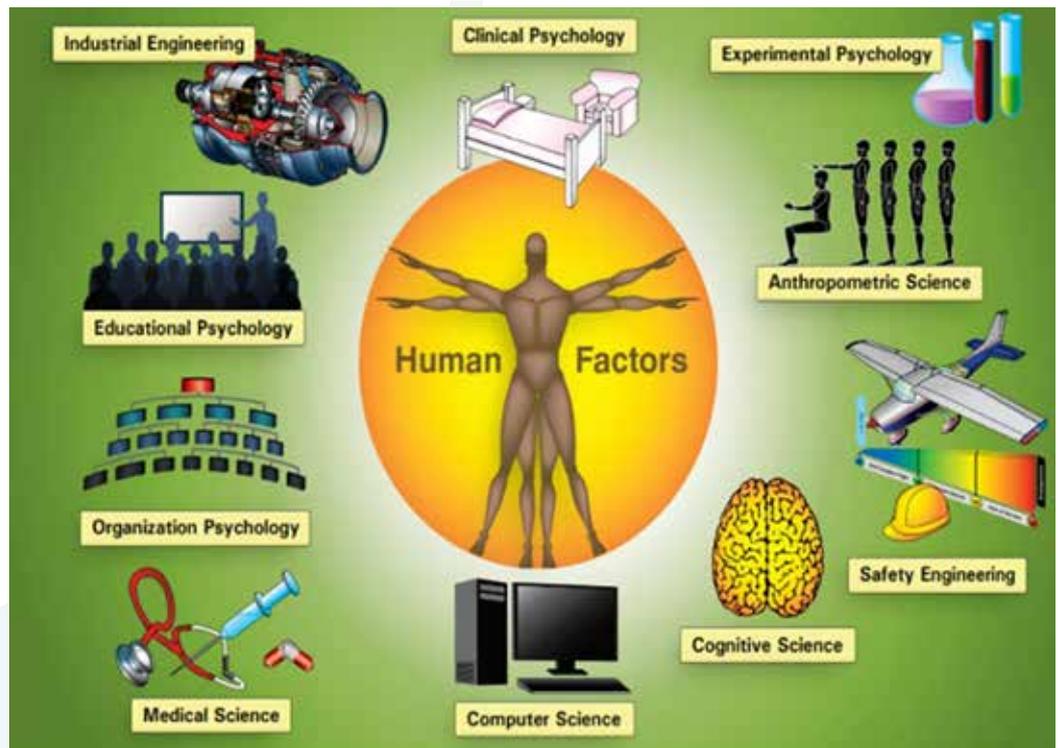
Uno studio statistico effettuato per la NASA (cfr Dismukes, Berman, 2010) ha individuato, su una base statistica di quasi 200 casi di errato impiego della *checklist*, sei categorie generali di deviazioni possibili:

- a Tunnel Vision, 25%
- b Risposta ai controlli senza guardare, 22%
- c Item omesso, eseguito in modo non completo o eseguito in modo scorretto, 22%
- d Checklist iniziata nel momento sbagliato, 16%
- e Checklist eseguita a memoria, 9%
- f Checklist non utilizzata, 7%

a Nel 25% degli eventi analizzati l'equipaggio ha eseguito in modo corretto i controlli elencati nella *checklist*, ma non è stato in grado di riconoscere eventuali ulteriori fattori ambientali di pericolo. Il processo di attenzione selettiva (*Tunnel Vision*), attraverso il quale sono stati processati solo gli elementi della *checklist*, ha ridotto l'attenzione sui fattori esterni.

b Nel 22% dei casi invece gli automatismi applicati nei controlli, a fronte di un basso livello di attenzione, hanno portato al completamento della *checklist* senza un effettivo controllo della bontà di tutti gli *item*. Guardare, senza osservare, è una forma di disattenzione molto comune, particolarmente pericolosa durante le operazioni di volo. In tali casi l'implementazione di meccanismi di *cross check* è fondamentale.

c/d Le successive deviazioni registrate, in ordine di frequenza, sono palesemente ascrivibili ad un fallimento della memoria di tipo *Lapse*. In tali errori, il piano d'azione della persona è corretto ma una o più azioni che lo compongono è stata



saltata. Tale casistica è stata rilevata anche negli inconvenienti di volo analizzati. In alcuni casi un fattore esterno, intervenuto durante la lettura della *checklist* (es. l'interazione con un Operatore di Bordo) ha provocato, una volta ripresi i controlli, il salto di alcuni *item* o il ritardo nell'effettuazione del controllo.

e/f I casi di mancato utilizzo della *checklist* o di applicazione "a memoria" dei controlli, nello studio presentato, non hanno generato grandi problemi nella gestione del volo in quanto il secondo pilota o un membro dell'equipaggio, rilevata la deviazione, sono sempre intervenuti per invocarne l'applicazione. Ciò non ne rende meno interessante lo studio, al fine di sviluppare una maggiore coscienza delle possibili problematiche.

L'incidenza delle deviazioni osservate non è di per sé un pericolo per la sicurezza del volo, in quanto la loro pericolosità è strettamente connessa alla fase in cui esse si verificano.

CRM e Checklist

Gli studi statistici hanno, altresì, evidenziato quanto un buon CRM sia importante per la prevenzione degli inganni della *checklist*. In tal senso, gli equipaggi sono addestrati, nell'ambito delle attività CRM (*Multi Crew Coordination*), al *workload management* attraverso l'attuazione di tecniche di prioritizzazione e/o distribuzione dei *task*, che riducono la possibilità di dimenticanze, sviste, ecc...

A tal riguardo, gli studi hanno, altresì, evidenziato che equipaggi più esperti nell'utilizzo delle tecniche del CRM, hanno un rateo di errori ridotto della metà rispetto ad equipaggi neo-assegnati o con minore esperienza.



Conclusioni

La *checklist* ci mette al riparo da due grandi rischi caratteristici della fallibilità dell'uomo, la fallacia della memoria e il deficit di attenzione, soprattutto quando si compiono azioni routinarie in contesti complessi.

Tale strumento ha anche il grande merito di migliorare le *performance* dell'equipe standardizzandone il livello qualitativo.

Allo stesso tempo è necessario essere consapevoli, per una corretta gestione del rischio, di quali siano i limiti di tale strumento. L'applicazione routinaria delle *checklist* richiede l'esercizio di molte virtù: disciplina, conoscenza delle regole, ma anche disponibilità alla cooperazione.

Nessuna *checklist* è in grado da sola di prevenire tutte le insidie che si nascondono dietro procedure complesse.

Nessuna procedura complessa può essere completamente codificata in una lista di *item*.

L'uomo è sempre al centro dei processi con le sue competenze e le sue debolezze, potenziare le prime ed imparare a gestire le seconde resta la chiave unica per una *performance* efficace, efficiente ed affidabile.



BIBLIOGRAFIA

T.Col. Giuseppe FAUCI, "Human Factor in aviation. L'errore umano", Rivista Sicurezza del Volo N.312 novembre/dicembre 2015

R.Key Dismukes, Ben Berman, "Checklists and Monitoring in the Cockpit: Why Crucial Defenses Sometimes Fail", NASA Ames Research Center, Luglio 2010

Loukia Loukopoulos, Key Dismukes, Immanuel Barshi, "The multitasking Myth: Handling Complexity in Real-World Operations", Ashgate Studies in Human Factors for Flight Operations, 2009

BOOM SONICO ... che cosa è successo

22 marzo 2018

Due boati fortissimi avvertiti in tutto il nord Italia

di Roberto Graziosi

Tratto da: www.focus.it/scienza



Un caccia nel momento di transizione tra le condizioni di volo subsonico e supersonico.
U.S. Navy photo By PHAN(AW) Jonathan D. Chandler

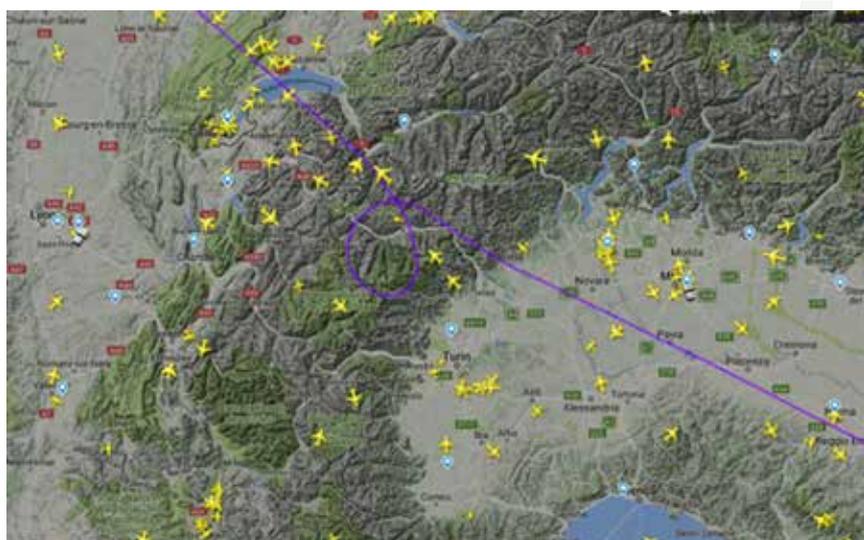
Nella tarda mattinata di oggi molte persone, soprattutto nell'area compresa tra Piemonte e Lombardia, hanno segnalato di aver avvertito due forti boati. Che cosa è successo?

Probabilmente si è trattato di due **boom sonici**, cioè di boati prodotti dall'attraversamento del cosiddetto **muro del suono** da parte da caccia militari.

Secondo una prima ipotesi, poi confermata dall'Aeronautica Militare, due jet si sarebbero levati in volo tra le 11:20 e le 11:30 per intercettare un aereo di linea (un Boeing 777 dell'Air France, decollato dall'aeroporto di La Réunion, isola francese nell'Oceano Indiano, e diretto a Parigi) che aveva perso il contatto radio con l'agenzia italiana del traffico aereo.

I due Eurofighter dell'Aeronautica hanno raggiunto e identificato l'aereo francese e dopo aver verificato che avesse ripristinato i contatti radio, sono rientrati alla base.

Il Boeing dell'Air France ha proseguito regolarmente la sua rotta ed è atterrato a destinazione (nella foto qui di seguito, la ricostruzione della rotta tratta dal sito Flightradar24).



La rotta del volo Air France che avrebbe insospettito i Piloti dell'Aeronautica Militare (Flightradar 24)

Come avviene il boom. Come si generano questi boati? Perché si parla di *muro del suono*?

Il fenomeno è dovuto al fatto che la resistenza dell'aria aumenta con l'aumentare della velocità dell'aereo, e diventa elevatissima (quasi una barriera fisica) quando la velocità si approssima a Mach 1 (circa 1.200 km/h al livello del mare, 1.050 km/h a 11.000 metri di quota): in quel momento le molecole d'aria non hanno più il tempo di fare spazio all'aereo: si "accalcano" fino a urtare tra loro, provocando il famoso fenomeno del boom sonico.



CHUCK YEAGER

Il primo supersonico. Il primo uomo che superò il muro del suono fu il generale americano Chuck Yeager, su un X-1, il 14 ottobre 1947. Yeager descrisse così la sua esperienza: «A un certo punto l'ago del *machmetro* cominciò a oscillare: salì a 0,965 e di colpo superò il limite. Ma tutto era così tranquillo che mia nonna avrebbe potuto sedersi accanto a me a sorseggiare una limonata».

Due anni fa Leonard Weinstein, della Nasa, fotografò l'onda d'urto sfruttando il diverso modo in cui la luce attraversa gli strati d'aria a seconda della loro densità.

Il primo a infrangere il muro del suono

Bell X-1 è l'aereo che nel 1947 infranse, primo nella storia, il muro del suono (nella foto, **Chuck Yeager**, il Collaudatore che lo pilotò in quella occasione, posa accanto a un modello in scala).

In pratica si trattava di un proiettile dotato di ali, che viaggiava nella stiva di un bombardiere e, da lì, lanciato per sfruttare al massimo il tempo di volo utile (brevissimo, appena 150 secondi).

Durante i test superò la velocità di 1.500 km/h.

Tratto da: www.focus.it/tecnologia/

TUPOLEV Tu-144



Tupolev Tu-144 Non tutti sanno che anche l'Unione Sovietica, tra gli anni Settanta e gli Ottanta, ebbe il suo aereo supersonico per il trasporto di passeggeri.

Si chiamava Tupolev Tu144 e nella forma assomigliava molto al Concorde (anche se da un punto di vista progettuale le differenze erano notevoli).

Superò per la prima volta il muro del suono in un volo sperimentale nel giugno 1969, due mesi prima del rivale anglo francese, e fu il primo mezzo commerciale a superare Mach 2 (ovvero, due volte la velocità del suono).

Detiene ancora adesso il record di velocità per un aereo non commerciale (Mach 2,5). Volò tra il 1975 e il 1998.



Il Maggio 2018 CELEBRATO AD ISTRANA IL CENTENARIO DEI GRUPPI 20

Tratto da: www.aeronautica.difesa.it

Presenti sull'aeroporto trevigiano, sede del 51° Stormo, oltre 800 radunisti provenienti da tutta Italia

Sono stati celebrati venerdì 11 maggio, sull'aeroporto di Istrana, sede del 51° Stormo, i cento anni della costituzione dei "Gruppi Volo 20" dell'Aeronautica Militare.

Una scelta, quella della base aerea trevigiana, non casuale sia per la comune appartenenza allo Stormo, in epoche diverse, dei quattro gruppi centenari – il 20, 21, 22 e 23 – sia per il ruolo che essi hanno svolto nell'ambito del primo conflitto mondiale, che proprio ad Istrana ha vissuto momenti di straordinaria rilevanza.

L'evento si è aperto con un "alzabandiera solenne", a cui ha fatto seguito la "deposizione di una corona di alloro alla memoria dei caduti" e lo "svelamento di un'opera simbolo della ricorrenza".

Nel corso della cerimonia, il Sottocapo di Stato Maggiore AM, Gen. S.A. Settimo Caputo, dopo aver rivolto il saluto, anche a nome del Capo di Stato Maggiore AM, alle autorità civili e militari ed ai numerosi radunisti presenti e ai loro familiari, ha espresso gratitudine al Comando del 51° Stormo per l'ospitalità e l'organizzazione dell'evento, evidenziando che "giornate come queste rappresentano occasioni molto importanti per rinsaldare l'identità, l'orgoglio ed il senso di appartenenza alla Forza Armata. Guardare alle nostre radici, alla nostra storia", ha proseguito il Gen. Caputo, "è fondamentale per affrontare le sfide future. E' compito di tutti noi, in primis delle nuove generazioni, alimentare e mantenere vive le tradizioni ed i valori fondanti dell'Aeronautica Militare".

Gli oltre ottocento radunisti presenti hanno avuto occasione di visitare le mostre storiche dei quattro Gruppi centenari, allestite per l'occasione all'interno degli shelter, una mostra statica di velivoli aerotattici della Forza Armata, oltre che assistere al suggestivo sorvolo del luogo della cerimonia da parte di una formazione composta da velivoli Eurofighter ed elicotteri AB-212.



La cerimonia è coincisa con un ulteriore volo addestrativo fuori sede della Pattuglia Acrobatica Nazionale, in previsione dell'imminente inizio della stagione acrobatica ufficiale 2018, che ha di fatto concluso l'evento.

Il 20° Gruppo, oggi alle dipendenze del 4 Stormo di Grosseto, accanto alla missione principale di addestrare i Piloti assegnati alla linea F-2000 attraverso i CCO (Corsi di Conversione Operativa), cura anche l'addestramento avanzato attraverso i CITT (Corsi Istruttore Tiro e Tattiche) e garantisce supporto al Reparto Sperimentale Volo durante le campagne di verifica operativa del sistema d'arma F-2000. Il compito del gruppo è di garantire la standardizzazione tra Reparti Operativi Eurofighter e contribuire al Servizio di Sorveglianza Spazio Aereo.

Il 21° Gruppo opera oggi tra le fila del 9 Stormo di Grazzanise con in dotazione gli elicotteri AB-212. La missione del Gruppo è quella di assicurare il supporto aereo alle Forze Speciali italiane, il recupero di personale isolato o in difficoltà (Personnel Recovery), l'intercettazione di velivoli a bassa velocità (smi-slow movers interceptor), nonché collaborare alle operazioni di ricerca in ambiente ostile e non (combat sar). Inoltre, anche se non più inserito nella catena alle operazioni di ricerca e soccorso H24 SAR, il 21° Gruppo rimane sempre pronto ad intervenire con le proprie professionalità a favore della popolazione in caso di calamità naturali o soccorso per infortunati e dispersi, sia in mare che in montagna.

Il 22° Gruppo, dal 1999 in posizione quadro, è uno dei più antichi Gruppi Caccia dell'Aeronautica Militare. Ha preso parte ad entrambi i conflitti mondiali. Dagli anni '60 fino alla messa in posizione quadro, il Gruppo ha operato, con gli F-86K prima e l'F-104S ed F-104ASA poi, nel servizio di sorveglianza dello spazio aereo nazionale.

Il 23° Gruppo, anch'esso in posizione quadro dal 2010, è uno dei più gloriosi Gruppi Caccia dell'Aeronautica Militare. Ha partecipato a tutte le principali operazioni dell'ultimo periodo della Prima Guerra Mondiale.

Nel corso della sua lunga storia ha ricoperto diverse specialità, partecipando attivamente e su più fronti anche alle azioni belliche del secondo conflitto mondiale. Il 23 maggio 2010 effettuò per l'ultima volta il servizio di allarme per la sorveglianza dello spazio aereo nazionale, con velivolo F-16.

20° GRUPPO

Il **20° Gruppo Caccia Intercettori** è un gruppo di Volo appartenente al 4° Stormo dell'Aeronautica Militare, sito a Grosseto, con la missione di addestrare i Piloti assegnati alla linea Eurofighter, sotto il coordinamento del Comando Forze da Combattimento.

Costituito a Castenedolo (Brescia) il 26 marzo del 1918 effettua le prime operazioni in Friuli con missioni di ricognizione e attacco al suolo ma già nel 1919 avviene lo scioglimento del Reparto.



La ricostituzione avviene il 1° Giugno 1939, poco prima dello scoppio della Seconda Guerra Mondiale, questa volta alle dipendenze del 52° Stormo Caccia Terrestre di Pontedera in provincia di Pisa. Poco tempo dopo il 20° Gruppo (Squadriglie 351^a / 352^a / 353^a) assieme al 21° Gruppo (Squadriglie 354^a / 355^a / 356^a) vengono fatti confluire nel costituendo 51° Stormo Caccia Terrestre basato a Ciampino Sud.



Alla dichiarazione di guerra alla Francia e alla Gran Bretagna il 20° Gruppo C.T. si assume la difesa della Capitale e in previsione di non riuscire a garantire un adeguato servi-

zio di allarme notturno con i FIAT G.50, viene riequipaggiato con FIAT CR.32, FIAT CR.42, mentre ai FIAT G.50 "diurni" si affiancano anche alcuni Macchi MC.200, pur non essendo questi dei velivoli da caccia notturna.

Rimasto a Ciampino Sud, costituisce sull'aeroporto di Guidonia una delle prime Cellule d'Allarme della Regia Aeronautica, con una dotazione di FIAT CR.32 della versione "quater".

Durante la fine estate del 1940 il 51° Stormo Caccia viene posto in posizione di Reparto quadro, così il 20° Gruppo concorre alla costituzione del 56° Stormo C.T., incorporato nel C.A.I. (Corpo Aereo Italiano), in partenza per le basi del Belgio, mentre il 21° Gruppo diviene Reparto autonomo.

Il 20° Gruppo trasferitosi in Belgio, pur essendo incorporato nel II Fliegerkorps della Luftwaffe, con la denominazione germanica di 20/Jagdgeschwader 56, manterrà sulle derive dei suoi FIAT G.50 l'intoccabile "Gatto Nero" con i topini ancora "grigi", diventati poi di colore "verde".

Il 20° opera per circa sette mesi prevalentemente sulla Manica e subito dopo aver fatto ritorno in patria, senza una minima sosta, viene inviato in Africa Settentrionale Italiana.

La missione nei territori africani però necessita di un rientro molto anticipato, rimpatrio che avviene con il reinserimento di nuovo nel 51° Stormo a Ciampino dove rimarrà fino alla metà del 1942 e dove sarà effettuata la transizione sul nuovo Macchi MC.202 Folgore.

Dalla seconda metà dello stesso anno si trasferisce in Sicilia dove opera nei difficili cieli di Malta contro la temutissima Royal Air Force, partecipa alle battaglie di Pantelleria e Mezzagosto, ed effettua molteplici missioni di scorta per i convogli diretti nei territori africani.

Nel 1943 riceve in dotazione i nuovissimi Macchi MC.205 Saetta per contrastare gli alleati ormai vicini allo sbarco sulle coste italiane e verso la fine dell'anno fa ritorno sul-





la base di Ciampino nell'intento di difendere la capitale. Qui arriverà l'armistizio.



Il 20° Gruppo, come molti altri Reparti di volo italiani, si trova proiettato nelle forze della Regia Aeronautica Cobelligerante (ICAF) e inquadrato nella Balkan Air Force con i suoi Macchi MC.202 e MC.205 più un'aliquota di vecchi Spitfire forniti dagli Alleati; qui opera sino al

termine della guerra sui Balcani. Nel dopoguerra il Reparto lascia le basi del sud e si trasferisce in ordine a: Vicenza, Treviso Sant'Angelo, a Aviano e nell'ottobre del 1955 ad Istrana dove il Gruppo sarà posto in posizione "quadro".

tà di creare un Reparto ad hoc per la conversione operativa del nuovo "gioiellino" F.104G, l'Aeronautica Militare riattiva il 20° Gruppo sulla base aerea di Grosseto dove si trova il 4° Stormo dal quale però non dipenderà. Infatti il Gruppo ha avuto fino al 1985 una triplice dipendenza, dallo Stato Maggiore Aeronautica, dalla 2^a Regione Aerea, e dal Comando Generale delle Scuole, in quanto Reparto deputato all'Addestramento dei Piloti destinati alle linee di volo dello Starfighter.

Solo nel 1985 il 20° Gruppo passerà alle dipendenze del 4° Stormo pur mantenendo inalterati i compiti istituzionali che gli sono stati assegnati venti anni prima.

Dalla sua riapertura il 20° Gruppo ha avuto in linea un'aliquota di F 104G prima e F 104S Asa poi per mantenere i propri Piloti Combat Ready.

Per molti anni la linea di volo del 20° Gruppo è composta dai P.47D Thunderbolt forniti dagli Stati Uniti, mentre nell'estate del 1952 anche per loro arrivano i primi Jet F.84G.

Il 26 febbraio del 1965, con la necessi-



Nel giugno del 1994 ha l'onore di fare l'ultimo volo per un F104G in servizio nell'Aeronautica Militare, esattamente 31 anni dopo che la stessa 4^a Aerobrigata ha ricevuto il primo "Cacciatore di Stelle".

Il passato del 20° Gruppo si conclude nel 2004 con il ritiro dell'ultimo F 104S ASA, il presente e il prossimo futuro si chiama EF 2000 Typhoon (Eurofighter).

21° GRUPPO

Il **21° Gruppo** è un gruppo operativo dell'Aeronautica Militare facente parte del 9° Stormo Francesco Baracca dell'Aeroporto di Grazzanise (CE), operante su territorio nazionale e internazionale in operazioni di supporto aereo alle Operazioni speciali con elicotteri HH 212/A AMI-SAR e HH 212-ICO.

Il 21° Gruppo nasce a Salonico il 25 maggio 1918 con le Squadriglie operanti nel Corpo di Spedizione Italiano in Macedonia, la 111^a Squadriglia SAML e 73^a Squadriglia Nieuport con il Comandante interinale Capitano Mario Ajmone Cat che dispone anche di una Squadriglia ed una Sezione Francesi.



Il Reparto durante il Primo Conflitto Mondiale ha svolto 600 voli di guerra, 3000 fotografie e 145 bombardamenti prima di rientrare in Italia dove sarà sciolto il 15 agosto 1919.

Il Gruppo viene ricostituito sull'Aeroporto di Ciampino nel 1939, dapprima con velivoli FIAT G.50 e poi su MC-200 con i quali, dal 1942 al 1943, è trasferito all'Aeroporto di Capodichino nell'organico dell'Aeronautica del Sud.

Durante tutta la Seconda Guerra Mondiale, il 21° Gruppo ha preso parte alle operazioni di difesa aerea del territorio Nazionale operando nei cieli dell'Italia Meridionale con i velivoli MC-202 e Re-2001, con l'intermezzo, a cavallo del 1942-43, della Campagna italiana di Russia inquadrato nell'8^a Armata (Regio Esercito).

Con la fine della Seconda Guerra Mondiale, il 21° Gruppo, inserito nell'organico del 51° Stormo, opera prima sull'Aeroporto di Treviso-Sant'Angelo, abbandonando, nel corso degli anni, i tradizionali caccia a elica per passare ai più moderni caccia a reazione, operando dapprima su Supermarine Spitfire, poi con P-47, F-84G e F-86K su diversi Aeroporti del settentrione per stabilirsi infine sulla



base dell'Aeroporto di Istrana nel 1954, dove, dal 1° settembre 1963 sono arrivati più moderni F-104G. Nel frattempo, alle tradizionali Squadriglie 351° e 386°, si aggiungono la 387° e 388° Squadriglia.

Il 16 aprile 1964 il 21° Gruppo è rischierato sull'Aeroporto di Cameri, dapprima come Gruppo Autonomo e poi dall'Aprile del 1967 alle dipendenze del 53° Stormo quale Gruppo Caccia Intercettori Ogni Tempo.

In questo periodo viene adottata ufficialmente l'effigie della tigre ruggente nell'atto di spiccare un balzo sulla malcapitata preda, quale stemma del Reparto con il motto "Ad hostes rugens" (contro il nemico ruggendo) e l'ingresso nella "Nato Tiger Association", la prestigiosa associazione di Gruppi Alleati aventi per emblema la tigre, che si riunisce annualmente per un periodo di esercitazione denominato Tiger Meet.



Nel 1972 il Gruppo ha realizzato 25.000 ore di volo. Agli inizi degli anni '90, dopo l'adozione della versione Aeritalia F-104S Starfighter/ASA, la 388^a Squadriglia viene sciolta e nel 1997 il Reparto abbandona definitivamente lo Starfighter per essere equipaggiato con i Panavia Tornado F3 ADV.





Nel giugno 1998 il 21° Gruppo si aggiudica il prestigioso trofeo "Silver Tiger" durante il Tiger Meet di Lechfeld (20 km a sud di Augsburg). Il 29 luglio 1999 il Reparto trasferito all'Aeroporto di Gioia del Colle, entra a far parte dell'organico del 36° Stormo.

Dal 1° marzo 2001, dopo aver operato a bordo del nuovo velivolo anche in operazioni fuori dai confini nazionali a protezione delle Forze NATO nei cieli di Bosnia e del Kosovo, il 21° Gruppo è messo in posizione quadro.

Dal 1 Marzo 2006 il 21° Gruppo volo è stato ricostituito tra le fila del 9° Stormo "Francesco Baracca", all'Aeroporto di Grazzanise, con in dotazione gli elicotteri Agusta Bell AB212.

Dal 1° luglio 2007, tutto il 9° Stormo, è passato alle dipendenze della 1ª Brigata Aerea "Operazioni Speciali".

Il nuovo compito del Gruppo è assicurare il supporto aereo alle



cevendone nel 2008 il premio Targa di Loreto per l'attività svolta.

Il contributo al servizio di ricerca e soccorso nazionale (S.A.R.), negli ultimi anni ha visto numerosi interventi del Gruppo in occasione di calamità naturali, come ad esempio il Terremoto dell'Aquila e l'Alluvione di Messina nel 2009, il sisma e l'emergenza neve che ha colpito le popolazioni del Centro Italia nel gennaio 2017 e in tale occasione ha preso parte all'intervento a favore dei superstiti della Valanga di Rigopiano.

Nel 2015, durante l'esercitazione internazionale Nato Tiger Meet, presso la base aerea di Konya (Turchia), il Gruppo si è aggiudicato per la seconda volta il trofeo "Silver Tiger".

Nel maggio 2017 ha garantito attività S.M.I. (Slow Mover Interceptor) in occasione del G7 di Taormina.



Forze speciali italiane (SAOS), il recupero di personale isolato o in difficoltà (Personnel Recovery, PO), l'intercettazione di velivoli lenti (Slow Mover Interceptor) e fornire un apporto alle operazioni di ricerca e soccorso (C-SAR).

Il 23 aprile 2006, è stato rischierato presso l'Aeroporto Internazionale di Kabul, nell'ambito della missione multinazionale ISAF, effettuando ricognizioni armate, evacuazioni mediche e trasporti tattici-utility, ri-



22° GRUPPO

Il **22° Gruppo Autonomo Caccia Terrestre** nasce il 5 luglio 1918 con la 181^a Squadriglia e 182^a Squadriglia di Caproni Ca.40 triplani sull'Aeroporto di Brescia-Ghedi al Comando del Maggiore Costantino Quaglia.

Dal 31 di luglio è alle dipendenze del Comando d'Aeronautica e a disposizione del Comando Supremo Militare Italiano. Il 9 settembre le Squadriglie passano alla Regia Marina ed il 20 settembre il Gruppo si scioglie.

Rinasce il 20 ottobre con la 89^a Squadriglia e 90^a Squadriglia Ansaldo S.V.A. al Campo di aviazione di Busiago di Campo San Martino.

Nel gennaio 1919 diventa Gruppo da Bombardamento Leggero ed agli inizi dell'anno la 89^a e 90^a vanno in Africa per la Campagna di Libia (1913-1921) determinando il probabile scioglimento del Gruppo.

Il 29 luglio 1941 viene ufficialmente costituito sull'aeroporto di Tudora (Botoşani) il Comando Aviazione del Corpo di Spedizione Italiano in Russia e il 22° Gruppo viene inviato al fronte con quattro Squadriglie formate da Piloti veterani, la 359^a, 362^a, 369^a e la 371^a atterrando proprio in questo aeroporto il 12 agosto. Sulla linea di volo saranno schierati 51 Macchi M.C.200 accompagnati da 2 Savoia-Marchetti S.M.81 e 3 Caproni Ca.133 per il supporto logistico.



Gli italiani pensano quindi di aver spaventato il nemico, da qui l'adozione dello spaventapasseri, come Stemma del Gruppo, che fuma gli aerei nemici rappresentati da otto stelle rosse.

Il 22° Gruppo rientra in Italia il 4 maggio 1942 lasciando i velivoli al subentrante 21° Gruppo. A fine giugno verrà rischierato in Sardegna con i nuovi Reggiane Re.2001 e poi in Sicilia, al Comando del Maggiore Vittorio Minguzzi. Poi il Reparto passerà alla difesa di Napoli.



A partire dalla primavera del 1943 una delle Squadriglie del Gruppo, la 362^a, avrà in carico alcuni nuovissimi Reggiane Re.2005 di pre serie, che utilizzerà in missioni di intercettazione assieme ai Macchi M.C. 202, ai Reggiane Re. 2001 e ai Dewoitine D.520 già in carico. Il primo Pilota a portare in combattimento il nuovo caccia sarà il Comandante del Gruppo Maggiore Minguzzi.

Nel 1995 il Gruppo sarà insignito di Medaglia d'Argento e di Bronzo al Valor Militare per l'attività svolta durante il Secondo Conflitto Mondiale.

Dopo la guerra, il 22° Gruppo, ribattezzato Gruppo Intercettori e integrato al 51° Stormo, opera con i caccia intercettori F-104S e, dal 1989, F-104ASA. Il 25 febbraio 1999 nell'ambito dei provvedimenti volti alla riorganizzazione dell'Aeronautica Militare il Gruppo è posto in "posizione quadro" e gli ultimi velivoli e parte del personale saranno ereditati dal 20° Gruppo del 4° Stormo.



Il 27 agosto il Gruppo effettua il battesimo del fuoco abbattendo otto aerei sovietici senza riportare perdite pertanto nei giorni successivi i Sovietici non conducono più in volo i loro apparecchi perché considerati troppo vecchi al confronto coi Macchi.





23° GRUPPO

Il 7 Luglio 1918 veniva costituito sul piccolo campo di S. Luca (Treviso) il 23° Gruppo Aeroplani, uno dei più antichi e prestigiosi Gruppi da Caccia dell'Aeronautica Militare Italiana.

Negli anni successivi fu rischierato su vari aeroporti (Cinisello, Lonate Bozzolo, Presso, Mirafiori, Cuneo-Levaldigi), ricevendo i Nieuport Ni.29 (1925), CR.1 (1926), Ansaldo AC.3 (1927), CR.20 (1929), CR.20bis (1931), CR-32 (1935), CR-42 (1941), MC200 (1941), FIAT G50 (1941), MC202 (1941), MC.205 (1943).



Ha inoltre partecipato a tutte le principali operazioni dell'ultimo periodo della Prima Guerra Mondiale. Il Gruppo fu sciolto il 14 Settembre 1943 dopo l'armistizio e ricostituito

ufficialmente il 30 Marzo 1957 a Pisa - S.Giusto su FIAT F-86K, anche se già operativo dal Dicembre 1956 sulla base di Istrana e nel Luglio 1964 il Gruppo si trasferì sull'aeroporto di Rimini.



Nella primavera del 1973 il reparto dei "Veltri" iniziò a ricevere i primi F-104S STARFIGHTER e allo stesso tempo cessò di appartenere al 51° Stormo di Istrana, per essere assorbito nei ranghi del 5° Stormo di Rimini.



Si trasferì ufficialmente sulla base di Cervia il 14 Marzo 1995, iniziando a ricevere gli F-104S/ASA-M dal 15 Dicembre 1997.

A partire dall'estate 2003 il Gruppo ha operato sul velivolo F-16 ADF "Viper", diventando il primo Gruppo dell'A.M.I. "Combat Ready" sullo stesso.

Domenica 23 Maggio 2010 il 23° Gruppo caccia ha assunto, per l'ultima volta il servizio di allarme per la sorveglianza dello spazio aereo nazionale.

Curiosità

Venerdì 17

Le origini e le credenze di un giorno sfortunato

Ai superstiziosi il **numero 17** non piace nemmeno singolarmente, figuriamoci quando accanto ad esso compare sul calendario il giorno "venerdì".

Il **venerdì 17** è considerata una data particolarmente sfortunata, ma non tutti sanno il perché di questa credenza.

I pregiudizi che nascono legati ad esso riguardano la cultura popolare e la [superstizione](#) individuale o, talvolta, l'influenza collettiva.

C'è chi di **venerdì 17** non vorrebbe nemmeno uscire di casa per recarsi al lavoro, ma ovviamente in questo caso si parla di superstizione estrema, che è comunque molto diffusa. Alcuni tentano di scacciare la negatività con **amuleti** e altri stratagemmi; mentre c'è anche chi a questa data non presta attenzione.



Il giorno **venerdì 17** è ritenuto sfortunato in Italia e in altri paesi di origine greco-latina.

L'origine di questo preconcetto si riconduce all'**unione di due elementi estremamente negativi**, ovvero il Venerdì Santo, giorno della morte di Gesù, e il numero 17 che come il 13 è considerato sfortunato anche nei paesi anglosassoni.

Ma cos'è successo di così negativamente eclatante nel corso dei secoli da far diventare il **venerdì 17** una data così temuta?

Nell'[Antica Grecia](#) i seguaci di Pitagora disprezzavano il numero 17 poiché era tra il 16 e il 18, i numeri che rispecchiavano perfettamente la rappresentazione di quadrilateri 4x4 e 3x6.

Altra motivazione, questa volta dal mondo religioso, è che nell'**Antico Testamento** la data di inizio del diluvio universale è il

17 del secondo mese e secondo la Bibbia lo stesso giorno sarebbe morto Gesù.

Nell'[Antica Roma](#) sulle tombe era usanza scrivere "VIXI", ovvero "ho vissuto", "sono morto"; nel Medioevo, però, a causa dell'analfabetismo molto diffuso l'iscrizione veniva confusa con il numero 17 che invece era XVII.

La curiosità è che quella di venerdì 17 è una superstizione sentita fortemente esclusivamente in Italia: addirittura a Napoli il 17 è sinonimo di disgrazia.

Una credenza che non piace al [Cicap](#), il Comitato Italiano per il Controllo delle Affermazioni sul Paranormale. Ogni venerdì 17, l'associazione organizza la giornata anti superstizione con eventi in tutta Italia.

Nel resto del mondo i numeri negativi sono altri. Nei paesi anglosassoni, infatti, il giorno sfortunato è **venerdì 13**, mentre in Spagna, Grecia e Sudamerica è il martedì 13.

Storia del venerdì 17 e perché si dice porti sfortuna

I greci, i romani e la smorfia napoletana

L'**eptacaidecafobia** (dal greco ἑπτακαίδεκα «diciassette» e φόβος phóbos, "paura") è la paura del numero **17** e la sua identificazione con qualcosa di negativo sarebbe nata proprio nella civiltà greca.

Per i seguaci del credo pitagorico, **era un numero da evitare in quanto era compreso tra il 16 e il 18**, considerati perfetti.

Nell'antico testamento il diluvio universale iniziò proprio il 17.

Nell'impero romano, invece, la sfortuna ha ragioni militari. La battaglia di Teutoburgo è stata combattuta nel 9 d.C.

Sul campo i romani si scontrarono contro i germani di Erminio: le legioni 17, 18, e 19 furono completamente distrutte. Da quel momento, nella tradizione romana quei numeri furono considerati sinonimo di sventura.

Sulle tombe dei defunti poi, spesso si poteva trovare **la scritta VIXI: in latino "ho vissuto", cioè "sono morto". Quest'ultima è l'anagramma di XVII, 17 in numeri romani.**

E se si guarda alla smorfia napoletana (il dizionario dei numeri del lotto) è sinonimo di disgrazia.

Il **17** non ha solo una connotazione negativa, ma anche positiva.

Nella Cabala ad esempio, è un numero benefico, poiché è il risultato della somma numerica delle lettere ebraiche tet (9) + waw (6) + beth (2), che lette nell'ordine danno la parola tov "buono, bene".



Venerdì 13 e Martedì 13

Nel mondo anglosassone invece, il giorno sfortunato è il **venerdì 13**.

Nella mitologia scandinava, il **numero 13 è associato al Dio Loki**: prima c'erano 12 semidei, poi arrivò lui che si comportò in modo crudele con gli esseri umani. Se si pensa all'ultima cena di Cristo, il 13esimo Apostolo era Giuda il traditore.

E ancora: secondo lo storico greco Diodoro Siculo (vissuto nel primo secolo avanti Cristo), Filippo II, re di Macedonia e padre di Alessandro Magno, fu ucciso da una sua guardia del corpo dopo aver fatto mettere una sua statua accanto a quella delle dodici divinità dell'Olimpo.

E se si va ancora più indietro nel tempo, **nell'astrologia assiro-babilonese il 12 era un numero sacro perché facilmente divisibile, mentre il 13, che viene dopo, è considerato sfortunato**.

Infine nel mondo spagnolo e latinoamericano a essere considerato infausto è il **martedì 13**.

Una credenza che forse trova origine nella tradizione romana: il martedì è legato al Dio della guerra Marte, e per questo motivo considerato sfortunato.

La sfortuna

La sfortuna potrebbe anche essere considerata un particolare atteggiamento dei soggetti, ovvero uno stato mentale e/o comportamenti quali valutazioni superficiali, scarsa attenzione per l'ambiente circostante, errata percezione di fenomeni, o un *modus operandi* inadeguato per una certa circostanza, tali da aumentare la probabilità che un evento negativo si verifichi. Ad esempio, passare sotto una scala non porta sfortuna di per sé, ma rispetto al passare lontano da essa, aumenta la possibilità che qualche oggetto cada in testa allo "sfortunato" passante, specialmente se è distratto.

Numero 17 nella smorfia – 'a Disgrazia (La sfortuna)

Nella smorfia napoletana il 17 è sinonimo di "disgrazia".

È così giunta fino ai nostri giorni la credenza superstiziosa per cui il numero 17 sia un simbolo di sventura.

Venerdì 17

Il venerdì 17 è una superstizione tipicamente italiana, non riscontrabile altrove: nel mondo si ritrovano infatti altre date e altri numeri "negativi". Si è già detto di venerdì 13 nei paesi anglosassoni, mentre in Spagna (paese anch'esso dalle radici latine e cattoliche), Grecia e in Sudamerica il giorno sfortunato è martedì 13.



Italiani superstiziosinon vogliono volare Venerdì 17 Febbraio

Le ricerche di voli in questa data diminuiscono del 21% rispetto a qualunque altro venerdì dello stesso mese. Solo un caso?



Nel nostro Paese sono in tantissimi quelli che si definiscono **superstiziosi**. Il gatto nero che attraversa la strada e lo specchio che si rompe sono solo due di quelle occasioni a cui non è certo associato il concetto di fortuna.

Ma tra le tante situazioni che suscitano gli scongiuri ce n'è una in particolare, riconosciuta a livello mondiale, che spicca: **venerdì 17**.

La diffidenza verso questa accoppiata si riscontra in diverse situazioni, anche quando si tratta di **viaggi**.

Basti pensare che alcune compagnie aeree non prevedono la fila 17 proprio per scaramanzia.

Quella che a molti appare solo come una credenza popolare che si è alimentata nel tempo, in realtà trova un riscontro reale nelle azioni degli italiani, come ha documentato anche una ricerca di Kayak.it.

Il sito di viaggi ha scoperto come le ricerche di voli con partenza

venerdì 17 Febbraio diminuiscano del 21% rispetto a qualunque altro venerdì dello stesso mese. Solo un caso? Non sembra proprio.

Il mantra che si sente spesso ripetere è *“Non è vero, ma ci credo”* in questo caso sembra proprio azzeccato.

È vero che molte compagnie non hanno le file 13 e 17 per superstizione?

Sì, capita spesso di non trovarle.

Sono gli stessi costruttori di aeromobili che chiedono direttamente alle compagnie quali file saltare nella numerazione.

Ad esempio sugli aerei dell'**Alitalia** mancano sia la fila 13 che la 17 mentre molte compagnie anglosassoni, come la statunitense **Continental Airlines** e la neozelandese **New Zealand**, non hanno la fila numero 13.



Le linee aeree non vogliono essere superstiziose, ma hanno molti clienti che lo sono.

Le persone, spesso, esagerano i rischi che corrono, per esempio guidare invece che volare come misura di sicurezza (nonostante viaggiare in automobile sia molto più pericoloso che in aereo).

Le compagnie aeree ne sono ben conscie e sono spesso costrette a rispondere ufficialmente, in qualche maniera, alle preoccupazioni della clientela.

Una compagnia aerea non può permettersi di lasciare che le intuizioni o i cattivi presentimenti di chicchessia interferiscano con i propri affari.

Semplicemente, se la persona in questione è sufficientemente influente, può essere più conveniente cambiare il numero di un volo per zittire una minoranza molto vocale o superstiziosa.

Le superstizioni sono comuni in tutto il mondo, e l'aviazione non fa eccezione: molti aerei non hanno la fila numero 13.

Ovviamente c'è una tredicesima fila, solo non viene numerata 13 per non infastidire i passeggeri superstiziosi.

L'ANGOLO della RIFLESSIONE

“Giudicare gli altri equivale a definire se stessi”

Siamo persone, ognuno di noi è diverso e unico. Per questo motivo, assumiamo certi comportamenti, abbiamo una determinata personalità e un modo di essere unico, che dimostra chi siamo.

Questo particolare ci porta a [giudicare facilmente gli altri](#), e porta gli altri a giudicare noi.

Eppure, **la cosa certa è che chi giudica dice più di se stesso di quanto non dica dell'altra persona.**

Rispetto il tuo modo di essere e non ti giudico

Giudicare gli altri è fin troppo semplice, ed è un tranello in cui è difficile non cadere.



La molteplicità di persone che incontriamo è tanto vasta quanto il danno che possiamo causare parlando di loro senza conoscerle bene oppure quando crediamo di conoscerle, ma non le ascoltiamo davvero.

Senz'altro i miei gusti non saranno uguali ai vostri, non agisco come agireste voi al mio posto e, probabilmente, l'effetto che le cose hanno su di me è diverso da quello che hanno su ognuno di voi.

Per questo motivo, una [relazione sana](#) si deve basare sul rispetto e la tolleranza, anche quando si tratta di una relazione semplicemente cordiale. **Condividiamo la nostra vita con la gente che ci piace per com'è davvero, e ci piacerebbe che nessuno cambiasse mai, per niente al mondo.**

Se qualcuno vi ha mai detto che siete speciali, non si sbagliava.



Lo siete per il vostro modo personale di vedere il mondo e di viverlo. Sapere tutto questo significa essere consapevoli del fatto che giudicare qualcuno equivale a non capire perché una persona è fatta in un certo modo. **Non sappiamo che cosa ha vissuto quella persona, che cosa l'ha fatta diventare così, né quanto può farle male che la criticiamo senza avere un motivo valido.**

Mi piaccio per quello che sono e non voglio che mi giudichi

Giudicare equivale a lanciare una moneta in aria per vedere che cosa esce: **il bersaglio potrebbe essere un'altra persona o potreste essere voi.** E se foste voi, di certo non vi piacerebbe essere giudicati senza motivo.

In questi casi bisogna sempre pensare che, per capire l'altra persona, è necessario mettersi nei suoi panni; quando qualcuno giudica, non lo sta facendo.

“Conosci il mio nome, ma non la mia storia. Hai sentito parlare di ciò che ho fatto, ma non hai vissuto ciò che ho vissuto io. Sai dove sono, ma non da dove vengo. Mi vedi ridere, ma non sai quanto ho sofferto. Smetti di giudicarmi.” - Anonimo -

Ci sentiamo incompresi, frustrati e, a volte, anche la nostra **autostima** può risentirne. **Ci piace che la gente parli in modo positivo di noi, che si preoccupi per noi e ci accetti.**

Non contano i difetti o ciò che gli altri vedono da un punto di vista diverso. **L'unica cosa certa è che essere così, vivere così e agire così ci rende felici.**

E abbiamo bisogno che le persone che ci vogliono bene considerino che questa come la cosa più importante di tutte.

Giudicare gli altri ci definisce

Abbiamo già detto che lo stesso danno che causiamo nel giudicare potrebbero causarlo noi, per cui non è solo importante conoscere gli altri, ma anche che gli altri ci conoscano. **Il segreto per riuscirci è farci conoscere attraverso le nostre azioni.**

Pensare è molto
difficile,
per questo la
maggior parte della
gente preferisce
giudicare.
Carl Gustav Jung

Questo equivale a dire che, **se siamo i primi a giudicare sempre gli altri, è normale che tutti se ne rendano conto e ci giudichino a loro volta.**



Può anche darsi, però, che non sia così, e che **sentiate di essere giudicati senza meritarlo.** Se è il vostro caso, pensate che non ci sono veri motivi per cui quelle persone vi stanno giudicando. Non lasciate che ciò che dicono di voi persone che non vi conoscono vi faccia del male: **ognuno vive le esperienze a modo suo, e le percepisce in modo diverso.**

Le persone che oggi vi giudicano, probabilmente stanno svelando più cose su loro stesse che su di voi, per cui dovete essere forti e lasciarvi guidare solo dai consigli degli altri, mai dai loro giudizi.

Se anche dopo queste riflessioni continuate a starci male, ricordate: **a chi giudica il vostro cammino, prestate le vostre scarpe.**

“Conosco bene la mia storia, quindi sono l'unica persona che ha il diritto di giudicarmi, criticarmi e applaudirmi quando vuole.” - Anonimo -

Ttratto da: <https://lamenteemeravigliosa.it/>

Non giudicare prima di sapere

... una storia vera

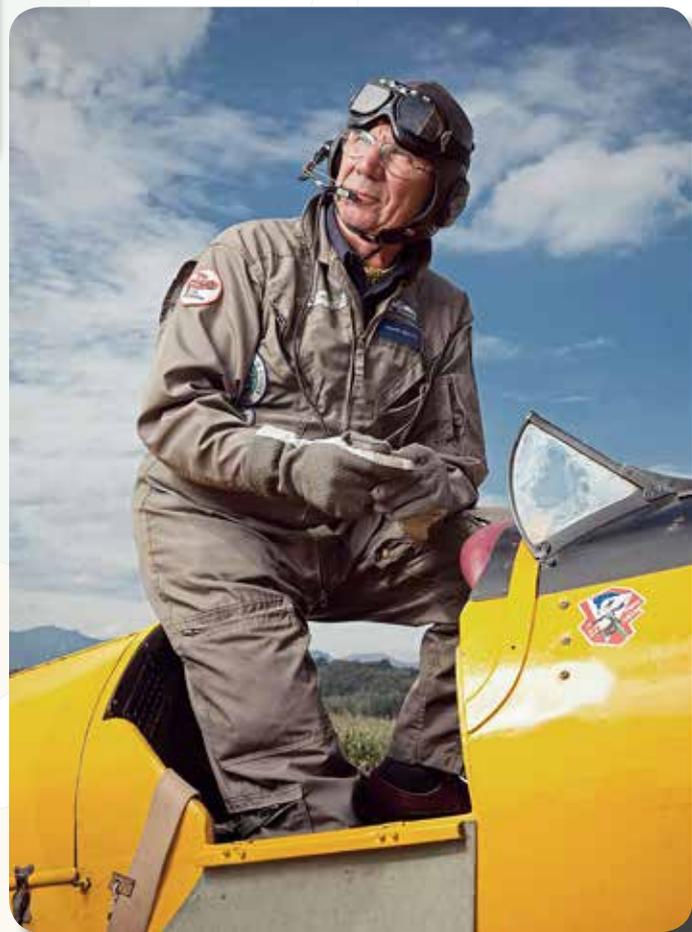
Un Medico entrò di corsa in ospedale dopo essere stato chiamato per un intervento urgente.

Aveva risposto subito alla chiamata, si era cambiato e si era diretto in chirurgia.

Qui incontrò il padre del bambino che aspettava impazientemente il Dottore nella hall.

SABATO 26 MAGGIO 2018

Il "Circolo della P.A.N." ha organizzato una **Visita di "grande interesse"** alla **Fondazione "Jonathan Collection - Aerei Storici Famosi"** a Nervesa della Battaglia (TV) presso l'Aeroporto F. Baracca.



Il padre fondatore è **Giancarlo ZANARDO**, Pilota per passione, con all'attivo oltre 2.500 ore di volo, ha costruito con le proprie mani fedeli riproduzioni di aerei d'epoca per la propria collezione di Aerei Storici famosi fra cui il **Flyer dei fratelli Wright**, il primo aereo al mondo che volò nel lontano 1903, presentato da **ZANARDO** il 17 dicembre 2003 all'Aeroporto militare di Guidonia nel centenario del 1° volo, unica replica volante del Flyer.

Il Tiger Moth è dapprima andato in volo con lo SPAD XIII di Francesco BARACCA di cui il 19 giugno ricorrono 100 anni dalla sua tragica scomparsa sulle pendici del Montello.

Poi è riandato in volo con il Triplano Fokker DR1 del Barone Rosso assieme al Tiger Moth pilotato dal **Com.º PRIZZON** simulando una battaglia aerea; infine tre velivoli Storch (replica in scala 80%) pilotati dal **Gen. SARDO**, dal **Com.º BARTOLINI** e da **Alberto GADDONI** hanno effettuato vari sorvoli in formazione.

Non giudicare sbagliato ciò che non conosci, cogli l'occasione per comprendere.

Dopo averlo visto il padre gridò: *"Perché ha impiegato così tanto tempo ad arrivare? Non sa che la vita di mio figlio è in pericolo? Non sente alcuna responsabilità?"*

Il Medico sorrise e disse: *"Mi dispiace, non ero in ospedale e sono venuto più veloce che potevo, si calmi per favore."*

"Calmarsi io, come si sentirebbe se fosse suo figlio? Si calmerebbe? Se il suo stesso figlio morisse aspettando il Dottore, che cosa farebbe?" disse il padre arrabbiato.

Il Medico sorrise di nuovo e rispose: *"Le prometto che faremo del nostro meglio per salvare suo figlio, quindi è importante che lei si calmi."*

"Dare consigli quando non si è coinvolti in prima persona è facile" mormorò il padre.

L'operazione durò diverse ore, in seguito il Medico uscì dalla sala operatoria felice: *"L'operazione è stata un successo, suo figlio starà bene."* E senza attendere la risposta del padre, se ne andò di fretta, dicendo: *"Se ha qualche domanda, chiedi pure all'infermiera."*

"Perché è così arrogante? Non si è preso nemmeno un minuto per informarmi sulle condizioni di mio figlio" commentò il padre quando incontrò l'infermiera, qualche minuto dopo.

L'infermiera rispose con le lacrime agli occhi: *"Il figlio è morto ieri in un incidente stradale, era al funerale quando è stato chiamato per suo figlio. E ora che ha salvato la vita di suo figlio, è corso a seppellire il suo."*

Non giudicate mai gli altri perché non conosci la loro vita e cosa stanno passando.

Dovrebbe essere una regola il non giudicare, ma nessuno la mette in pratica e continueremo sempre a farlo.

Giustissimo il dire di non giudicare gli altri quando non si sa nulla di loro!

Bella storia ... comunque questa vuole essere solo una lezione di vita!!!



E' stato un tuffo nel passato molto emozionante !
Al termine delle presentazioni in volo abbiamo visitato i velivoli storici realizzati nei tre hangar della Fondazione arricchita dall'appassionata illustrazione di ZANARDO.



La visita è terminata nella accogliente aula briefing con la proiezione di filmati dei voli dei velivoli storici sempre pilotati da ZANARDO.
A conclusione dell'apprezzatissima visita il Presidente del

“Circolo della P.A.N.” ha consegnato al **Com.^{te} Giancarlo ZANARDO** la pergamena contenente la motivazione della sua nomina a **Socio Onorario del “Circolo della P.A.N.”**:

GIANCARLO ZANARDO il talento, l'impegno e la tenacia costante sono solo l'esercizio di stile messe al servizio della conoscenza storica degli albori dell'aeronautica e del suo eccezionale amore per il “volo”.

Ha contribuito con passione e professionalità alla diffusione della “storia” aeronautica rendendola godibile attraverso i velivoli storici da lui costruiti e presentati in volo in Italia e non solo; trevigiano ma cittadino del mondo, è un fulgido esempio in campo aeronautico e rappresenta senz'altro un faro luminoso nel panorama dell'aviazione moderna.



Simbolicamente, ritenendo giusto sancire le azioni che sono degne di rilievo, il “Circolo della P.A.N.”, riconoscendo i suoi eccelsi “meriti aviatori”, lo ritiene degno della nomina a “Socio Onorario”.

Dopo il pranzo presso l'Agriturismo “Al Sile” a Quinto di Treviso, i partecipanti hanno raggiunto Treviso dove è iniziato il Tour con Guida Turistica dell'interessante **Centro Storico di TREVISO**, dove non è mancata la suggestiva visita alla statua della **Madonna di Loreto** collocata nella bellissima Cripta del Duomo.

Riassumendo, anche in questa occasione la visita ha raccolto l'unanime consenso dei partecipanti.



NOTIZIE IN BREVE

Nuovi SOCI 2018

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

Cap. Pil. Franco Paolo MAROCCO

1° gregario sx e 2° fanalino

alle Frece Tricolori dal 05/05/2016 "in servizio"

Cap. Pil. Alfio MAZZOCOLI

2° fanalino

alle Frece Tricolori dal 13/07/2017 "in servizio"

Cap. Pil. Pierluigi RASPA

3° gregario sx

alle Frece Tricolori 03/05/2017 "in servizio"

Momenti tristi

Il 10 marzo 2018 è deceduto il Socio M.Ilo 1^a Cl. Sc. **ALBANESI GIUSEPPE**, E.M.B., Addetto Ufficio Tecnico, alle "Frece Tricolori" dal 08/03/1966 al 31/12/1988, già Socio fondatore del "Circolo della P.A.N." dal 1998.

L'11 Aprile 2018 é deceduta **MIRELLA BARZAGHI "mamma"** del Socio **ROSELLA PAPPALETTERA "figlia"** del compianto Col. **GARAT DOMENICO PAPPALETTERA** già Ufficiale Tecnico ai "Diavoli Rossi" dal 1957 al 1959 e alle "Frece Tricolori" dal 21/03/1962 al 5/12/1965

Il 5 Luglio 2018 è deceduta **LEILA CASALI "mamma"** del Socio Onorario **MIRCO BENATTI**

Il 12 Luglio è deceduto il Serg. Magg. **RENZO PLOS**, Montatore e Capo Velivolo alle Frece Tricolori dal 19/08/1980 al 01/12/1990, già Socio del "Circolo della P.A.N." dal 2000 al 2011.

Il 30 settembre 2018 è deceduto il Socio M.Ilo 1^a Cl. Sc. **COMINI PAOLO**, Motorista, Capo Velivolo, Capo Linea di Volo, alle "Frece Tricolori" dal 04/01/1964 al 31/12/1988, già Socio fondatore del "Circolo della P.A.N." dal 1998.

Ai familiari ed amici tutti il Consiglio Direttivo, certo di interpretare la partecipazione di tutti i Soci del "Circolo della P.A.N.", rinnovano la più affettuosa solidarietà e formulano sentite condoglianze per la dolorosa perdita.

Promozioni

Il 1° Luglio 2016 il Socio **Fabio MARTIN** è stato promosso Ten. Colonnello (Decreto dd. 21/12/2016).

Inoltre Venerdì 30 Giugno, presso la base dell'U.S. Air Force di Sheppard (Texas), ha avuto luogo la cerimonia di avvicendamento del Ten. Col. **Andrea CERRI** (Comandante uscente) ed il Ten. Col. **Fabio MARTIN** (Comandante subentrante).



L'evento è stato presieduto dal Colonnello **HEY** dell'Aeronautica Militare tedesca (Luftwaffe), Comandante dell'80th Operations Group da cui dipendono i Gruppi di volo del programma ENJJPT.



Un contesto internazionale che ha fatto da cornice al passaggio di consegne tra due Piloti italiani nell'incarico di Comandante del 459th Flying Training Squadron, uno dei Gruppi che concorre al primo addestramento al volo sul velivolo T6 dei giovani Piloti provenienti dalle Nazioni partecipanti al programma.

Il Col. **HEY**, a nome di tutte le Nazioni aderenti, esprimendo parole di stima ed apprezzamento, si è complimentato con il Ten. Col. **CERRI** per l'eccellente lavoro svolto. Si è infine congratulato con il Ten. Col. **MARTIN** per l'incarico ricevuto, evidenziando quanto sia importante e delicata la fase iniziale dell'addestramento, per la formazione dei futuri Piloti Militari della NATO.

Alla cerimonia erano presenti il Gen. **JOLLY**, Comandante della base aerea, il Col. **THERMELY** Comandante dell'80th Flying Training Wing, lo Stormo in cui è collocata la Scuola di Volo, e molte autorità civili locali.

Presente anche il personale della Rappresentanza dell'Aeronautica Militare italiana (RAMi).



In tale circostanza, il Capo della RAMi, Ten. Col. Pier Luigi DEL VECCHIO, ha rivolto ai due giovani Comandanti appena avvicendatisi rispettivamente la propria soddisfazione per l'ottimo lavoro svolto e le congratulazioni per l'incarico conseguito.

Il programma ENJJPT nasce nel 1980 presso la base dell'US Air Force di Sheppard. Dodici Nazioni, tra cui l'Italia, firmarono il Memorandum of Understanding con lo scopo di costituire una scuola di volo internazionale per la formazione di Piloti Militari, specifica per la linea jet.



Il 23 ottobre 1981 fu celebrata la cerimonia di apertura e da allora, una delle Scuole Militari di Volo più prestigiose al mondo, ha formato più di 7000 Piloti Militari.

In tale contesto è collocata la RAMi di Sheppard che dipende dal Comando Scuole dell'AM - 3^a Regione Aerea di Bari e contribuisce all'addestramento dei giovani Piloti delle Nazioni aderenti al programma ENJJPT e degli Ufficiali italiani che, terminata l'Accademia Aeronautica, proseguono l'iter formativo del volo in un ambiente internazionale particolarmente selettivo e competitivo.

----- ○○○○ -----
 Il 1° Gennaio 2017 il Socio **Federico ABUSSI** è stato promosso **Luogotenente** (Decreto dd.21/05/2018)

Il 1° Gennaio 2017 il Socio **Gianni CRISCUOLI** è stato promosso **Luogotenente** (Decreto dd.21/05/2018)

Il 1° Aprile 2017 il Socio **Marco SCLISIZZI** è stato promosso **1° M.Ilo** (Decreto dd.18/05/2018)

Il 1° Luglio 2017 il Socio **Stefano CENTIONI** è stato promosso **Ten. Colonnello** (Decreto d.d. 16/08/2017)

Congratulazioni ed "auguri" per la tua "meravigliosa avventura" al 212° Gruppo Volo che gestisce (fase IV) l'addestramento "pre-operativo" dei Piloti Militari idonei alle linee aerotattiche.



Tale fase addestrativa, svolta con il velivolo T346A, è un periodo indispensabile per assicurare il necessario livello capacitivo prima dell'avvio delle conversioni operative presso le linee dedicate alla difesa aerea, al supporto alle truppe di terra, alla ricognizione e alla difesa avanzata.

----- ○○○○ -----
 Il 1° Luglio 2017 il Socio **Pierangelo SEMPRONIEL** è stato promosso **Maggiore** (Decreto d.d. 21.12.2017)

Il 1° Luglio 2017 il Socio **Stefano VIT** è stato promosso **Maggiore** (Decreto d.d. 21.12.2017)

Il 28 Settembre 2017 il Socio **Liberata D'ANIELLO** è stata promossa **Capitano** (Decreto d.d. 15.03.2018)

Riconoscimenti

Il 21 Aprile 2018 l'**Automobile Club di Udine** ha premiato 28 "friulani" **al volante di auto "da oltre 50 anni"**, tra questi c'è il Socio del "Circolo della P.A.N." **Col. Ignazio VANIA** con "patente di guida" datata **1962**;

Complimenti e auguri per una guida sempre sicura.

Bella sorpresa

Arianna TRICOMI, "figlia" del nostro Socio **Col. Pil. Francesco TRICOMI**, prima sciatrice italiana a vincere il **Freeride World Tour**.

Sabato 31 Marzo 2018 a **Verbier**, la mecca svizzera dello "sci fuoripista", sono stati incoronati i **Campioni del mondo di Sci e**

Snowboard del **Freeride World Tour 2018** con ottimi risultati per i nostri connazionali in gara.

Arianna TRICOMI è infatti la prima italiana nella storia a vincere il titolo di campionessa del mondo nello sci.



Dopo una stagione impeccabile, 3 primi posti e 1 secondo su un totale di 5 gare, l'atleta di Corvara porta a casa il primo posto all'**Xtreme Verbier** e con esso il titolo mondiale.

Doppietta di primati per lei, al suo terzo anno di partecipazione al Tour.

"Ho ancora bisogno di un po' di tempo per realizzare che ho vinto per davvero il Tour!" ha commentato l'azzurra, *"ma sapere di aver vinto qui a Verbier mi fa sentire ancora meglio. La mia strategia di gara? Cercare sempre di avere la serenità necessaria a divertirmi durante la discesa, solo così riesco a dare il meglio."*

e.... ultimissima!

Sabato 22 Settembre 2018 l'Airbus A320-216 - immatricolato EIDSY battezzato "Aldo Palazzeschi" volo AZ 4000 - è decollato dal Leonardo da Vinci di Fiumicino alle 07:36 con destinazione Vilnius, capitale della Lituania.

A bordo **Papa FRANCESCO** per il Viaggio Apostolico nei Paesi Baltici.

Ai comandi dell'A320 il nostro **Socio Francesco TRICOMI**, 57 anni, catanese, 16.000 ore di volo, già Colonnello dell'Aeronautica Militare e Pilota delle "**Frecce Tricolori**" - pony 9 e 3.



... nonché orgoglioso papà di Arianna, campionessa del mondo di Sci Freeride

Cambio comando al 4° Stormo "Amedeo d'Aosta"

06 Settembre 2018



Passaggio del testimone tra i Soci del "Circolo della P.A.N." il Col. Marco LANT – alle **Frecce Tricolori** dal 19/04/2000 al 24/10/2012 quale Pilota greg. Sx n° 7-2, n° 9 (2° fanalino), Leader e Comandante - e il **Col. Urbano FLOREANI** - alle **Frecce Tricolori** dal 19/04/2000 al 10/10/2005 quale Pilota greg. Dx n° 8-3.



Giovedì 6 settembre a Grosseto si è svolta la cerimonia del cambio di comando del 4° Stormo tra il Col. Marco LANT ed il Col. Urbano FLOREANI.

L'evento, presieduto dal Comandante delle Forze da Combattimento e della 1ª R.A., Gen. D.A. Silvano FRIGERIO, ed alla presen-

za delle più alte autorità militari, civili e religiose cittadine, si è svolto dinanzi alla Bandiera di Guerra del 4° Stormo, decorata di una Medaglia d'Oro e di una d'Argento al Valor Militare ed ai Gonfaloni della Provincia e della Città di Grosseto, nonché ai





Labari delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma.

Grande emozione nelle parole del Col. LANT, che, durante il proprio discorso di commiato, nel ripercorrere i suoi due anni di comando ha ricordato il merito degli uomini e delle donne del 4° Stormo, con un'esortazione finale: *“Donne e uomini del “Quarto”, continuate ad assolvere con lealtà e con dignità i compiti assegnati, a portare avanti le vostre idee e a fare tutto ciò che serve per superare tutte le sfide, piccole e grandi. Avete raggiunto grandi risultati. Lo avete fatto nel miglior modo possibile, fra mille difficoltà. Lo avete fatto bene e, soprattutto, lo avete fatto insieme”*.

Il Comandante uscente, che andrà a ricoprire l'incarico di Capo del 5° Ufficio del 3° Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica, ha infine augurato i migliori auspici per il prestigioso e delicato incarico al **collega ed amico** Col. Urbano FLOREANI.

Nel suo discorso di insediamento, il Col. FLOREANI ha ringraziato il Gen. FRIGERIO per la fiducia accordata nel conferirgli l'incarico di comandare uno dei Reparti più antichi e prestigiosi dell'Aeronautica Militare; ha poi ringraziato il Comandante uscente per l'ottimo stato di salute in cui lascia lo Stormo e anch'egli ha poi rivolto il suo pensiero al personale: *“A voi, Uomini e Donne del 4° Stormo, ho sempre guardato con gratitudine e ammirazione. Mi avete accompagnato nei primi passi del mio cammino operativo, non mi è mancato allora l'esempio e farò di tutto per non deludervi”*.

Queste le parole con le quali ha concluso il suo discorso sottolineando che solo lavorando insieme si potrà raggiungere l'obiettivo ed onorare il giuramento solenne prestato.

A conclusione della cerimonia ha preso la parola il Gen. FRIGERIO, che, dopo aver ringraziato il Col. LANT per aver condotto il Reparto in maniera encomiabile, *“in piena armonia con il territorio, le istituzioni ed i cittadini, ai quali per primi dobbiamo il nostro*

quotidiano Servizio”, ed augurato al Col. FLOREANI di conseguire gli obiettivi previsti, ha rivolto altresì un pensiero di gratitudine al personale del 4° Stormo che in Patria e all'estero assolve *“gli onerosi compiti assegnati, agendo sempre con slancio, generosità e grande professionalità, portando avanti la tradizione di eccellenza del Cavallino Rampante”*.

Il compito istituzionale del 4° Stormo è quello di *“assicurare la difesa aerea dell'area di interesse nazionale, concorrendo al controllo, sin dal tempo di pace, dello spazio aereo relativo ed effettuare operazioni di difesa aerea nelle aree assegnate, nel quadro di partecipazione a operazioni internazionali e gestione della crisi”*.

Nello specifico, il Reparto è impegnato nel servizio di allarme, 365 giorni all'anno, 24 ore al giorno, attraverso l'impiego del velivolo Eurofighter.

Inoltre, il 4° Stormo si occupa di assicurare la conversione operativa dei Piloti della Forza Armata da impiegare nella linea EF2000.



4 NOVEMBRE 1918 LA VITTORIA

L'armistizio di Villa Giusti, 3 Novembre 1918

Tratto da: www.cimeetrincee.it

Introduzione

All'alba del 29 ottobre 1918 il Capitano austriaco Kamillo von Ruggera si presentò davanti alle linee italiane a Serravalle in Val d'Adige recando una lettera del Generale Victor Weber von Webenau.

Accolto da alcune raffiche di mitragliatrice fu subito chiara la sua posizione e il documento fatto pervenire al Comando Supremo di Abano.

Dopo i necessari accordi e spostamenti l'incontro fu fissato per il giorno 1 novembre a Villa Giusti tra Padova e Abano. Villa giusti è una costruzione di fine ottocento di proprietà del Conte Vettore Giusti del Giardino, priva di qualsiasi valore architettonico, anzi come commentò in quei giorni Ugo Ojetti "...più brutta non si poteva trovare, ma gli austriaci se la meritano.....".

Come interprete da parte italiana viene scelto il Capitano Giovanni Battista Trenner, cognato di Cesare Battisti, alla sua presentazione fatta ai plenipotenziari austriaci, essi rispondono : *" E' un nome che conosciamo...."*.

Alle ore 15 del 3 Novembre cominciò la riunione finale nella sala centrale della villa, alle 17 il Trattato fu sottoscritto.

Le ostilità avrebbero avuto termine alle ore 15 del 4 Novembre.

Questo ulteriore lasso di tempo fu previsto per comunicare alle armate la fine del conflitto e permettere all'esercito italiano di poter avanzare ancora più in profondità in territorio austriaco, decisione che fu causa di ulteriori morti e feriti a guerra ormai conclusa.

La Grande Guerra tra Italia e l'impero, ormai in disfacimento, Austro - Ungarico era finita, non per questo finirono i decessi per cause di guerra, ferite, malattie e altro o per i problemi che essa si trascinò per ancora molti anni.....

PROTOCOLLO delle condizioni d'armistizio tra le Potenze alleate e associate e l'Austria - Ungheria

I. CLAUSOLE MILITARI

1. - Cessazione immediata delle ostilità per terra, per mare e nel cielo.
2. - Smobilitazione totale dell'esercito austro - ungarico e ritiro immediato di tutte le unità che operano sulla fronte dal Mare del Nord alla Svizzera.

Non sarà mantenuto sul territorio austro-ungarico, nei limiti più sotto indicati al § 3, come forze militari austro-ungariche, che un massimo di 20 divisioni ridotte all'effettivo di pace avanti guerra.

La metà del materiale totale dell'artiglieria divisionale, dell'artiglieria di corpo di armata, nonché il corrispondente equipaggiamento, a cominciare da tutto ciò che si trova sui territori da evacuare dall'esercito austro - ungarico dovrà essere riunito in località da fissarsi dagli Alleati e dagli Stati Uniti, per essere loro consegnato.

3. - Sgombro di tutto il territorio invaso dall'Austria - Ungheria dall'inizio della guerra e ritiro delle forze austro-ungariche, in un periodo di tempo da stabilirsi dai Comandanti supremi delle forze alleate sulle varie fronti, al di là d'una linea così fissata:

Dal Pizzo Umbrail sino a nord dello Stelvio, essa seguirà la cresta delle Alpi Retiche fino alle sorgenti dell'Adige e dell'Isarco passando per Reschen, il Brennero e i massicci dell'Oetz e dello Ziller; quindi volgerà verso sud attraverso i monti di Toblach e raggiungerà l'attuale frontiera delle Alpi Carniche seguendola fino ai monti di Tarvis.





LA DOMENICA DEL CORRIERE

Anno
Sottoscrizione

Si pubblica a Milano ogni Domenica
Supplemento illustrato del "Corriere della Sera"

Uffici del giornale:
Via Molgorino, N. 22
MILANO

Anno XX. — Num. 46.

17 - 24 Novembre 1918.

Centesimi 10 il numero.



Nell'ora della gloria. Dopo le titaniche lotte, i sacrifici immani, i lutti e le buere, sull'Esercito d'Italia, sulle eroiche legioni che romanamente pugnarono per la causa più santa, si è levata e sta, fulgidissima, la Vittoria. (Disegno di A. Beltrami).

Correrà poscia sullo spartiacque delle Alpi Giulie per il Predil, il Mangart, il Tricorno, i passi di Podberdo, di Podlaniscan e di Idria; a partire da questo punto, la linea seguirà la direzione di sud-est verso il Monte Nevoso (Schneeberg), lasciando fuori il bacino della Sava e dei suoi tributari; dallo Schneeberg scenderà al mare includendo Castua, Mattuglie e Volosca. Analogamente tale linea seguirà i limiti amministrativi attuali della provincia di Dalmazia, includendo a nord Lisarica e Tribanj e a sud tutti i territori fino ad una linea partente dal mare vicino a Punta Planka e seguente verso est le alture formanti lo spartiacque, in modo da comprendere nei territori evacuati tutte le valli e i corsi d'acqua che discendono verso Sebenico, come il Cikola, il Kerka, il Butisnica e i loro affluenti.

Essa includerà anche tutte le isole situate a nord e ad ovest della Dalmazia: Premuda, Selve, Uibo, Skerda, Maon, Pago e Puntadura a nord, fino a Meleda a sud, comprendendovi Sant'Andrea, Busi, Lissa, Lesina, Tercola, Curzola, Cazza e Lagosta, oltre gli scogli e gli isolotti circostanti, e Pelagosa, ad eccezione solamente delle isole Grande e Piccola Zirona, Bua, Solta e Brazza.

Tutti i territori così evacuati saranno occupati dalle truppe degli Alleati e degli Stati Uniti d'America.

Tutto il materiale militare e ferroviario nemico che si trova nei territori da evacuare sarà lasciato sul posto.

Consegna agli Alleati ed agli Stati Uniti di tutto questo materiale (approvvigionamenti di carbone e altri compresi), secondo le istruzioni particolari date dai Comandanti supremi sulle varie fronti delle forze delle Potenze associate. Nessuna nuova distruzione, nè saccheggio, nè requisizione delle truppe nemiche nei territori da evacuare dall'avversario e da occupare dalle forze delle Potenze associate.

4. - Possibilità per le Armate delle Potenze associate di spostarsi liberamente su tutte le rotabili, strade ferrate e vie fluviali dei territori austro -

ungarici, che saranno necessarie.

Occupazione, in qualunque momento, da parte delle Armate delle Potenze associate, di tutti i punti strategici in Austria - Ungheria ritenuti necessari per rendere possibili le operazioni militari o per mantenere l'ordine.

Diritto di requisizione contro pagamento da parte delle Armate delle Potenze associate in tutti i territori dove esse si trovino.

5. - Sgombero completo, nello spazio di 15 giorni, di tutte le truppe germaniche, non solamente dalle fronti d'Italia e dei Balcani, ma da tutti i territori austro - ungarici.

Internamento di tutte le truppe germaniche che non avranno lasciato il territorio austro-ungarico prima di questo termine.

6. - I territori austro-ungarici sgomberati saranno provvisoriamente amministrati dalle autorità locali sotto il controllo delle truppe alleate e associate di occupazione.

7. - Rimpatrio immediato, senza reciprocità, di tutti i prigionieri di guerra, sudditi alleati internati e popolazione civile fatta sgombrare, secondo le condizioni che fisseranno i Comandanti supremi delle Armate delle Potenze alleate sulle varie fronti.

8. - I malati ed i feriti non trasportabili saranno curati per cura del personale austro - ungarico che sarà lasciato sul posto con il materiale necessario.



Villa Giusti



II. CLAUSOLE NAVALI

I. - Cessazione immediata di ogni ostilità sul mare e indicazioni precise del posto e dei movimenti di tutte le navi austro-ungariche.

Sarà dato avviso ai neutri della libertà concessa alla navigazione delle marine da guerra e mercantili delle Potenze alleate e associate in tutte le acque territoriali, senza sollevare questioni di neutralità.

II. - Consegna agli Alleati e agli Stati Uniti di 15 sottomarini austro - ungarici costruiti dal 1910 al 1918 e di tutti i sottomarini germanici che si trovano, o che possono venirsi a trovare, nelle acque territoriali austro-ungariche.

Disarmo completo e smobilitazione di tutti gli altri sottomarini austro-ungarici, che dovranno restare sotto la sorveglianza degli Alleati e degli Stati Uniti.

III. - Consegna agli Alleati e agli Stati Uniti d'America, con il loro armamento ed equipaggiamento completo, di 3 corazzate, 3 incrociatori leggeri, 9 caccia torpediniere, 12 torpediniere, 1 nave posamine, 6 monitori del Danubio, che verranno designati dagli Alleati e dagli Stati Uniti d'America.

Tutte le altre navi da guerra di superficie (comprese quelle fluviali) dovranno essere concentrate nelle basi navali austro-ungariche che saranno determinate dagli Alleati e dagli Stati Uniti, e dovranno essere smobilitate e disarmate completamente e poste sotto la sorveglianza degli Alleati e degli Stati Uniti.

IV. - Libertà di navigazione di tutte le navi delle marine da guerra e mercantili delle Potenze alleate e associate nell'Adriatico, comprese le acque territoriali, sul Danubio e suoi affluenti in territorio austro - ungarico.

Gli Alleati e le Potenze associate avranno il diritto di dragare tutti i campi di mine e distruggere le ostruzioni, il cui posto dovrà essere loro indicato. Per assicurare la libertà di navigazione sul Danubio, gli Alleati e gli Stati Uniti potranno occupare o smantellare tutte le opere fortificate o di difesa.

V. - Continuazione del blocco delle Potenze alleate e associate nelle condizioni attuali: le navi austro-ungariche trovate in mare restano soggette a cattura, salvo le eccezioni che saranno concesse da una Commissione che sarà designata dagli Alleati e dagli Stati Uniti.

VI. - Raggruppamento ed immobilizzazione, nelle basi austro - ungariche determinate dagli Alleati e dagli Stati Uniti, di tutte le forze aeree navali.

VII. - Sgombero di tutta la costa italiana e di tutti i porti occupati dall'Austria - Ungheria fuori del suo territorio nazionale e abbandono di tutto il materiale della flotta, materiale navale, equipaggiamento e materiale per via navigabile di qualsiasi specie.

VIII. - Occupazione per parte degli Alleati e degli Stati Uniti delle fortificazioni di terra e di mare e delle isole costituenti la difesa di Pola, nonché dei cantieri e dell'arsenale.

IX. - Restituzione di tutte le navi mercantili delle Potenze alleate ed associate trattenute dall'Austria - Ungheria.

X. - Divieto di ogni distruzione di navi e di materiali prima dello sgombero, della consegna o restituzione.

XI. - Restituzione, senza reciprocità, di tutti i prigionieri di guerra delle marine da guerra e mercantili delle Potenze alleate e associate in potere dell'Austria - Ungheria.

I plenipotenziari sottoscritti, regolarmente autorizzati, dichiarano d'approvare le condizioni sopra indicate.

3 Novembre 1918

I RAPPRESENTANTI del Comando Supremo dell'Esercito Austro-Ungarico

VICTOR WEBER EDLER VON WEBENAU

KARL SCHNELLER

Y. VON LIECHTENSTEIN

J. V. NYEKHEGYI

ZWJERKOWSKI

VICTOR FREIHERR VON SEILLER

KAMILLO RUGGERA

I RAPPRESENTANTI del Comando Supremo dell'Esercito Italiano

TEN. GEN. PIETRO BADOGLIO

MAGG. GEN. SCIPIONE SCIPIONI

COLONN. TULLIO MARCHETTI

COLONN. PIETRO GAZZERA

COLONN. PIETRO MARAVIGNA

COLONN. ALBERTO PARIANI

CAP. VASC. FRANCESCO ACCINNI



L'armistizio a Villa Giusti

Grande Guerra, il 4 novembre 1918 l'armistizio di Villa Giusti.

Gli italiani sconfissero uno dei più potenti Eserciti del mondo

Roma. Il 4 novembre 1918 alle ore 15 terminò il conflitto e fu proclamata la fine della Grande Guerra. Il Generale Armando Diaz emanò un bollettino che celebrava, non senza retorica, la vittoria sui "uno dei più potenti Eserciti del mondo"

Prima dell'entrata in vigore dell'armistizio firmato a Padova a Villa Giusti, l'Esercito proseguì la sua rincorsa ai territori italiani che erano stati persi l'anno precedente.

Furono raggiunte Tolmezzo e Chiusaforte sulle Alpi Carniche e Giulie.

Una volta lasciata Udine, i soldati si diressero verso Cividale, Buttrio, Manzano e Cormons.

Più a Sud, in pianura, fecero il loro ingresso nella città fortificata di Palmanova, Mortegliano, Cervignano e Grado, vicino alle foci dell'Isonzo.

Non vennero raggiunte le località sulla riva sinistra dell'Isonzo.

Per l'Alto Adige mancavano ancora diversi chilometri prima di giungere sul Passo del Brennero, considerato come il confine naturale dell'Italia.

Il proclama della vittoria

COMANDO SUPREMO

4 Novembre 1918 (ore 12)

LA GUERRA CONTRO L'AUSTRIA UNGHERIA CHE SOTTO L'ALTA GUIDA DI S. M. IL RE — DUCE SUPREMO — L'ESERCITO ITALIANO, INFERIORE PER NUMERO E PER MEZZI, INIZIO' IL 24 MAGGIO 1915, E CON FEDE INCROLLABILE E TENACE VALORE CONDUSSE, ININTERROTTA ED ASPRISSIMA PER 41 MESI, E' VINTA.

La gigantesca battaglia ingaggiata il 24 dello scorso ottobre ed alla quale prendevano parte 51 divisioni italiane, tre britanniche, due francesi, una ceco-slovacca e un reggimento americano, contro 75 divisioni austro-ungariche, è finita.

La fulminea arditissima avanzata del 29.º corpo d'armata su Trento, sbarcando le vie della ritirata alle armate nemiche del Trentino, travolte ed occise dalle truppe della VII armata, ad oriente da quelle della I, VI e IV, ha determinato ferì lo sfacelo totale del fronte avversario.

Dal Brenta al Torre l'irresistibile slancio della XII, dell' VIII, della X armata e delle divisioni di cavalleria ricaccia sempre più indietro il nemico fuggente.

Nella pianura S. A. R. il Duca d'Aosta avanza rapidamente alla testa della sua invitta III armata, anelante di ritornare sulle posizioni da essa già gloriosamente conquistate, che mai aveva perduto.

L'ESERCITO AUSTRO-UNGARICO E' ANNIENTATO. ESSO HA SUBITO PERDITE GRAVISSIME NELL' ACCANITA RESISTENZA DEI PRIMI GIORNI DI LOTTA E NELL' INSEGUIMENTO; HA PERDUTO QUANTITA' INGENTISSIME DI MATERIALE DI OGNI SORTA E PRESSOCHE' PER INTERO I SUOI MAGAZZINI ED I DEPOSITI; HA LASCIATO FINORA NELLE NOSTRE MANI CIRCA 300 MILA PRIGIONIERI CON INTERI STATI MAGGIORI E NON MENO DI 5000 CANNONI.

I RESTI DI QUELLO CHE FU UNO DEI PIU' POTENTI ESERCITI DEL MONDO RISALGONO IN DISORDINE E SENZA SPERANZA LE VALLI CHE AVEVANO DISCESO CON ORGOGLIOSA SICUREZZA.

DIAZ



Morti e feriti nelle trincee del Carso, sui monti del Trentino, nei cieli, in Adriatico o all'estero, dove pure furono impegnate le nostre truppe, in Francia, in Albania, in Macedonia, in Palestina.

In tutti questi luoghi la mobilitazione mise insieme italiani provenienti da ogni regione, da ogni provincia, appartenenti a tutte le classi sociali.

I contadini costituivano il grosso delle fanterie. Mentre gli studenti, inizialmente fornivano il grosso

degli Ufficiali di complemento.

Per tre anni e mezzo tutti questi italiani vissero e lottarono, spalla a spalla, accomunati nelle sofferenze.

Ecco perché il 4 Novembre, nato come "**Festa della Vittoria**" (semplicemente "**la Vittoria**", per antonomasia) è con il tempo divenuta "**Giorno dell'Unità Nazionale e Giornata delle Forze Armate**".

La pace però non presupponeva l'impossibilità di continuare l'avanzata, ma solo quella di cessare qualsiasi combattimento. E così nei giorni seguenti furono raggiunte anche altre località abbandonate dalle autorità austro-ungariche. Due mesi dopo, il 18 gennaio 1919, iniziarono a Versailles i Trattati di pace.

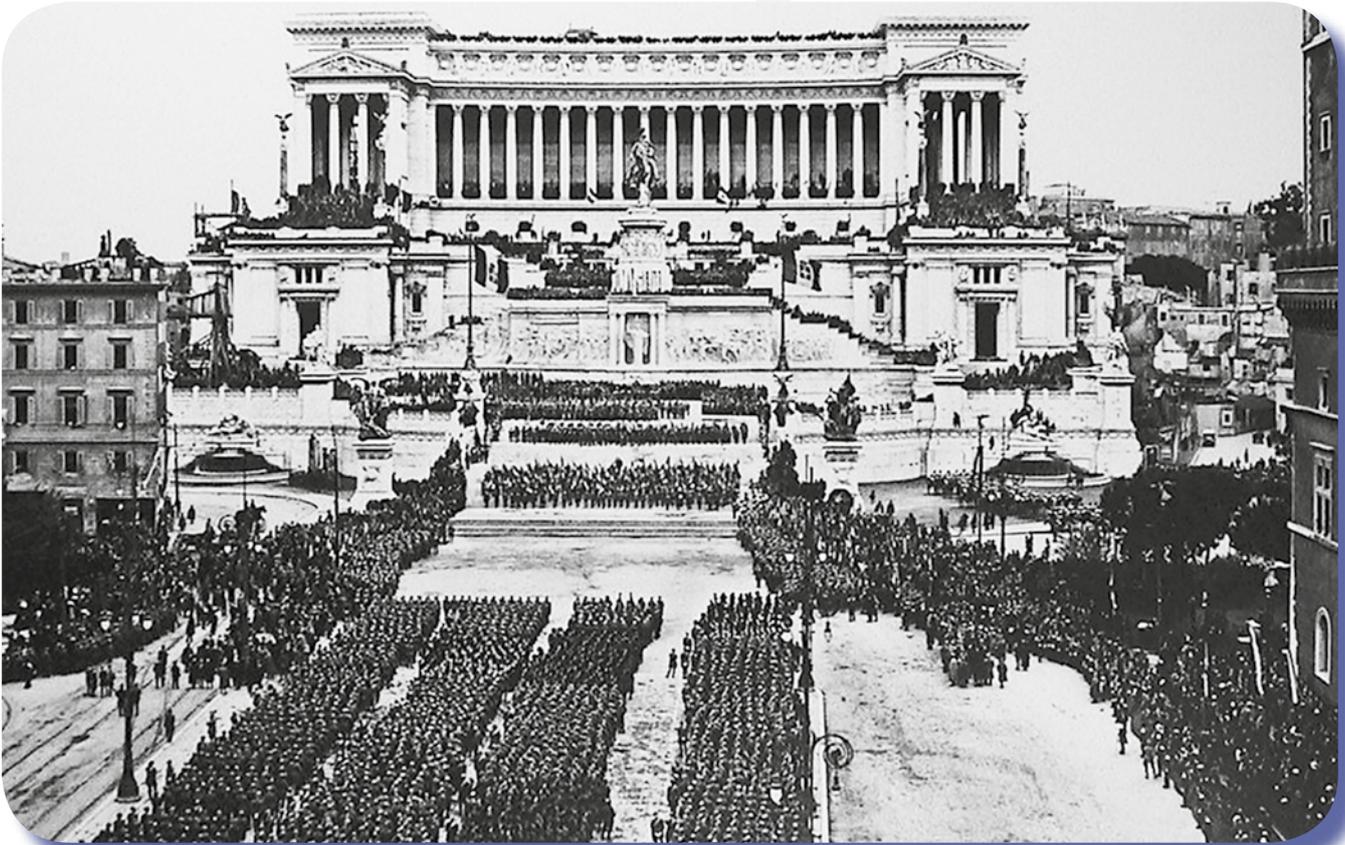
Quel giorno di un secolo fa si completò, così, il processo dell'unificazione italiana dove le nostre Forze Armate hanno svolto un ruolo fondamentale per l'unità e l'indipendenza della Nazione e che sarà confermato con la Grande Guerra che, a quel tempo, fu definita la IV Guerra d'Indipendenza.

Furono oltre 5 milioni gli uomini mobilitati, appartenenti a ben 27 classi di leva, di cui oltre quattro milioni assegnati all'Esercito operante.

I caduti furono 680 mila, di cui 270 mila mutilati, oltre un milione di feriti.

I prigionieri furono 600 mila, 64 mila dei quali morirono per stenti in mano nemica.





Cerimonia di tumulazione del Milite Ignoto all'Altare della Patria a Roma 4 novembre 1921



Il sacrario dedicato ai Caduti della 1^a guerra mondiale di Redipuglia racchiude le spoglie di centomila combattenti



Il sacrario dedicato ai Caduti della 1^a guerra mondiale di Cima Grappa racchiude le spoglie di oltre 22.000 combattenti italiani e austro-ungarici



Monumenti ed immagini commemorative dedicate ai caduti collocate nel Parco della Rimembranza sul Colle Sant'Elia di Redipuglia



MINISTERO DELLA DIFESA

4 novembre



Giorno dell'Unità Nazionale
Giornata delle Forze Armate