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 febbraio 2019

CAMBIO DI COMANDO PER LE FRECCE TRICOLORI

29 Novembre 2018

Giovedì 29 novembre si è svolta, presso l'hangar della **Pattuglia Acrobatica Nazionale** (**PAN**) "**FrecceTricolori** ", la cerimonia di avvicendamento al Comando del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico, tra il **Ten. Col. MIRCO CAFFELLI**, Comandante uscente, e il **Magg. GAETANO FARINA**, Comandante subentrante.

Alla cerimonia, presieduta dal Gen. D.A. SILVANO FRIGERIO, Comandante delle Forze da Combattimento e della 1^ Regione Aerea, hanno partecipato le massime autorità civili e militari della Regione Friuli Venezia Giulia.

Come tradizione, la cerimonia a terra è stata preceduta dal simbolico passaggio di consegne in volo; un evento che avviene soltanto in questa occasione e che quindi rappresenta una rarità del programma acrobatico delle Frecce Tricolori.

I due piloti, assieme al resto della formazione, hanno effettuato una serie di evoluzioni fino ad arrivare al momento in cui il Ten. Col. CAFFELLI si è separato dalla formazione, lasciando i gregari al comando del Magg. FARINA, nuovo Comandante della Pattuglia Acrobatica Nazionale.





Nelle parole del suo discorso di commiato, il Ten. Col. CAFFELLI è riuscito a condensare l'emozione dei numerosi anni trascorsi nelle fila della **Pattuglia Acrobatica Nazionale**, iniziati nel 2008 come gregario, poi come Capo formazione e infine, dal 2016, quale Comandante.

Nell'assumere il comando, il Magg. FARINA, 23° Comandante delle "Frecce Tricolori", nell'augurare ancora maggiori fortune al suo predecessore e ringraziare i vertici della Forza

Armata che hanno voluto affidargli questo prestigioso incarico, ha voluto sottolineare la grande professionalità degli uomini che si appresta a comandare quale presupposto imprescindibile per l'assolvimento della missione del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico.



Il Ten. Col. Mirco CAFFELLI



Il Magg. Gaetano FARINA



Il Gen. FRIGERIO, nel suo intervento al termine della cerimonia, nel riferirsi alle Frecce Tricolori, le ha definite "una squadra coesa, come vuole essere l'intera Forza Armata, al servizio del Paese" richiamando così il compito principale della Pattuglia Acrobatica Nazionale.



Il **313° Gruppo Addestramento Acrobatico** con sede a Rivolto, dipende dal Comando Squadra Aerea per il tramite del Comando Forze di Combattimento, è il Reparto dell' Aeronautica Militare cui è stato affidato il compito di rappresentare i valori, le competenze e la capacità di fare squadra dell'intera Forza Armata.

Cap. Liberata D'Aniello

Principali Manovre Acrobatiche delle FRECCE TRICOLORI

e il "sentiment" dei protagonisti

Tratto dalla "brochure" 2018 delle Frecce Tricolori

SORVOLO ALTARE DELLA PATRIA



In occasione del tradizionale Sorvolo sull'Altare della Patria, il Comandante gestisce da terra la delicata tempistica del passaggio della Formazione di 9 velivoli. Si posiziona quindi sulla vetta del "Vittoriano" munito di apparati radio che gli consentono di mantenere le comunicazioni con gli enti del traffico aereo e con la formazione; da questa posizione privilegiata ha inoltre la possibilità di mantenere in vista la Formazione quando si avvicina al punto "di attesa" pre-sorvolo.

A supportare il Comandante in questa attività, il Responsabile P.R., che è a tutti gli effetti "gli occhi" del Comandante sulla scalinata del Milite Ignoto; suo è infatti il compito di comunicare a Pony 0 l'evolversi delle fasi della cerimonia a terra.

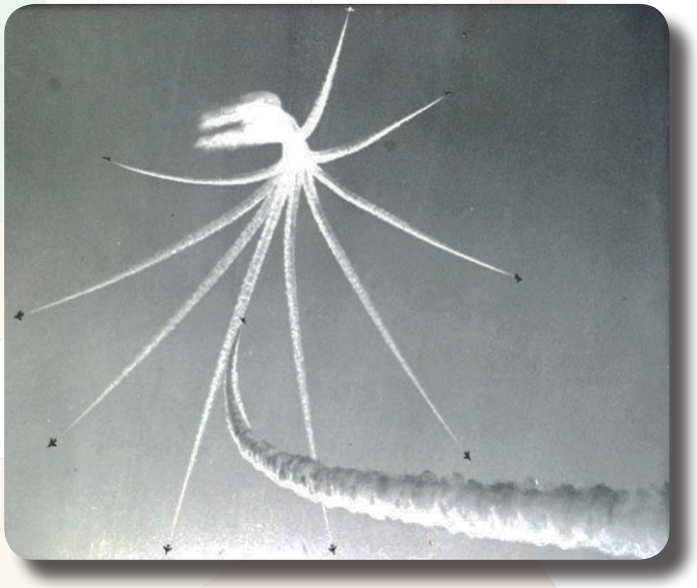
Grazie a tutte queste informazioni e all'esperienza maturata riguardo alla durata delle varie fasi che scandiscono la cerimonia a terra, il Comandante, grazie a uno schema su carta, gestisce il circuito d'attesa della Formazione seguendola passo passo; questo lavoro di squadra garantisce che i 9 velivoli possano lasciare il punto di attesa e percorrere, disponendosi in configurazione ad Alona, il tratto rettilineo che li separa dall'Altare della Patria sorvolandolo nell'esatto istante in cui il trombettiere della cerimonia termina l'ultima nota del sempre emozionante "Silenzio".

BOMBA

1930 – Era l'8 giugno, "Giorno dell'Ala" a Roma-Littorio, quando 5 velivoli CR20 della 71ª Squadriglia del 1° Stormo Caccia, agli ordini del Tenente Ariosto Neri, impostavano una picchiata in formazione strettissima a cuneo verso una colonna di tre autocarri, simulando un attacco.

A pochi metri dai bersagli il Capoformazione cabrava ed eseguiva un looping completo, mentre i gregari di destra e di sinistra si sfilavano, effettuavano un rovesciamento di rientro si buttavano in picchiata puntando e mitragliando gli autocarri fino ad incrociarsi con gli altri velivoli della Formazione.

Di fronte alla famiglia reale al gran completo, al Capo del Governo, alla stampa nazionale ed estera e ad oltre 50.000 persone, era nata ufficialmente la manovra della "Bomba".



Rudy Barassi – Pilota Frecce Tricolori dal 1997 al 2005

"… via i colorati e andiamo a piramidone via! ...fumi bianchi via! Tutti i gregari aumentano la distanza reciproca predisponendosi all'arrivo dell'ordine del Capoformazione… pronti per l'apertura via!

Ciascun pilota prosegue nella propria direzione di uscita e per i prossimi due minuti volerà autonomamente la propria manovra, verificando e correggendo istante per istante i suoi parametri e la sua posizione rispetto al proprio leader di sezione, per arrivare all'incrocio simultaneamente, con perfetto tempismo e una precisione di traiettoria che rendono l'incrocio della bomba uno dei momenti più dinamici e spettacolari del programma delle Frecce Tricolori.

La concentrazione e le pulsazioni aumentano rapidamente dal momento dell'apertura e raggiungono l'apice all'istante dell'incrocio per tornare a normalizzarsi durante il successivo ricongiungimento della Formazione.

La difficoltà di questa manovra è di far volare 9 velivoli singoli in modo sincronizzato come se fossero ancora in formazione".

DOPPIO TONNEAU

1956 – Lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare incaricava la Pattuglia dei "Getti Tonanti" su F-84 G di partecipare al "Flugtag der Nationen" a Colonia il 4 giugno 1956; prima manifestazione aerea della Germania Occidentale sotto il patrocinio della Luftwaffe.

Ultimi ad esibirsi ed i più attesi, gli Italiani! Ad apertura del loro programma i Piloti della 5^ A.B. presentarono la loro nuova figura acrobatica che venne anche proposta nel film intitolato "I quattro del Getto Tonante".

1960 – La figura che ha contraddistinto la Pattuglia dei "Getti Tonanti" (1959-60) su F-84 F è stata senz'altro il "Tonneau Doppio" evoluzione di una manovra originale presentata nel 1956 dai "Getti Tonanti" su F-84 G poi ripresa e resa ancor più spettacolare.

L'evoluzione della manovra nacque con l'idea di raddoppiarla (ecco perché Tonneau Doppio) nel senso che dopo una presentazione dei 5 F-84 F in linea di fronte gli "interni" ruotavano attorno ai due "esterni" che, nel frattempo, chiudevano verso il "leader" e ripartivano a loro volta ruotando attorno agli "interni" ricomponendo così la formazione iniziale.



Sergio Capaccioli – Pilota Getti Tonanti dal 1059 al 1960
"Memori e grati ai nostri "fratelli maggiori" abbiamo ripreso e "raddoppiato" la loro manovra: una figura spettacolare che richiese abbastanza tempo e parecchie prove per la messa a punto.

Essendo una manovra piuttosto inusuale la prendemmo all'inizio piuttosto "alla larga", poi man mano il giro si fece sempre più stretto anche perché il tutto doveva essere completato prima che gli aerei finissero fuori vista… e l'F-84 F pesante e con l'ala a freccia non aiutava certo gli allineamenti e le manovre veloci.

Non si sa come si sentisse Picasso, il "leader", nel subire quel turbinio di aeroplani attorno alle sue ali, ma di certo le centinaia di persone che nei giorni d'estate si assiepavano alle recinzioni dell'Aeroporto di Rimini, invece di andare al mare, hanno avuto un motivo di divertimento in più.

Negli anni ho visto eseguire questa manovra dalle varie formazioni delle Frecce Tricolori, da loro chiamata "DOPPIO TONNEAU", e ogni volta mi riempio il legittimo orgoglio seppur accompagnato da un po' di inevitabile nostalgia".

VENTAGLIO



1965 – Per il volo acrobatico era l'anno del grande consenso. La PAN era ormai una realtà irrinunciabile e con il Gen. Aldo Remondino al vertice dell'Aeronautica Militare, il Comandante del 313° Gruppo, Ten. Col. Roberto Di Lollo poteva "osare" e "lavorare" con più spregiudicatezza e soprattutto tornare in maniera definitiva al programma con 9 velivoli.

Il momento era propizio per inserire nel programma una nuova figura: il "Ventaglio".

I 9 G-91 si presentavano in volo livellato in formazione stretta a "diamante" e all'ordine del "leader" i gregari esterni ed interni simmetricamente si separavano ed eseguivano una rotazione completa sull'asse di rollio (tonneau) ed il consecutivo ricongiungimento sul "leader" nel "looping" che introduceva alla manovra successiva.

La manovra ebbe poi una evoluzione consistente nella presentazione della formazione configurata a "freccia" con il 7 e l'8 (3° gregario sinistro e destro) in ala al 9 (secondo fanalino), conferendole la spettacolarità che possiamo ammirare ancora oggi.

Vittorio Cumin – Pilota Diavoli Rossi dal 1957 al 1959 e Frecce Tricolori dal 1962 al 1969

"Quando pensammo alla nuova figura acrobatica, già il suo sviluppo ne definì il nome: Ventaglio.

A dirsi sembrava semplice, ma prima che la manovra raggiungesse gli standard di sicurezza e precisione necessari sono stati molti e graduali i passi da percorrere, uniti ad un numero inimmaginabile di ripetizione di una manovra complessa e, al tempo stesso, ad alta spettacolarità ed effetto.

Ancora oggi rivivo quei momenti ed eccoci qua… ordino: "fumi via" e dopo un attimo "esterni viaaa… rombo viaaa"… "tonneau!" Vicinissimi a terra la Formazione si apre a "ventaglio", una manovra capace di avvincere il pubblico.

Le "Frecce Tricolori" sono e continuano ad essere il senso della mia vita e tuttora mi donano sempre attimi di forte emozione e di profonda ammirazione.

Quando le rivedo in volo ho il fiato in gola e qualche brivido sulla schiena… e il cuore? L'ho lasciato nel cielo a tracciare un immenso Tricolore!"

APOLLO 313

1973 – L'allora Comandante delle Frecce Tricolori, Ten. Col. Vittorio Zardo, si fa promotore di una nuova figura acrobatica da inserire nel "Programma Alto" entrando parallelamente alla "display line" dalla sinistra degli spettatori.

I 4 velivoli gregari del Capoformazione effettuavano un "tonneau" sull'asse al termine del quale la 2ª sezione si staccava impostando una salita anticipando di qualche secondo quella della 1ª sezione; linea davanti e rombetto effettuavano quindi 2 "looping" dallo sviluppo verticale differente, predisponendo così un sempre emozionante ricongiungimento, per tornare alla formazione a "diamante" e proseguire con il "Programma Alto".



Questa figura, caratterizzata da una pirotecnica ed eletrizzante "apertura", venne chiamata dal Cap. Renato Rocchi (allora "Speaker" della PAN) "Apollo 313".

La manovra simboleggia il distacco del modulo lunare "Lem", interpretato dai 4 velivoli del "rombetto", dal vettore spaziale "Apollo" che è rappresentato dai 5 velivoli frontali.

Vittorio Zardo – Pilota Frecce Tricolori dal 1966 al 1970 e dal 1972 al 1974

"Oggettivamente, l'inserimento di una nuova manovra acrobatica nel "Programma Alto" non era così semplice. Infatti, qualsiasi modifica doveva garantire la massima sicurezza sia per la Formazione in volo che per gli spettatori a terra, con il più rapido possibile ricongiungimento dei velivoli a "diamante".

Quando venni chiamato al prestigioso incarico di Com.te del 313° Gr. A.A. (Ott. 1972) ed anche Capoformazione, decisi di riaffrontare il problema della "nuova figura acrobatica" parlando con i Piloti della PAN confortato, per l'iniziativa, dall'entusiasmo del nostro "Speaker" (Cap. R. Rocchi).

Caratteristica imperativa di tutte le nuove figure acrobatiche era ed è sempre l'effetto "wow" delle stesse, effetto che costitutiva (e continua a costituire) la scintilla per l'esplosione delle emozioni immediate e partecipi nell'animo degli spettatori.

Ritengo che l'"Apollo 313" abbia raggiunto lo scopo. Anch'io, ultimati i miei ruoli operativi nella PAN, assistendo alle sue esibizioni da spettatore a terra, ho provato emozioni intense, unitamente ad una grande ammirazione per coloro che danno continuità alla illustre tradizione delle Frecce Tricolori.

A fine manifestazione sono stato anche facile preda di una particolare forma di "malinconica nostalgia", confortato tuttavia dalla speranza di avere contribuito, assieme ai miei Piloti e Specialisti del tempo, ad arricchire il prezioso patrimonio professionale della PAN".

ARIZONA

1977 – Su iniziativa del Cap. Assenzio Gaddoni nasceva tra il Dicembre del '76 ed il Febbraio '77 una nuova figura chiamata "Arizona" a ricordo dell'"Arizona degli Aviatori", un'osteria sulla S.S. Pontebbana a Campoformido dove si incontravano i pionieri dell'acrobazia collettiva del 1° Stormo, che ospitò tra l'altro anche Italo Balbo ed il suo Stato Maggiore e che negli anni continuò a rappresentare occasione di incontro per Ufficiali e Sottufficiali Piloti.

Sin dalla creazione, dopo lo spettacolare incrocio in "schneider" delle due sezioni, l'"Arizona" continuava con una seconda parte: la 2ª sezione di 4 velivoli del Cap. Gaddoni disegnava un

"looping" che veniva trafitto al centro dal "tonneau" disegnato dalla 1ª sezione del Magg. Antonio Gallus.

Questa parte della figura venne chiamata dal T.Col. Renato Rocchi "l'ago e la cruna" e terminava con il classico ricongiungimento della formazione a "diamante".

Negli anni successivi la seconda parte dell'"Arizona" fu poi ribattezzata "Bull's eye" e divenne una figura a sé stante all'interno del programma acrobatico delle Frecce Tricolori.



Assenzio Gaddoni – Pilota Frecce Tricolori dal 1972 al 1978
"Prima fu la speranza che l'insieme delle manovre acrobatiche fosse accettata, poi fu l'attesa di provarla in volo ed infine fu la gioia di avere realizzato una serie di acrobazie che avrebbero regalato emozioni.

Fra la speranza e la gioia ho posto il mio entusiasmo che ha rafforzato la motivazione ad agire infondendomi tanta energia per ciò che stavo facendo in vista di una buona riuscita.

Strappare emozioni agli spettatori con gli occhi puntati sull'apertura dell'Arizona con l'inconfondibile abbraccio dei fumi fino alla chiusura, dopo un intreccio, nella formazione a "diamante" mi riempie d'orgoglio e fierezza per la sfida superata.

Questi sentimenti, anche se fuori non si vedono, dentro si muovono e si ravvivano ogni volta che ammiro le Frecce Tricolori che eseguono l'Arizona e mi fanno ancora provare l'ebbrezza del volo e mi regalano emozioni straordinarie ed indimenticabili facendomi restare con il fiato sospeso!!!"

LOMÇOVAK

1982 – Era un giorno del gennaio 1982 sull'aeroporto di Galatina. In questo periodo avveniva la transizione dei piloti sull'MB339-A PAN, da pochi giorni consegnato ufficialmente alle Frecce Tricolori; il Solista di allora, Cap. Molinaro, "Gi Bi" per gli amici, a fine giornata si alzò in volo da solo e al termine del programma di allenamento chiese al Magg. "Massimino" Montanari, addetto all'addestramento, di seguirlo da terra mentre provava una nuova manovra.

Una richiamata portando il velivolo in verticale, poi tutti i comandi a fine corsa a sinistra e poi tutto timone a destra con la pedaliera a fondo corsa; nel cielo del Salento, dopo tanto studio a tavolino, veniva riprodotta una manovra sinora considerata "impossibile" per un velivolo a getto: il "lomçovac".

"Gi Bi" riuscì nell'intento di mozzare il fiato a "Massimino" e nello stesso anno la figura venne inserita nel programma ufficiale del Solista.



Stefano Giovannelli – Pilota Frecce Tricolori dal 1993 al 1998
"Il lomçovac non è tra le manovre più tecniche del programma del Solista, ma la sua spettacolarità, la rapidità con la quale si sviluppa ed il fatto che l'MB 339 sia l'unico jet al mondo in grado di eseguirla la rendono unica.

Ogni volta, al termine degli avvitamenti, non potevo non pensare a questo e allo stupore che la manovra avrebbe generato tra il pubblico… e sotto la maschera non sono mai riuscito a trattenere un sorriso soddisfatto".

ALONA

1989 – Negli anni precedenti, il programma di volo si concludeva con un passaggio della formazione completa a "rombo" o ad "alona", con direzione parallela alla "display line" ed incrocio del solista in senso opposto.

Nella stagione 1989, per disposizione dello Stato Maggiore, la Formazione fu autorizzata a volare in 9 aerei senza solista.

Per aumentare la spettacolarità e l'impatto visivo della manovra di chiusura del programma, l'allora Capoformazione, il Ten. Col. Alberto Moretti ebbe l'idea di presentarsi con la Formazione disposta al "Alona" ed angolata di fronte al pubblico per effettuare una salita in virata allontanandosi.
I fumi lasciavano una grande scia "tricolore" nel cielo persistente per molto tempo soprattutto in assenza di vento.



La prima esibizione con questa nuova figura fu a Porto Santo Stefano, Argentario.

Da allora la nuova manovra è rimasta a chiusura dell'esibizione delle Frecce Tricolori e accompagnata dalle note del "Nessun Dorma" della Turandot interpretata dal maestro Luciano Pavarotti.

Il sottofondo musicale è stato introdotto, in occasione della tournée in Nord America "Columbus 92", sempre da Alberto Moretti divenuto alla fine del 1990, Comandante delle Frecce Tricolori.

Alberto Moretti – Pilota Frecce Tricolori dal 1981 al 1987 e dal 1988 al 1992
"Dopo aver fatto pochi voli di addestramento presentammo per la prima volta questa nuova figura a Porto Santo Stefano.

Una volta a terra ero curioso di sentire i commenti della gente e vedere il video registrato per avere delle conferme che in volo non riesci a percepire pienamente.

Fu un successo. I fumi colorati si adagiavano sull'acqua per proiettarsi verso il cielo azzurro, in un Tricolore che appariva infinito e che lasciava senza fiato.

Decisi di mantenerla per sempre, a ancora oggi da spettatore mi accorgo che suscita le stesse emozioni.

L'abbinamento con il Nessun Dorma ha commosso milioni di nostri connazionali in Nord America."

AQUILA

1996 – Il bel Raduno del '95 a Rivolto si era chiuso con il brutto tempo e con la delusione di dover volare il programma "Basso", molto meno spettacolare del programma completo.

Durante l'inverno di quell'anno, il Comandante Giampaolo Miniscalco, Norbert Walzl (Pony 6) ed il Capoformazione Pierluigi Fiore studiarono allora una nuova manovra di separazione e ricongiungimento da poter effettuare sotto i 1.500-2.000 piedi di quota.

Le sovrapposizioni delle due sezioni negli incroci davanti al pubblico e le coordinate manovre di rientro e ricongiungimento seguirono la tradizione tecnica delle manovre più caratteristiche e spettacolari delle Frecce Tricolori.



Pierluigi Fiore – Pilota Frecce Tricolori dal 1990 al 1998
"Questa manovra ha bisogno dell'intesa perfetta tra i Leader delle due sezioni, che devono coordinarsi al meglio nelle variazioni di assetto, rotazione e spinta del motore, per dare simmetria, maestosità ed il giusto tempismo alla raffigurazione di un'Aquila che dispiega le sue ali nel cielo.

....un'intesa perfetta."

CUORE TRICOLORE

2006 – In quell'anno il Magg. Massimo Tammaro Capoformazione delle Frecce Tricolori, si recava dal Comandante Ten. Col. Paolo Tarantino per chiedere l'autorizzazione a provare una nuova manovra che aveva immaginato e più volte disegnato a tavolino.



Una volta autorizzato chiedeva la collaborazione di Rudy Barassi (Pony 6 uscente), Simone Pagliani (Pony 6 subentrante) e Andrea Rossi (Solista) poi di tutti gli altri.

Si partì cercando di rendere verticale la figura dell'Aquila con l'obiettivo di arricchire il programma senza modificare le figure precedenti e successive; la nuova manovra doveva essere rispettosa della storia e non doveva essere la copia di figure già effettuate da altre pattuglie.

Dopo svariati tentativi il Comandante, Paolo Tarantino, si rese conto dalla "biga" che la nuova figura prendeva la forma di "un cuore che fiorisce dal basso" e abbraccia con calore tutti i presenti.

E' nato così il "Cuore Tricolore", presentato per la prima volta a Pratica di Mare nel luglio 2006 in occasione del rientro della nazionale di calcio campione del mondo a Berlino.

Massimo Tammaro – Pilota Frecce Tricolori dal 1998 al 2010

"Questa manovra rappresenta la passione che anima gli uomini e le donne delle Frecce Tricolori. E' il Cuore della Nostra Italia.

Ne sono orgoglioso e mi emoziono ogni volta che lo vedo disegnato nel cielo!".

SCINTILLA TRICOLORE

2015 – Era l'inverno 2014/2015 quando il Capoformazione delle Frecce Tricolori Mirco Caffelli passava notti insonni immaginando e cercando di dare forma a quella che sarebbe stata la nuova manovra della Pattuglia Acrobatica Nazionale. Nello studio e nelle prime prove in volo si avvaleva della collaborazione e della fantasia del Cap. Mattia Bortoluzzi, Pony 6 già nella stagione 2014.

La nuova figura avrebbe trovato posto tra l' "Arizona" e il "Doppio Tonneau".

La Formazione si presenta a Diamante perpendicolarmente al pubblico puntandolo dall'alto verso il basso per poi *schiudere come un fiore* proprio davanti ad esso.

Ogni gregario assume geometricamente una direttrice differente per poi ricongiungere subito dopo.

La figura ha un notevole impatto visivo sul pubblico perché il Tricolore si dispiega come un fuoco d'artificio proprio di fronte ad esso.

Mirco Caffelli – Pilota Frecce Tricolori dal 2007 al 2018

"Entusiasmo nel creare qualcosa di nuovo e timore reverenziale di modificare un programma acrobatico di per sé perfetto e geniale nell'essenza. Questi erano i due sentimenti principali che ci hanno accompagnato nella creazione di una manovra che esaltasse l'estro e la tecnica, ingredienti fondamentali che caratterizzano tutto il volo delle Frecce Tricolori.

Una manovra che vede la Formazione aprirsi col Tricolore in nove direzioni diverse di fronte al pubblico e ricongiungere in pochissimo tempo: la "Scintilla Tricolore", in onore di quella stessa scintilla che ha innescato quella "Meravigliosa Avventura" che dal 1961 ancora oggi ci emoziona."



G ACROBATICO

1976 - le Frecce Tricolori sul G 91 PAN

Riprese della Troupe Azzurra dell'Aeronautica Militare

Operatori:

Giuseppe MONELLO, Lorenzo BALLANTI

Aiuto Operatore:

Leandro ALTAROCCA

Commento parlato:

Roberto SCALONI

Organizzazione generale:

Giancarlo FORTUNA

Musiche del Maestro:

Roberto PREGADIO

Regia:

Girolamo LA ROSA

Nel ritenere che il commento parlato scevro da sensazionalismi ed espressioni enfatiche, **esprima con autentica e naturale semplicità l'idea dello "spirito" che accomuna il volo dei Piloti delle FRECCE TRICOLORI** viene qui sotto integralmente riportato**,** segnalando altresì che **la calda voce** narrante fuori campo è **di Renzo PALMER**, pseudonimo di **Lorenzo BIGATTI** (attore, doppiatore e conduttore televisivo italiano).



*"….. Il **G 91** è ormai un personaggio famoso, per chi non lo conoscesse ancora, comunque diciamo che il **G 91 PAN** è l'aereo della **Pattuglia Acrobatica Nazionale** e che alla sua sigla si aggiunge quella della Pattuglia per distinguerlo dai propri consimili in servizio presso altri Reparti dell'Aeronautica Militare e dai quali differisce in qualche particolare ad hoc per la funzione a cui è destinato.*

Principali connotati: ala a freccia, apertura alare 8 metri e 56, lunghezza 10 metri e 29, velocità massima oltre 1.000 chilometri all'ora.

*Giudizio di merito: docile ai comandi, agile, fidato sul lavoro, aggressivo quando occorre, un buon carattere insomma e quindi molti amici; fra i più intimi ed inseparabili gli Specialisti, per coloro che non lo sapessero gli Specialisti sono un po' come i Tecnici delle macchine da corsa, qualcuno le ha progettate, altri le hanno costruite, altri ancora li pilotano, ma alla fine sono affidati a loro che sanno come trattarle, sono capaci di smontarle e rimontarle come una scatola di costruzioni, in poche parole il **G 91** non ha segreti per lo **Specialista** e lui da parte sua ha, come si dice, l'occhio clinico per il **G 91***



*… Ed ecco il momento della verità, in pista i magnifici **9 anzi 10**, nove componenti la formazione più il "solista" stanno per decollare ….. discusse ed acclamate le **Frecce Tricolori**, alias **Pattuglia Acrobatica Nazionale**, alias **313° Gruppo Addestramento Acrobatico** si presentano da sole e ci pare che come presentazione non si potrebbe far di meglio … aggiungiamo solo che la Pattuglia Acrobatica è sì uno spettacolo e come tale va ammirato, ma è qualcosa di più, **la Pattuglia è soprattutto un'espressione dell'Aeronautica Militare** di cui se è vero che rappresenta la sintesi costituisce in ogni caso l'immagine più aderente al suo spirito … il volo, **il volo dunque è il senso delle Frecce Tricolori come di tutti i Reparti dell'Aeronautica**, da quella "caccia" poi l'acrobazia, anche se non così elaborata, fa proprio parte del mestiere ….. ma lasciamo stare i discorsi importanti e torniamo alla Pattuglia … **la ritroviamo nella "sala riunioni" dove ogni mattina incomincia la giornata tipo dei Piloti della Pattuglia Acrobatica Nazionale** … a scanso di equivoci o di affascinanti quanto sorpassati luoghi comuni precisiamo subito che quando parliamo dei Piloti della Pattuglia intendiamo riferirci a dieci professionisti qualificati che provengono da vari Reparti dell'Aeronautica Militare e che hanno al loro attivo diverse centinaia di ore di volo con quel che ne deriva, tutto qua ….. detto questo osserviamoli in azione, le immagini nel nostro caso parlano più chiaro di qualsiasi argo-*

mentazione anche se non dicono tutto perché, e non sembra un paradosso dietro a quel che mostrano, c'è una realtà molto più complessa ed articolata che ridotta all'essenziale significa: ***uomo ed organizzazione****, a questo potremmo aggiungere* ***addestramento****,* ***esperienza****,* ***lavoro*** *e* ***parecchie altre cose****, ma ci fermiamo qui altrimenti il discorso ci porterebbe troppo lontano dalla Pattuglia Acrobatica … intanto si esibisce nella sua più classica formazione il "rombo" o se si preferisce il "diamante" e dal "rombo" ecco la prima trasformazione nel "cardioide" cioè* ***la figura di un cuore tracciata dal fumo degli aerei nel cielo … è il saluto di inizio della Pattuglia Acrobatica Nazionale come dire: con affetto dalle Frecce Tricolori*** *… a vederla la Pattuglia ci si dimentica quasi dell'ambiente, dei mezzi, delle condizioni in cui opera … è difficile pensare ad esempio che il* ***Pilota*** *durante le evoluzioni ha appena qualche attimo per controllare gli strumenti di bordo e tuttavia il fattore rapidità per lui così importante sembra annullarsi ai nostri occhi … su tutto domina l'armonia naturale nella composizione delle figure, nella dolcezza delle manovre, nel tempismo assoluto … ed a proposito di tempismo ecco il "****solista****", in altre parole il libero della formazione, libero fino ad un certo punto s'intende, a lui spetta il compito di focalizzare l'attenzione quando la* ***Pattuglia*** *è fuori campo e fa di tutto per riuscirci … dopo il "cardioide" la formazione si ricongiunge di nuovo a "rombo" con un perfetto incastro come se le due parti fossero spontaneamente attratte fra loro … e mantenendo inalterata la figura la formazione si avvita su se stessa, nel linguaggio ufficiale questo si chiama "tonneau" … ed ecco ancora il "****solista****", il volo rovescio è una delle singolari variazioni sul tema; la* ***Pattuglia*** *è pronta per un altro exploit, questa volta esegue l' "Apollo 313" un bel omaggio alle omonime imprese spaziali da parte del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico, una specie di gemellaggio insomma … un nuovo intermezzo del "****solista****" che si esibisce in un lento "tonneau a sinistra" con il carrello estratto giusto in tempo perché la* ***Pattuglia*** *si prepari al passaggio successivo … eccola infatti mentre si trasforma da "calice" a "diamante" per poi puntare in cielo … ed ecco il "looping", gli aerei praticamente si capovolgono in una curva verso il basso, con un brivido di emozione questa manovra venne battezzata al suo apparire con il nome di "cerchio della morte" e bisogna dire che all'epoca il nome non era tanto fuori luogo dato che il genere di macchine volanti a disposizione non si poteva giurare che una volta diretta verso il basso ce l'avrebbero fatta a tornare sù, oggi i termini sono cambiati di molto … conclusione: il rischio non fa più parte dello spettacolo, la sicurezza totale al 100% è la regola di base, al coraggio dei primi spericolati si è sostituito il perfetto addestramento dei professionisti di oggi, comunque una certa dose di sangue freddo, sia chiaro, è sempre meglio avercela … la* ***Pattuglia*** *intanto dopo un'altra parentesi del "****solista****" è tornata di scena con una formazione che ricorda la figura di un "cigno" … e siamo di nuovo al "****solista****" … 1, 2, 3, 4 "tonneau in quattro tempi" e via per far posto ancora alla* ***formazione*** *… eccola in una delle figura più acrobatiche il "doppio tonneau", gli aerei scivolano fuori, si capovolgono in un giro completo e tornano a posto ….. è ancora di turno il "****solista****" in una vite veloce a tre giri … viene da chiedersi come facciano 9 aerei ad essere così ben sincronizzati da trasformarsi dall'una all'altra figura con tanta naturalezza e ricongiungersi ogni volta con tale apparente semplicità o per stare così vicini allineati, tanto vicini che in certi momenti le loro ali non distano più di tre metri … addestramento si dirà, d'accordo ma come … la risposta è più semplice di quanto si possa immaginare … a occhio non c'è nessun marchingegno che aiuti il* ***Pilota*** *… è lui che deve tener d'occhio il compagno accanto o quello di fronte o tutti e due ed allinearsi con loro secondo precisi punti di riferimento, semplice no … a questo punto il programma della* ***Pattuglia*** *segna il momento più spettacolare ed a giusto merito il più atteso … la "bomba" … ci siamo … fumi via … apertura "bomba" via … e non è finita, anche se ognuno se n'è andato per la sua direzione in pochi secondi sono di nuovo tutti sulla pista in un disegno geometrico di linee ed incroci a bassa quota ….. infine il ricongiungimento a "rombo", è chiaro qui il punto di riferimento intorno a cui serrano tutti gli aerei, mentre il primo rimane nel mezzo come centro della figura … resta fuori come sempre il "****solista****" ….. torniamo alla* ***formazione*** *il programma di volo è ormai concluso,* ***mancano soltanto i saluti … sempre nello stile della Pattuglia si capisce*** *… un'esibizione che ha in se qualche cosa di unico ed irripetibile ogni volta che si verifica e che non è mai la stessa ma è sempre un fatto originale come l'esecuzione ripetuta di un medesimo concerto … il "****solista****" intanto esegue un passaggio alla minima velocità di sostentamento, cioè per capirci, se va più piano .. si regge e non si regge insomma, ma lui non ha di questi dubbi … in una elegantissima virata, le ali perpendicolari al terreno, il raggio di curvatura costante,*



la ***formazione*** *disegna un preciso semicerchio e si ripresenta lasciandosi dietro i tradizionali* ***fumi tricolori*** *….. ecco il* ***passaggio finale*** *alla minima velocità di sostentamento, piano ed a bassa quota, carrello estratto … quasi una sfilata per mo-*

*strarsi ancora una volta più da vicino, mentre l'occhio attento e se occorre critico del Comandante non li lascia un momento ….. siamo all'atterraggio, il "**solista**" è il primo a scendere, si avvicina dolcemente, quasi tocca … no, ci ripensa e tira sù di nuovo, un finto atterraggio … un'altra divagazione tanto per concludere … la **formazione** invece si apre regolarmente a "ventaglio" per l'atterraggio ….. uno dopo l'altro gli aerei toccano la pista … fuori il para-freno … bene; **si chiude così l'esibizione delle Frecce Tricolori**, la conclusione più immediata dopo averle seguite dal decollo all'atterraggio si riassume in due sole parole apparentemente in contraddizione: **eccezionali e naturale**, sulla prima non c'è niente da aggiungere siamo tutti d'accordo, l'esibizione a cui abbiamo assistito merita certamente l'aggettivo "**eccezionale**", riguardo alla seconda invece vale la pena di precisare che per loro, **per gli uomini della Pattuglia tutto quello che hanno fatto è assolutamente naturale e ciò che a noi è sembrato eccezionale per loro è spontaneo … naturale o eccezionale dipende dai punti di vista, ma solo insieme esprimono il senso compiuto delle Frecce Tricolori***

*… la giornata di lavoro per la Pattuglia finisce qui, quando gli aerei sono a terra … **addestramento e impegno restano in un certo senso nei confini dell'aeroporto**, ma per chi l'ha vissuta questa giornata come tante altre in prima persona non tutto finisce qui …*

In ciò che abbiamo visto c'è qualcosa che non fa propriamente parte della Pattuglia, ma costituisce** il **carattere individuale di quanti contribuiscono a dar vita alla realtà delle Frecce Tricolori**, **c'è l'abnegazione, l'entusiasmo, la passione per il volo e perché no anche la fantasia**, **cose che non si lasciano in Aeroporto ne finiscono con l'atterraggio e sono tutte queste doti umane che fanno del Pilota non solo l'esperto conduttore dell'aereo, ma ne fanno soprattutto il sensibile interprete delle possibilità che il mezzo gli offre rendendolo capace di creare magnifiche immagini e suggestioni profonde ….."



SEGNALAZIONE

Düsenjäger - Caccia a reazione

Fiat G-91

Olio su tela del1963 (130 cm. x 200 cm.)

di GERHARD RICHTER



Cronistoria delle Vendite

Christie's, New York, USA: 13 Novembre 2007

Stimato a: **USD 10.000.000 – 15.000.000**

Venduto a: **USD 11.241.000**
(inclusa commissione d'acquisto)

Phillips, New York, USA: 16 Novembre 2016

Stimato a: **USD 25.000.000 – 35.000.000**

Venduto a: **USD 27.130.000**
(inclusa commissione d'acquisto)

Il mancato pagamento in asta del Düsenjäger - Caccia a reazione di Richter trascina nella causa legale un top lot

di ***Maria Adelaide Marchesoni*** – Il Sole 24 Ore 23 agosto 2017

Per il mercato cinese il mancato pagamento di opere d'arte, soprattutto di quelle di fascia alta, acquistate in asta è un problema cronico come viene evidenziato dal recente **report di Artnet**, giunto alla sua quinta edizione, che analizza lo stato di salute del mercato nel segmento delle aste.

Sulle principali piazze occidentali il fenomeno, benché in aumento nel corso degli ultimi anni, è tuttavia raro.

Quindi diventa ancora più incredibile quando l'opera in questione è un **top lot** battuto lo scorso 16 novembre a New York da Phillips nell'asta serale 20th-Century and Contemporary Art.

L'opera in questione è **Düsenjäger** o **Jet Fighter**, uno degli otto dipinti realizzati da **Gerhard Richter**.

In particolare **Düsenjäger mostra un Fiat G-91, soprannominato "Gina"**.

Realizzata dall'artista nel 1963 l'opera era stata stimata tra 25 milioni e 35 milioni di dollari e **aveva un'offerta irrevocabile per 24 milioni di dollari rilasciata da Zhang Chang** uomo d'affari cinese di 28 anni e collezionista d'arte.

Il mancato rispetto da parte di Zhang Chang dell'offerta irrevocabile ha provocato una serie di cause legali.

La **Casa d'aste Phillips** ha avviato lo scorso maggio una causa legale per la violazione del contratto e allo stesso tempo ha pagato, con fondi propri, il venditore che secondo indiscrezioni era il miliardo **Paul Allen** che aveva acquistato l'opera in un'asta di Christie's **nel 2007 per 11,2 milioni di dollari**.

Biografia di GERHARD RICHTER

Gerhard Richter nasce a Dresda il 9 febbraio 1932 da **Horst** e **Hildegard Richter**.

Gerhard è il primogenito, nato un anno dopo le nozze. Sua sorella Gisela nasce nel 1936.

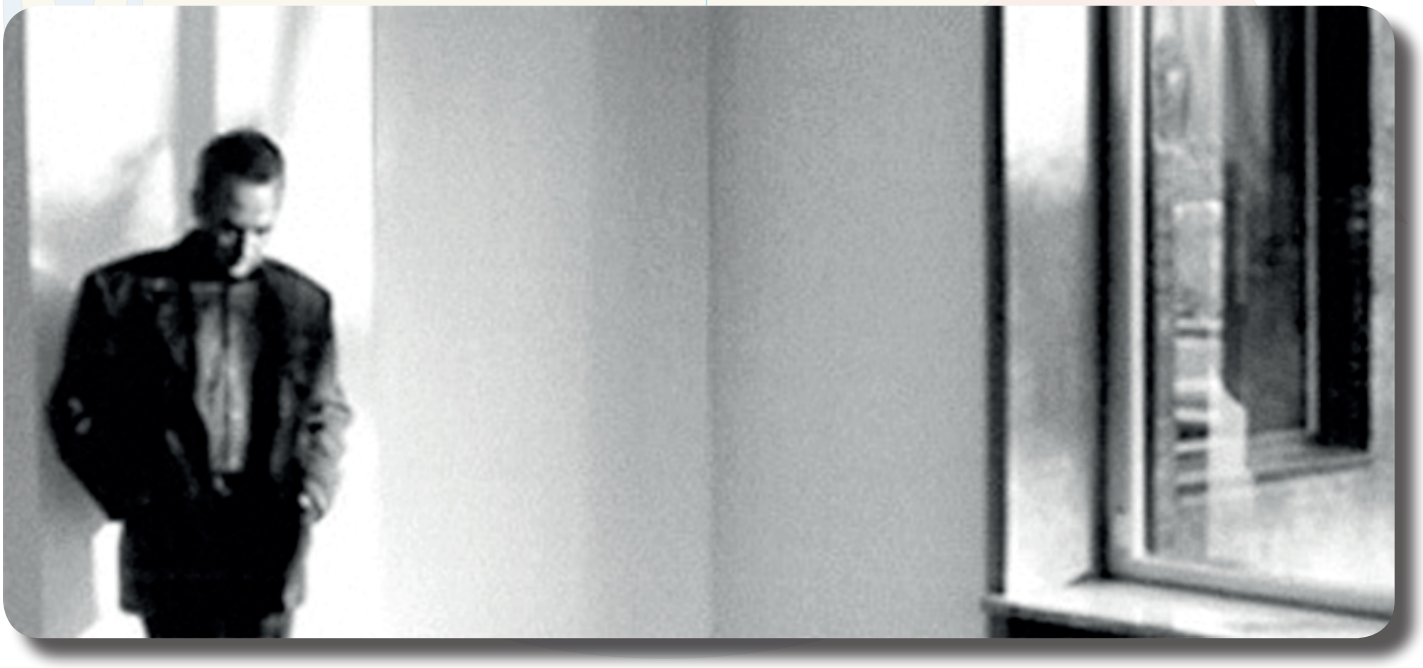
I ricordi di **Gerhard** dei suoi primi anni si dividono tra sentimenti di tenerezza e frustrazione, tristezza ed entusiasmo. Sebbene la famiglia avesse lasciato Dresda quando **Gerhard** aveva solo tre anni, l'artista ricorda ancora la casa in cui nacque in Grossenhainer Strasse e soprattutto la casa della bisnonna *"vicina al Circo Sarrasani dove, da piccolo, vedevo le stalle degli elefanti attraverso le finestre della cantina. Ricordo il cesto per il cucito della bisnonna fatto di pelle d'armadillo e un uomo che cade da una scala- cosa che, secondo i miei genitori, fui il solo a vedere"*.

Sappiamo poco sul periodo trascorso a Reichenau, mentre i ricordi legati a Waltersdorf sono più chiari, anche perché quando la famiglia si trasferì qui, Gerhard aveva già dieci anni. Viene descritto come *"un bambino molto dotato, ma non bravo a scuola"*.

Dietmar Elger aggiunge che *"portava a casa brutti voti perfino in disegno"*.

Lasciò il liceo di Zittau e si iscrisse a una scuola professionale dove studiò stenografia, contabilità e russo. Oltre al fatto di non amare la scuola, non gli piaceva nemmeno Waltersdorf: *"Ci eravamo trasferiti in un nuovo posto ed io ero un outsider. Non potevo parlare il dialetto [locale] e tutto il resto"*.

Come la maggior parte dei ragazzini della sua età, dal 1942 fu obbligato ad iscriversi al *Pimpfen*, l'organizzazione che preparava i bambini alla Gioventù Hitleriana.



Per sua fortuna era ancora troppo giovane per essere arruolato durante l'ultimo anno di guerra.
Nonostante vivesse in campagna, l'esperienza della guerra lo segnò profondamente.

Oltre alle evidenti difficoltà economiche e all'assenza del padre durante gli anni più importanti della crescita, la sua famiglia fu toccata da gravi perdite. I due fratelli di Hildegard, **Rudi** e **Alfred**, furono entrambi uccisi in guerra. *"Fu triste quando i fratelli di mia madre morirono in guerra. Prima l'uno, poi l'altro. Non dimenticherò mai le urla delle donne."*

Anche la sorella di Hildegard, **Mariann**e, conobbe una fine tragica: malata mentalmente, morì di fame in un ospedale psichiatrico in seguito agli esperimenti di eugenetica del Terzo Reich.

Benché risparmiata dai bombardamenti che si concentravano sulla vicina Dresda, la cittadina di Waltersdorf fu comunque toccata dall'esperienza della guerra.

Parlando con Jan Thorn-Prikker, **Gerhard** ricorda *"le truppe tedesche in ritirata, i convogli, degli aerei russi che volavano a bassa quota e che sparavano sui rifugiati, sulle trincee, le munizioni che si trovano ovunque, le armi, le auto distrutte. Poi l'invasione dei Russi […], i saccheggi, le violenze, un campo enorme dove noi bambini andavamo ogni tanto a prendere una razione di zuppa d'orzo"*.

Gerhard era affascinato dai militari: *"Quando i soldati entrarono in città, andai loro incontro. Volevo unirmi a loro."*

Parlando con Robert Storr, **Richter** spiegò che *"quando si hanno 12 anni si è troppo piccoli per capire tutte queste sciocchezze ideologiche"*.

Con curiosità infantile e con un certo spirito d'avventura, giocava con i suoi amici nei boschi e nelle trincee, facendo finta di sparare con fucili che trovavano in giro … *"pensavo fosse divertente. […] Ne ero affascinato, come d'altronde tutti i ragazzini"*.

Sebbene fosse ancora bambino, capiva però la gravità della guerra e ricordando la quasi totale distruzione di Dresda nel febbraio del 1945 afferma: *"quella notte tutti uscirono in strada in quel paese lontano 100 kilometri. Dresda era bombardata in quel preciso momento!"*

La fine della seconda guerra mondiale coincide per **Gerhard** con il passaggio dall'infanzia all'adolescenza.

La Germania, ormai sotto l'egemonia sovietica dopo il Trattato di Potsdam, sarebbe diventata un'altra realtà rispetto a quella in cui era nato.

MALTEMPO in VENETO

ripuliti gli hangar della Jonathan Collection
a Nervesa della Battaglia (TV)

che il "Circolo della P.A.N."
aveva visitato il 26 maggio 2018

… gli aerei storici sono tornati a volare

Le incessanti piogge hanno portato all'inondazione del 29 Ottobre dell'Aeroporto F. Baracca sito sulla sponda del fiume Piave a Nervesa della Battaglia (TV) danneggiando gravemente gli hangar con i suoi preziosi velivoli storici costruiti dal Com.te Giancarlo ZANARDO

Grazie al lavoro di molti volontari della Jonathan Collection la situazione è tornata presto alla normalità



Dopo la riapertura a tempo record del vicino ponte Bailey sul Piave, anche l'hangar Francesco Baracca è tornato a splendere pochi giorni dopo i gravi danni provocati dal maltempo.





L'hangar subito dopo l'inondazione



Durante l'ultima tragica ondata di pioggia, lo spazio di Nervesa della Battaglia che ospita alcuni preziosissimi aerei d'epoca era stato sommerso dal fango che aveva danneggiato gravemente gli ambienti interni dell'hangar e i velivoli storici custoditi nella struttura.

La fondazione Jonathan Collection che manda avanti l'hangar non si è però persa d'animo e, appena terminata l'emergenza maltempo, si è subito data da fare per riportare la situazione alla normalità.

La lotta contro il fango e i danni della pioggia è stata vinta nel fine settimana quando l'hangar ha riaperto i battenti in uno spazio completamente ripulito con gli aerei storici in bella mostra e tirati a lucido.

Domenica 11 novembre alcuni velivoli storici hanno anche spiccato il volo nei cieli di Nervesa a dimostrazione di un'altra grande vittoria contro il maltempo ottenuta grazie all'operosità del popolo veneto.





Al **Socio Onorario** del **"Circolo della P.A.N."** **Com.te Giancarlo ZANARDO** gli auspici per la continuazione senza più intralci nella sua attività altamente meritoria nel campo aeronautico mondiale.

CAMBIAMENTI CLIMATICI

...EVENTI ATMOSFERICI ESTREMI IN AUMENTO



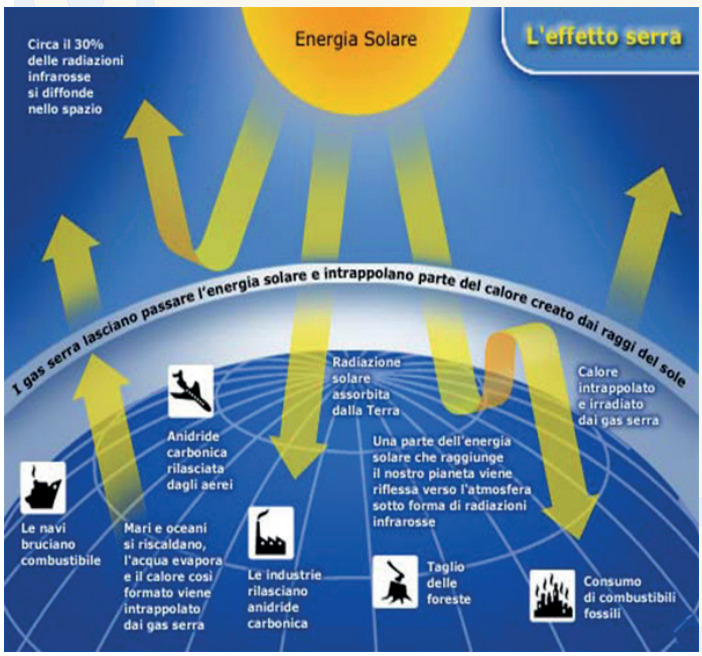
Pubblicato nuovo Rapporto speciale dell'IPCC

Lunedì 8 ottobre 2018 l'**IPCC** - *Intergovernmental Panel on Climate Change*, gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico istituito nel 1988 dall'ONU per studiare il riscaldamento globale ha pubblicato l'ultimo rapporto.

Il documento, approvato il 6 ottobre a Incheon in Corea del Sud, è stato redatto da tre gruppi di lavoro.

- Working Group I che valuta le basi fisico-scientifiche dei cambiamenti climatici;
- Working Group II che affronta il tema degli impatti, dell'adattamento e delle vulnerabilità;
- Working Group III che si occupa della mitigazione dei cambiamenti

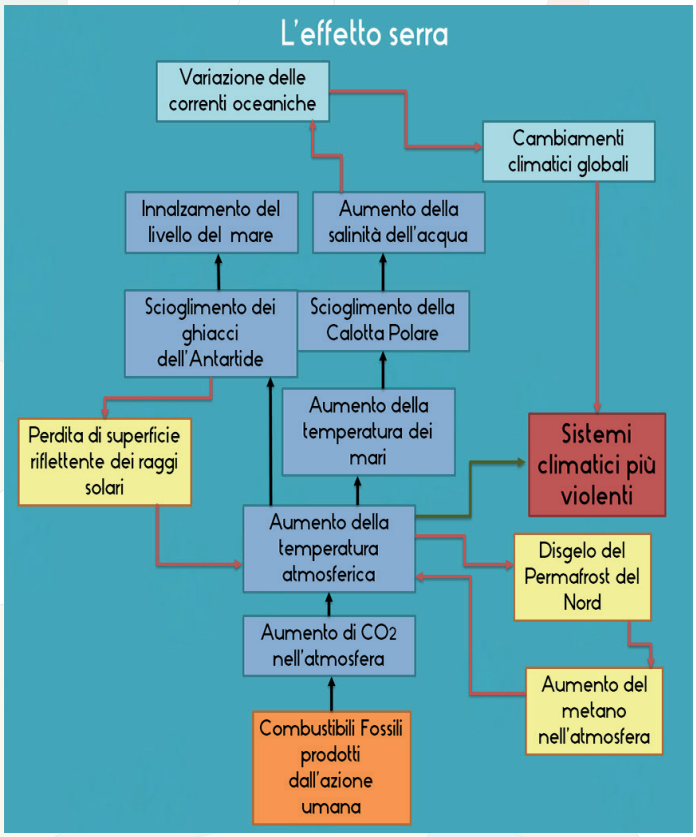
Il nuovo documento riguarda gli impatti dell'aumento di 1,5°C rispetto al periodo pre-industriale e i relativi percorsi di **emissioni di gas serra**, in un contesto mirato a rafforzare la risposta globale alla minaccia dei cambiamenti climatici, allo sviluppo sostenibile, e agli sforzi per sconfiggere la povertà.



Il Rapporto costituirà un riferimento scientifico di grande importanza nella Conferenza sui Cambiamenti Climatici che si terrà a Katowice in Polonia il prossimo dicembre, quando i governi riesamineranno il Trattato di Parigi per affrontare i cambiamenti climatici.

Tra i messaggi più significativi che emergono è che si stanno già osservando le conseguenze di un riscaldamento globale di 1°C come ad esempio l'aumento di eventi meteo estremi, l'innalzamento del livello del mare, la diminuzione del ghiaccio marino in Artico.

"Limitare il riscaldamento globale a 1,5°C richiede cambiamenti rapidi, lungimiranti e senza precedenti in tutti gli aspetti della società" afferma l'IPCC.



Il rapporto mette inoltre in evidenza un numero di impatti dei cambiamenti climatici che potrebbero essere evitati limitando il riscaldamento globale a 1,5°C anziché 2°C o più.

Per esempio, entro il 2100 l'innalzamento del livello del mare su scala globale sarebbe più basso di 10 cm con un riscaldamento globale di 1,5°C rispetto a 2°C.

La probabilità che il Mar Glaciale Artico rimanga in estate senza ghiaccio marino sarebbe una al secolo con un riscaldamento globale di 1,5°C, mentre sarebbe di almeno una ogni decennio con un riscaldamento globale di 2°C. Le barriere coralline diminuirebbero del 70-90% con un riscaldamento globale di 1,5°C, mentre con 2°C se ne perderebbero praticamente tutte (>99%).

Un riscaldamento di 1,5°C o oltre aumenta il rischio associato a cambiamenti di lunga durata o irreversibili, come ad esempio la perdita di alcuni ecosistemi.



Gli esperti dell'IPCC affermano che limitare il riscaldamento globale darebbe alle persone e agli ecosistemi anche maggiore possibilità di adattamento rimanendo sotto la soglia di rischi rilevanti.

Il rapporto esamina inoltre i percorsi disponibili per limitare il riscaldamento a 1,5°C, cosa ci vorrebbe per praticarli e quali potrebbero essere le conseguenze.

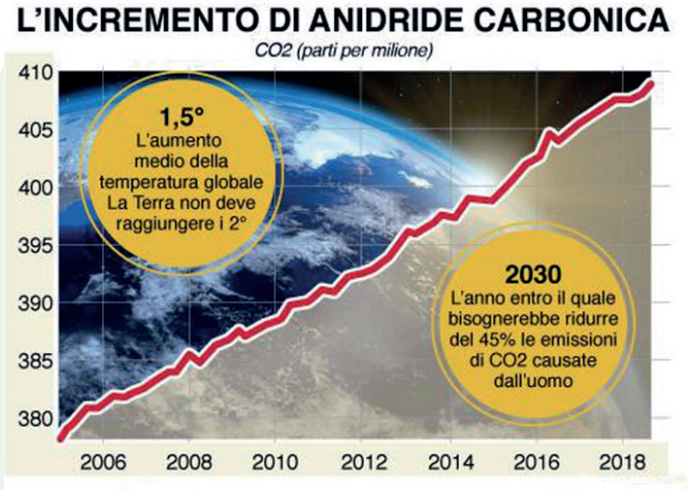
Alcune delle azioni necessarie per limitare il riscaldamento globale sono già in corso in alcune regioni, ma avrebbero bisogno di un'accelerazione, spiegano i rappresentanti dell'IPCC.



Limitare il riscaldamento globale a 1,5°C richiederebbe rapide e lungimiranti transizioni in molti settori quali suolo, energia, industria, edilizia, trasporti, e pianificazione urbana.

Le emissioni di CO2 nette globali prodotte dall'attività umana dovrebbero diminuire di circa il 45% rispetto ai livelli del 2010 entro il 2030, raggiungendo lo zero intorno al 2050. Questo vuol dire che ogni emissione rimanente dovrebbe essere bilanciata dalla rimozione di CO2 dall'atmosfera.

"Limitare il riscaldamento a 1,5°C è possibile per le leggi della chimica e della fisica, ma richiederebbe cambiamenti senza precedenti. Questo rapporto fornisce ai decisori politici e agli attori del settore le informazioni di cui hanno bisogno per prendere decisioni finalizzate ad affrontare i cambiamenti climatici tenendo in considerazioni i contesti locali e i bisogni delle persone. I prossimi anni sono probabilmente i più importanti della storia" spiega l'IPCC.



Com'è andata la conferenza sul clima in Polonia

Si è deciso come mettere in pratica gli impegni di quella di Parigi del 2015, ma secondo molti le decisioni prese non sono sufficienti.

Sabato (15 dicembre 2018) è finita la COP24, la Conferenza sul cambiamento climatico organizzata dalle Nazioni Unite a Katowice, in Polonia.

Dopo due settimane di negoziazioni sono state stabilite delle regole per mettere in pratica entro il 2020 quanto deciso durante la COP21, la conferenza sul clima di Parigi del 2015.

In particolare, sono stati decisi i criteri con cui misurare le emissioni di anidride carbonica (CO_2) e valutare le misure per contrastare il cambiamento climatico dei singoli paesi.



Alla conferenza hanno partecipato i rappresentanti di 196 paesi, compresi gli Stati Uniti, nonostante il presidente Donald Trump

li abbia ritirati dall'accordo di Parigi: perché la decisione sia effettiva infatti bisognerà aspettare il 2020.



La conferenza di Katowice sarebbe dovuta finire venerdì, ma i lavori sono stati rallentati a causa di alcuni disaccordi sulle ultime conclusioni dei climatologi sul riscaldamento globale e su alcune questioni pratiche, come il sistema con cui i paesi più ricchi aiuteranno quelli in via di sviluppo in caso di siccità e disastri naturali.

Il principale contrasto emerso durante la conferenza ha riguardato l'ultimo rapporto dell'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) delle Nazioni Unite, che si occupa di analizzare scientificamente l'andamento del clima e di produrre modelli sulla sua evoluzione.

Nel rapporto l'IPCC ha confermato che un aumento medio della temperatura globale di almeno 1,5°C sui livelli pre-industriali è ormai inevitabile – avverrà nei prossimi 12 anni – e che per tenersi entro i 3°C di aumento complessivo sarà necessario tagliare le emissioni di anidride carbonica del 45 % entro il 2020.

In mancanza di azioni radicali, la temperatura media aumenterà oltre i 2 °C portando a eventi climatici più estremi e cambiando il clima di intere aree geografiche, con conseguenze per milioni di persone.

Nonostante il rapporto dell'IPCC fosse stato commissionato dalla COP21, i delegati alla conferenza di Arabia Saudita, Kuwait, Russia e Stati Uniti (paesi produttori di petrolio) si sono opposti all'adozione delle sue conclusioni da parte della COP24: per questo la conferenza ha ufficialmente riconosciuto il fatto che l'IPCC abbia realizzato un importante studio, senza riconoscerne le conclusioni.

Rapporto dell'IPCC a parte, sono state prese delle decisioni tecniche sul modo in cui i diversi paesi, a seconda del proprio livello di sviluppo, dovranno ridurre le proprie emissioni di anidride carbonica, su come i paesi più ricchi dovranno aiutare quelli più poveri a rispettare i propri obiettivi e sui sistemi con cui monitorare che i diversi paesi stiano rispettando gli impegni presi.

I paesi in via di sviluppo hanno ottenuto una maggiore flessibilità nella messa in pratica delle regole in modo da poterle rispettare più facilmente.

Per un po' il Brasile aveva bloccato il processo decisionale su questo tema proponendo un sistema di mercato delle emissioni (cioè di scambio tra paesi delle proprie quote di emissioni) che secondo alcuni avrebbe permesso a certi paesi di "barare".

La decisione sul tema è stata rimandata al 2019 e così i lavori sono potuti proseguire.

Secondo alcuni osservatori le decisioni prese a Katowice non sono sufficienti per affrontare con tempestività il problema del cambiamento climatico.

Secondo altri però i compromessi raggiunti in questa e altre conferenze del passato, per quanto non sufficienti, sono gli unici possibili e questi incontri internazionali sono un modo per creare cooperazione e fiducia tra i paesi del mondo.

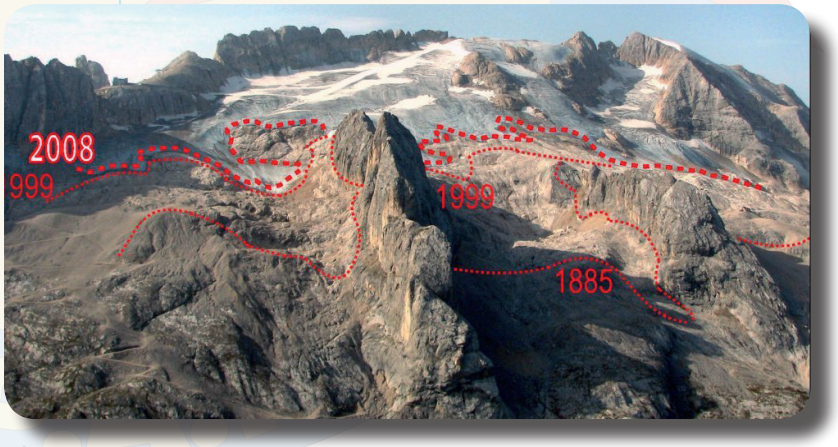


Non tutti i paesi hanno ottenuto ciò che volevano durante la COP24: quelli in via di sviluppo avrebbero voluto un maggiore impegno da parte degli altri paesi sugli aiuti internazionali in caso di problemi causati dal cambiamento climatico, ma la discussione sul tema è stata rimandata alle prossime conferenze.

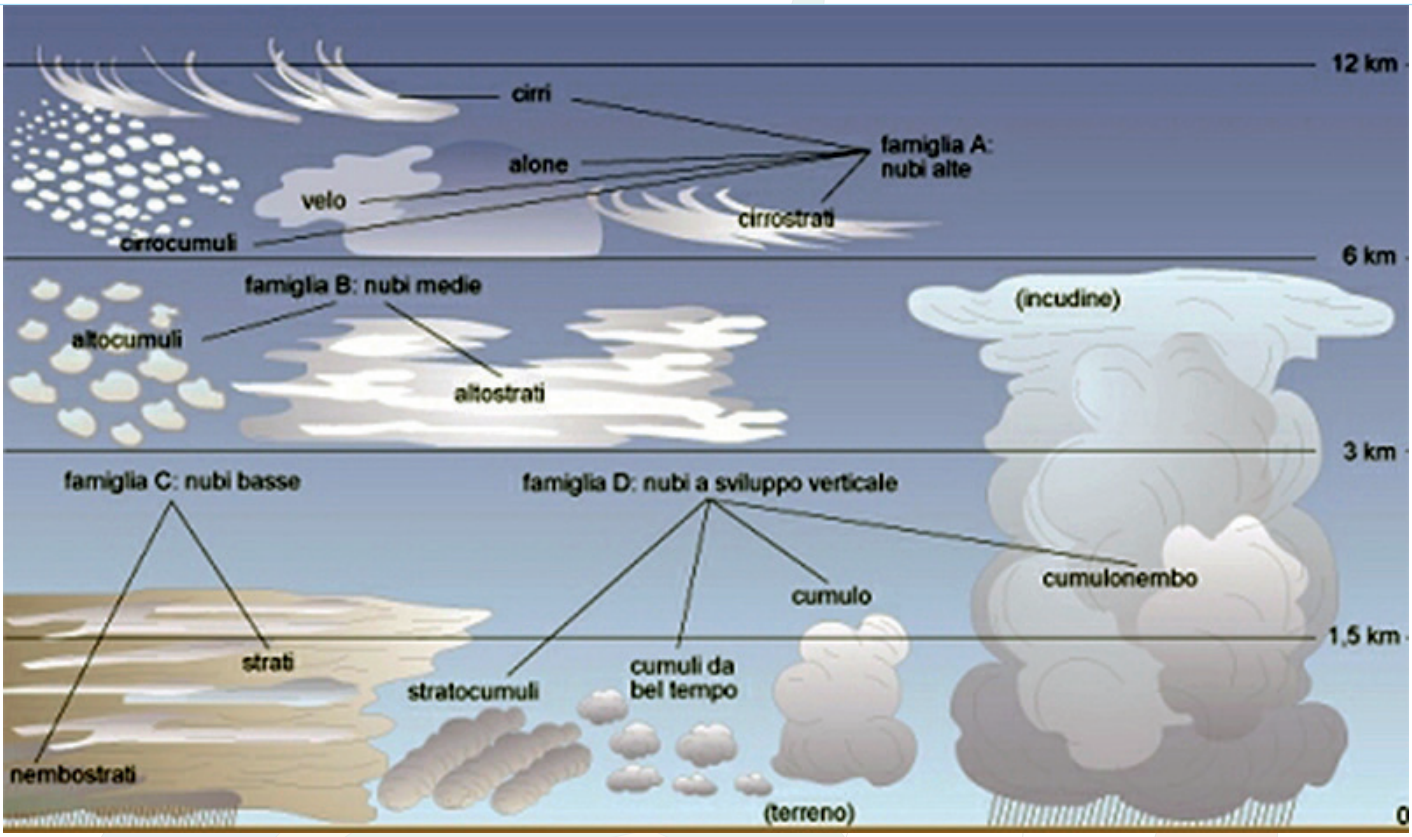
E' però giunto il momento di guardare avanti al nostro futuro

..... CHANGING TOGETHER

Le cose cambiano se le cambiamo insieme !



Innalzamento del ghiacciaio della Marmolada



Ogni giorno sulle nostre teste

tutto ciò che c'è da sapere sulle nubi

Una trattazione semplice e chiara di Riccardo Felli

tratto da: www.cemer.it

Ogni giorno, anche guardando il cielo distrattamente, abbiamo modo di scorgere il meraviglioso spettacolo che ci viene offerto dalle nubi.

Come appare ai nostri occhi, esse si differenziano per forma, colore, spessore …alcune arrecano delle precipitazioni, altre no: pertanto in base a questi fattori, assumono anche nomi diversi.

Scopriamo, in questo articolo, il criterio in base al quale esse sono classificate.

In meteorologia, le nubi vengono classificate a seconda della loro altitudine e della loro estensione; si distinguono pertanto 3 famiglie: le nubi alte, le nubi medie e le nubi basse.

Tutte le nubi appartenenti a queste famiglie hanno un'estensione prevalentemente orizzontale.

Alle suddette, occorre aggiungere un'altra famiglia, quella delle nubi a sviluppo verticale, che trovano nell'altezza la loro dimensione prevalente.

Analizziamo ogni singola famiglia:

► **NUBI ALTE:** Sono caratterizzate dal prefisso **"cirro-"** che dal latino significa **"ricciolo"**.

Hanno l'aspetto di ciuffi soffici e delicati, si formano tra i 6000 ed i 12000 m di quota. Sono composte essenzialmente da cristalli di ghiaccio trasportati dai venti, esse non apportano alcuna precipitazione.

• **Cirri:** Sono formate da strie biancastre, sottili, quasi trasparenti, molto alte.

La forma é facile da ricordare, infatti è quella di una striscia terminante con un ricciolo ad uncino. Sono formati da cristalli di ghiaccio a causa della temperatura molto bassa alla quale si formano.



nubi alte sull'Artico

• **Cirrostrati :** Nubi molto alte e sottili, biancastre e quasi trasparenti, tendendo a conferire al cielo un aspetto lattiginoso.
I loro cristalli di ghiaccio diffondono luce e creano un alone o un velo sottile attorno al Sole o alla Luna.

Se si presentano dopo i **cirri**, indicano l'arrivo di una perturbazione.



cirri

• **Cirrocumuli:** Sono le nubi associate al famoso cielo *"a pecorelle"*; formate da piccoli fiocchi o batuffoli bianchi disposti in file o gruppi; ricordano gli altocumuli, ma, ovviamente, sono più alti e sono sempre accompagnati da cirri e da cirrostrati.

La loro altezza varia tra i 5000 e i 7000 metri.
Di solito annunciano l'arrivo della pioggia.



cielo a pecorelle

• **Altostrati:** Si presentano come una distesa nuvolosa più o meno densa di colore grigio o blu, liscia inferiormente.
Poiché velano il Sole e la Luna, possono sembrare macchie luminose, ma, diversamente dai cirrostrati, non creano aloni.

Queste nubi producono neve leggera o pioggia fine e fitta, ma di solito sono così alte che le loro precipitazioni evaporano prima di raggiungere il terreno.



altostrati

• **Altocumuli:** Sono costituiti da nubi distinte molto vicine tra loro a costituire strati di aspetto solitamente ondulato e fibroso che assumono forme bizzarre di colore bianco o grigio.
Sono in realtà formati da estese file di cumuli, collocati a quote medie e con la parte inferiore più scura.

Si sviluppano tra i 2500 e i 5000 metri di altitudine.
Quando un altocumulo passa davanti al sole o alla luna può prodursi il fenomeno della 'corona', visibile più spesso di notte.



altocumuli

► **NUBI BASSE:** Sono caratterizzate dal suffisso **"-strato"**. Queste nubi si trovano al di sotto dei 2000 metri di quota, generano abbondanti piogge o nevicate, in relazione alla temperatura.

• **Strati:** Gli strati sono nubi basse, poco spesse e grigie, che si formano ad altitudini di 610 m circa: si possono vedere quindi a pochi metri dall'orizzonte con la basa estesa ed uniforme.
Si possono presentare a banchi o coprire totalmente il cielo, spesso derivano dalla nebbia formatasi al suolo.

Dato il loro limitato spessore, di norma non danno luogo ad alcun fenomeno, se non ad una riduzione di visibilità quando la loro base è molto bassa.



giornata nuvolosa su Manhattan

• **Nembostrati:** Si tratta di nubi stratificate basse, generalmente di color grigio scuro dalla base spesso non ben definita.

Il cielo si presenta buio e tetro e spesso per la loro presenza si devono accendere le luci; quando giungono al suolo si parla di nebbia.



nembostrati (cielo variopinto)

► **NUBI A SVILUPPO VERTICALE:** Fanno parte di questa famiglia di nubi gli stratocumuli, i cumuli e i cumulonembi.
E' una categoria assolutamente particolare di nubi, perché esse si nascono ed evolvono in seguito ai moti convettivi atmosferici, cioè ai movimenti ascendenti e discendenti dell'aria, grazie alla rapida ascesa dell'aria calda che può raggiungere anche i 10000 – 12000 metri di altezza (nel caso dei cumulonembi).

• **Cumuli:** Sono una massa isolata di una nube bianca simile a "panna montata", che non lascia filtrare la luce solare: possono essere bianchi e soffici, con cime arrotondate e basi appiattite, che si formano a basse quote nei giorni caldi e soleggiati e indicano solitamente la persistenza del bel tempo, oppure scuri ed espansi con la sommità sagomata a cupola e protuberanze estese sopra, quando portano il brutto tempo.
Sono costituiti da goccioline d'acqua in sospensione nell'aria.

Si distinguono in tre tipi: il *"cumulus humilis"* è una nube poco spessa ed arrotondata, legata alla variazione diurna della temperatura, appare al mattino e scompare la sera; il *"cumulus mediocris"* simile al precedente ed il *"cumulus congestus o castellato"* può apparire anche scuro inferiormente, in genere ha la superficie inferiore appiattita mentre superiormente assume un aspetto definito "a cavolfiore". Al termine della sua evoluzione si trasforma in genere in un cumulonembo



cumulus humilis



cumulus mediocris



cumulus congestus

• **Stratocumuli:** Si presentano come una distesa continua di masse cumuliformi (rotondeggianti) oscure, generalmente allungate, il cui aspetto somiglia a rotoli senza una forma precisa, connessi tra loro mediante nubi sottili, attraverso le quali è talvolta possibile scorgere l'azzurro del cielo.

Inizialmente potrete scambiarli, avendo una forma abbastanza similare, con gli altocumuli. Alcuni possono avere aspetto minaccioso, anche se in genere non accompagnano precipitazioni.



stratocumuli

• **Cumulinembi:** Sono nubi ad elevato sviluppo verticale, che vi si presenteranno imponenti sul cielo, a forma di torri, montagne o cupole.
La sommità è generalmente bianca e spesso assume una forma a incudine o a carciofo, la base invece è orizzontale e di colore scuro intenso.

I cumulonembi sono formati da masse di cumuli scuri e si possono estendere per tutta l'altezza della troposfera, ossia quella parte dell'atmosfera in cui si determina il tempo atmosferico.
Accompagnano manifestazioni temporalesche, portano forti piogge, grandine o neve, oltre a fulmini e in alcune circostanze, tornado.

• **Cumulonimbus Pileus:** Si tratta di un cumulonembo che presenta sulla sua sommità una particolare nuvola

Chiamata **"Pileus"** dal latino **"cappello"**, che gli conferisce un aspetto "incappucciato".

Tale nube tende a cambiare forma molto rapidamente e si genera a causa delle forti correnti ascensionali che portano l'aria umida a raggiungere il punto di rugiada a causa della compressione adiabatica.

Un "pileus" che appare al di sopra di un cumulo può segnalare la sua tendenza a trasformarsi in un cumulonembo, perché segnala appunto la presenza di forti correnti ascensionali.

• **Cumulonimbus Incus:** Nella sua espansione verticale, il cumulonembo trova un limite nei 12000 metri, quota alla quale si abbandona la troposfera per passare alla stratosfera, il secondo dei 5 strati dell'atmosfera.
Raggiunta quell'altitudine, l'aria inizia a farsi più calda man mano che si sale e il vapore acqueo non riesce più a condensarsi: il cumulonembo inizia ad espandersi orizzontalmente, generando pertanto una particolare quanto inconfondibile nube chiamata **"Incus"** cioè **"Incudine"**.

Il **"calvus"** è uno dei cumulonembi più potenti ed il nome "calvus" deriva dalla sua forma "calva senza incudine" tipica dei cumulonembi normali.



cumulinembi

A queste 4 famiglie di nubi se ne può aggiungere un'altra, del tutto indipendente: quelle delle nubi ad altezza variabile, le quali possono formarsi a quote diverse della troposfera.

• **Mammatus Clouds:** Sono delle rarissime nubi che nel cielo assomigliano vagamente alla forma di una mammella.

E' possibile scorgerle in situazioni di forte instabilità o dopo il passaggio di un violento temporale.

Queste nuvole si formano in presenza di correnti ascensionali molto intense e con un umidità molto elevata negli strati bassi. Questo spostamento di aria, può portare fino alla tropopausa enormi quantità di acqua che, salendo verso l'alto, si trasforma in cristalli di ghiaccio.

Quando il temporale é passato, lontano dalla corrente ascensionale, il ghiaccio tenderà a scendere a causa del proprio peso.

Ora, quando i piccoli cristalli di ghiaccio escono dalla zona della nube, incontrano aria molto fredda e secca.
La variazione di condizioni, comporta la sublimazione dell'acqua che dunque tornerà dallo stato solido, cristalli di ghiaccio, a quello aeriforme, vapore acqueo, risalendo verso l'alto.



mammatus

Data la grande quantità di ghiaccio presente, perché portata dalla corrente iniziale, questo moto di discesa e sublimazione si presenterà con una certa regolarità lungo l'area della nube.
Proprio questo movimento comporta la formazione della "Mammatus" con la sua caratteristica forma. Conferiscono una grande spettacolarità e possono creare notevoli contrasti di colori e di luci.

• **Nubi Lenticolari:** Esistono 3 tipologie di nubi lenticolari e il loro nome dipende dalla posizione che esse assumono nell'atmosfera.

Abbiamo così gli:

• **Stratocumulis Lenticularis** che possono comparire al di sotto dei 2000 metri di altezza, occupando pertanto la parte più bassa dell'atmosfera;

• **Altocumulis Lenticularis** i quali non producono pioggia e compaiono tra i 2000 e i 6000 metri di quota;

• **Cirrus Lenticularis** i quali si formano a quote intorno ai 7000 metri.

Le nubi lenticolari, appartenenti ad ognuna delle tre categorie, si formano prevalentemente accanto a catene montuose di differenti altezze.

I loro avvistamenti nei cieli che sovrastano terreni pianeggianti indicano che le nubi sono state spostate in tali direzioni dalle correnti ventose. Le nubi lenticolari si formano e si dissolvono molto rapidamente, rimanendo statiche per pochi secondi.

Esse compaiono maggiormente in inverno ed in primavera, periodi dell'anno in cui i venti soffiano più forti.

La comparsa di differenti sfumature sulla superficie delle nubi è determinata da fenomeni di rifrazione della luce proveniente dai raggi solari.

Per avere l'opportunità di avvistare nubi lenticolari direttamente con i propri occhi, ci si dovrebbe avventurare in località montuose durante giornate di forte vento.

Le nubi lenticolari, con particolare riferimento agli altocumuli, si formano prevalentemente durante il giorno ed in condizioni di vento favorevole.



cirri lenticolari

A volte è piuttosto difficile riconoscere correttamente una tipologia di nube rispetto ad un'altra, per le infinite forme e gli innumerevoli colori che ognuna di esse può assumere.

Non resta che allenare l'occhio a queste sottili differenze!

CURIOSITÀ

L'insegnamento delle tre scimmie come spunto di riflessione

Accostando l'insegnamento delle tre scimmie sagge ai tre filtri di Socrate, impariamo a dare il giusto valore a quello che diciamo, sentiamo o vediamo.

Il motto tradizionale delle "**tre scimmie sagge**" del santuario di Toshogu **racchiude un semplice insegnamento, sempre valido**: dobbiamo prestare attenzione a ciò che diciamo, sentiamo e vediamo.



Il santuario si trova in Giappone e la scultura che rappresenta le tre scimmie (una si tappa la bocca, l'altra gli occhi e la terza le orecchie) risale al 1636.

Poche immagini hanno valicato tante frontiere e secoli per arrivare intatte fino a noi, con la forza di un simbolo.

Come accade sempre con le icone, spesso si devia dal significato originario per mescolarlo ad altri concetti o interpretazioni che si allontanano dalla radice originale.

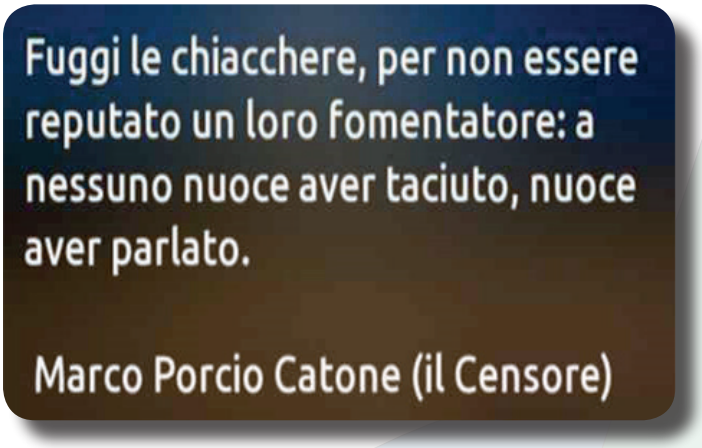
Per i giapponesi, ad esempio, le tre scimmie fanno riferimento ad un codice filosofico e di condotta che esalta la necessità di essere cauti: **"non vedere il male, non ascoltare il male, non parlare del male".**

È una massima che proviene dagli scritti di Confucio e che, a molti, offre quasi un'idea di "rassegnazione".

Altri, invece, vedono nell'immagine delle tre scimmie punti di contatto con la prova dei "tre filtri" attribuita a Socrate.

In questo modo, le tre scimmiette trasmettono **un messaggio più adatto alla vita moderna**, più lontana dall'antico servilismo

orientale, da un'epoca in cui si incoraggiava il popolo ad arrendersi al sistema, con il consiglio di non vedere e non ascoltare le ingiustizie.



Oggi vi invitiamo a riflettere su questi insegnamenti.

I tre filtri di Socrate

Per comprendere la similitudine tra le tre scimmie sagge e i tre filtri di Socrate, è interessante conoscere innanzitutto la lezione che il filosofo ateniese volle impartire ad un uomo che si era presentato a casa sua per criticare un allievo.

Prima che l'uomo, in preda all'agitazione, aprisse bocca, Socrate gli sottopose tre domande, **i tre "filtri" su cui avrebbe dovuto riflettere prima di parlare.**

- Filtro della verità: quello che stai per dire è vero? Hai verificato con scrupolo, attenzione e misura che ogni cosa che dirai sia vera?
- Filtro della bontà: quello che stai per dire è buono?
- Filtro della necessità: quello che stai per dire è indispensabile? Devo assolutamente saperlo?



Questi tre filtri possono essere presi come guida; insegnano ad essere più prudenti ed esigenti con noi stessi ogni volta che parliamo.

Molti vi trovano punti di contatto con la massima delle tre scimmie sagge giapponesi.

L'insegnamento delle tre scimmie sagge

La scimmia che si tappa la bocca: **Iwazaru**

Per la filosofia nipponica, questa figura rappresenta la necessità di non riferire il male; talvolta è messa in relazione con il consiglio di non esprimere a voce alta il proprio malessere o la propria insoddisfazione.

La virtù della prudenza può essere anche interpretata come un invito a non esporre troppo il proprio mondo emotivo, alla misura e, soprattutto, al pudore.

D'altra parte, ricordando i filtri di Socrate, la figura di Iwazaru ha molto a che vedere **con la regola d'oro di non diffondere pettegolezzi.**



Spesso non sono veri, non sono buoni e non vi è alcuna necessità pratica di esprimerli ad alta voce.

La scimmia che si tappa le orecchie: **Kikazaru**

In Giappone le persone che hanno l'abitudine di diffondere critiche, voci e notizie negative vengono viste con molta severità.

Da qui la scelta di **tapparsi le orecchie per non sentire certe notizie allo scopo di preservare il proprio equilibrio.**

Quest'idea tradizionale si scontra con il mondo occidentale in cui le notizie negative, i gossip e le critiche sono un elemento comune ed onnipresente.

Se incrociamo questa idea ai tre filtri di Socrate, ci rendiamo conto che:



- **È necessario trasmettere una notizia negativa solo quando è utile;** ad esempio, ti informo che i tuoi clienti non sono soddisfatti affinché ti sforzi per migliorare.
- Se l'informazione non è utile o addirittura dannosa, è meglio seguire la lezione di Kikazaru: tappiamoci le orecchie.

La scimmia che si tappa gli occhi: **Mizaru**

Per il codice filosofico e morale *santai,* di fronte ad un'ingiustizia è meglio non vedere, non sentire o non parlare. Questa idea nella realtà non è applicabile, lo sappiamo.

Tuttavia, se ci concentriamo sull'immagine della terza scimmietta da un punto di vista socratico, ci rendiamo conto che si tratta dell'**invito a chiudere gli occhi di fronte a quello che non serve, che non è utile né tanto meno buono.**



Chiudere gli occhi all'oscurità per sollevare lo sguardo verso il lato della vita luminoso, ricco di speranza e di valore.

In conclusione, l'insegnamento delle tre scimmie parla delle nostre vere necessità e ci invita ad essere sempre cauti e prudenti.

"Controlla le tue parole; tappati le orecchie di fronte a ciò che non serve o non aiuta; copriti gli occhi davanti a ciò che ti danneggia: cerca solo quello che ti rende felice".

tratto da: www.viverepiusani.it

Conclusioni

L'insegnamento che ci dà la scultura di legno delle tre sagge scimmie del santuario di Toshogu continua a ispirarci ancora oggi.

Il suo messaggio originale era semplice e molto diretto: "**Non ascoltare ciò che ti porta sulla cattiva strada, non vedere le cattive azioni come una cosa naturale e non parlare male senza motivo**".

Curiosamente, con il tempo la nostra visione occidentale ha semplificato un po' il suo insegnamento originale, e ci è rimasto soltanto il classico: "Non vedo, non sento, non parlo".

Un messaggio così diffuso che oggi si trova persino nelle "emoticon" di Whatsapp e che, in un modo o nell'altro, in realtà distorce abbastanza l'idea originale dietro le figure rappresentate.

Il messaggio di queste figure è molto più profondo e complesso.

Le tre sagge scimmie di Togoshu nascono da un codice morale e da un misticismo che ancora oggi continua ad affascinare.

In conclusione, come potete vedere, sia nella leggenda originale che nei filtri di Socrate si può scorgere un insegnamento primigenio che è riuscito a sopravvivere al passare dei secoli e che, anche oggi, continua ad essere più utile che mai: **dobbiamo essere prudenti quando parliamo, saggi quando ascoltiamo e abili quando dobbiamo decidere dove posare il nostro sguardo**.

Questi tre meccanismi ci aiuteranno senz'altro a preservare il nostro equilibrio interiore e la nostra felicità.



L'ANGOLO della RIFLESSIONE

C'E UN MODO DIVERSO DI VEDERE LE COSE

L'INDIFFERENZA IL PEGGIORE DEI MALI

di Luigi MIANO

Una settimana fa mentre tornavo dalle ferie in automobile mi trovo ad assistere ad una scena che mi ha lasciato molto pensare.

La persona che veniva dall'altra corsia in bicicletta improvvisamente cade rovinosamente a terra e non si alza, lamentandosi.

Scendo immediatamente dalla macchina andando a soccorrerlo e mi accorgo che si tratta di un ragazzo disabile ed ha varie escoriazioni, nulla di grave ma sanguina.

Io non ho nulla con me per poter tamponare il sangue eccetto dei fazzoletti di carta e dell'acqua. **Insomma faccio il mio nulla di speciale.**

Nel frattempo un gruppo di persone assiste alla scena dal proprio terrazzo al piano terra **senza muovere un dito!**

Qualcuno di questo gruppo **si limita a mormorare: *"poverino...",*** *"devi andare piano con la bicicletta"* e basta.

Mi sincero che stia bene, gli chiedo se ha bisogno di un passaggio a casa, aspetto che si riprenda …e quando sono sicuro che possa tornare a casa riprendo il cammino. Nel frattempo la comitiva gioca gioiosamente a carte.

Signori va in scena l'indifferenza.

Ancora più grave perché si trattava di un ragazzo disabile…



Questo è soltanto uno dei tanti, tantissimi episodi di indifferenza.

Ricordo qualche settimana fa un vecchietto aggredito dall'autista dell'autobus da cui era poco prima sceso (scena fortunatamente ripresa dalle telecamere di sicurezza di una banca) che crolla a terra senza potersi più muovere.

Dei passanti inizialmente lo ignorano, intervengono un paio di persone che lo rialzano e poi **incredibilmente lo adagiano nuovamente a terra** perché l'autobus che devono prendere sta partendo …capite?

Lasciano una persona anziana, in condizioni critiche a terra perché hanno fretta!

L'indifferenza, la freddezza nei confronti del dolore altrui, della sofferenza **mi fa paura**, mi spaventa più della violenza.

Questo tipo di atteggiamento è un segnale della china pericolosa che sta prendendo la nostra società.

Altro episodio incredibile:

un giovane extracomunitario bengalese coricato su un sdraio aggredito, deriso, mortificato da un gruppetto di bambini di 10 anni sotto gli occhi indifferenti dei genitori (sembra che qualcuno addirittura ridesse) e non solo. Una ragazza di 15 anni denuncia il fatto, l'unica!

Ancora un episodio di indifferenza!

Io mi chiedo e chiedo a te allora da cosa nasca questa cinica indifferenza e freddezza?

Possibile che l'essere umano si sia così "disumanizzato"?

Eppure ci sono ancora dei sussulti solidali della nostra società che è capace di attivarsi in particolare di fronte a tragedie di vasta portata (vedi Haiti ed Aquila).

L'indifferenza è un male oscuro che divora l'umanità, che spiazza, che divora la società civile.

Ti chiedo pensi che l'indifferenza nasca dalla diffidenza o dalla paura?

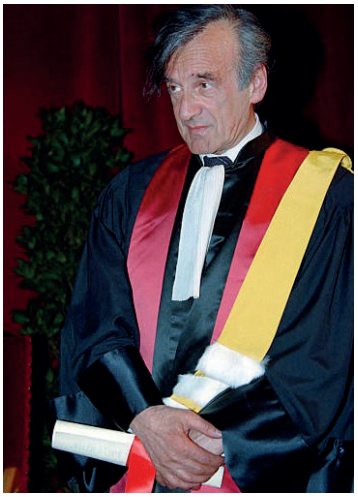
Quale parte di responsabilità pensi abbiano i media in questo atteggiamento?

Nonostante tutto ho **fiducia** nell'essere umano e credo che questa non sia la sua natura.

Credo che gli altri abbiano bisogno dell'esempio, dell'ispirazione.

Facciamo il nostro, apriamo il cuore e contagiamo gli altri.

Credo che ci sia una ricetta semplice per sconfiggere l'indifferenza: **amare**.



E concludo con le parole di **Elie Wiesel**, premio Nobel per la pace 1986:

"Sono molte le atrocità nel mondo e moltissimi i pericoli.

Ma di una cosa sono certo: il male peggiore è l'indifferenza.

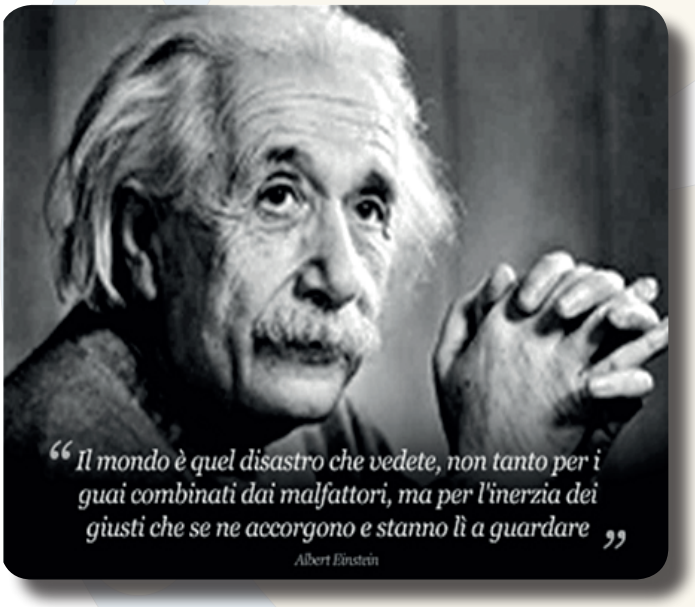
Il contrario dell'amore non è l'odio, ma l'indifferenza; il contrario della vita non è la morte, ma l'indifferenza; il contrario dell'intelligenza non è la stupidità, ma l'indifferenza.

E' contro di essa che bisogna combattere con tutte le proprie forze.

E per farlo un'arma esiste: l'educazione.

Bisogna praticarla, diffonderla, condividerla, esercitarla sempre e dovunque.

<u>Non arrendersi mai</u> !!!



Il peso dell'indifferenza

di Makita Di Fabio

L'orgoglio di essere italiani a volte non ci fa vedere parte della realtà.

Se si viaggia per l'Italia non si può non notare le tante debolezze del popolo che siamo. A primo impatto si osservano i sacrifici che la nostra gente compie da sempre, sacrifici spesso mascherati dalla natura solare e giocosa.

Amo questo Paese, anche se crescendo e con il passare del tempo spesso **non lo sento più mio.**



Forse, quando non si è nell'età della maturità quello che intravediamo all'infuori del nostro cortile è così lontano che neanche ci interessa, poi il peso dell'esperienza, i sogni portati avanti con fatica, le montagne scalate e le imperfezioni che prima non ci sfioravano diventano parte di noi. Tutte quelle imperfezioni che ci portiamo addosso, che a stento riusciamo a riconoscere.



Non vorrei appartenere a nessun altro popolo, **porto con me molto dell'italianità pura**, certamente quello che vorrei per noi è ritrovare le tracce di antichi splendori che abbiamo soffocato, sentire nuovamente il profumo della passione quella che tiene svegli, che fa sì che non si smetta mai di vigilare su quello che noi stessi facciamo delle nostre vite, su quello che gli altri fanno di noi.

Il nostro problema è l'indifferenza.

L'indifferenza è ovunque, si traveste con abiti diversi nelle varie circostanze, assume volti e accenti profondamente differenti, arriva dal passato e si nutre del futuro.

L'indifferenza è come l'erba cattiva, cresce, si moltiplica ed è sempre più difficile estirparla.



L'indifferenza è verso l'altro, verso il nostro patrimonio artistico e culturale, verso la cosa pubblica, verso che ci rappresenta, verso le azioni che compiamo e che influenzeranno il nostro futuro.

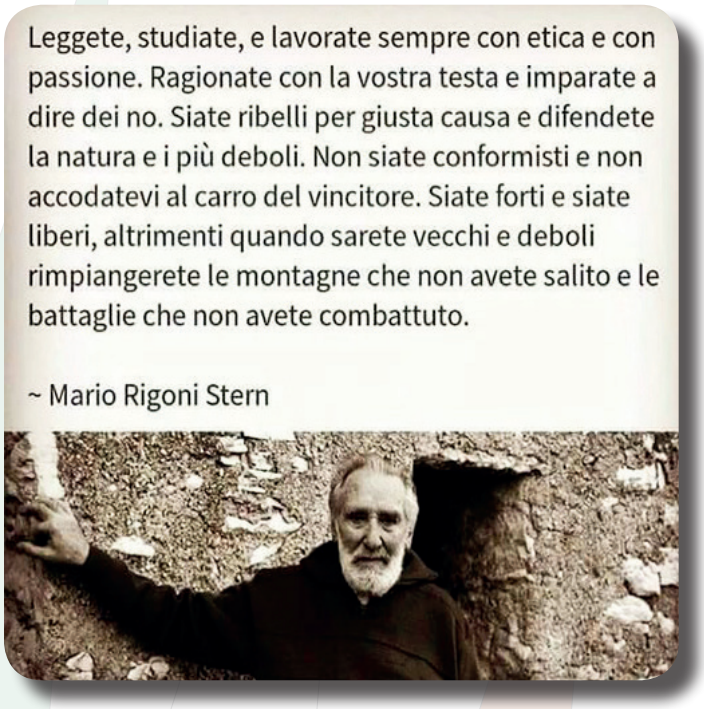
L'indifferenza è **quella che ci fa alzare le spalle in risposta alle ingiustizie**, che di fronte a chi deturpa la nostra meravigliosa casa abbassiamo lo sguardo, al massimo ci lamentiamo, l'indifferenza profuma di sconfitta sempre, sconfitta per tutti.

Come affermava già **Antonio Gramsci** nella Città Futura del 1917 *"l'indifferenza opera potentemente nella storia: spesso il male che si abbatte su tutti, non è tanto dovuto all'iniziativa dei pochi che operano, quanto all'indifferenza o all'assenteismo dei molti. L'indifferenza è abulia, è parassitismo, è il peso morto della storia."*



Accettare come inesorabile la diffusione di comportamenti opportunistici che danneggiano la collettività sarebbe la prima cosa da non fare.

Ognuno è chiamato a contrastarli nel proprio ambito attuando un vero e proprio controllo sociale.



Se anche in strutture più complesse ognuno iniziasse a sdegnarsi e a prendere le distanze da chi agisce negando il rispetto del bene comune, si avvierebbe un processo di rinnovamento sociale che arginerebbe la diffusione di comportamenti negativi e limiterebbe l'arroganza dettata dalla impunità.

Seguire la corrente è più facile, anche se a volte questo vuol dire non riconoscere quello che è bene per noi da quello che è male.

Non è facile essere sempre vigili, mai deboli, sempre rispettosi.

Non è facile essere critici ogni giorno, soprattutto in tempi come questi (così come in altri), tempi duri, tempi in cui ci affatichiamo per stare a galla, tra la miriade di voci, parole, intenti, promesse, fallimenti e scuse. Presi a rimanere integri almeno nella nostra individualità, nel nostro ristretto ambito famigliare.

Un cambio di priorità è l'unica possibilità che abbiamo, che diviene sempre più difficile, vista la perdita di valori umani e sociali che ci colpisce.

Un popolo indebolito nella condizione economica e sociale, un popolo senza curiosità, senza senso di protezione verso i suoi figli è un popolo perso.

L'indifferenza ci ha portato qui, dove siamo ora, **pronti a credere a qualsiasi cosa pur di non assumerci la responsabilità di un cambiamento.** Nascosti tra le mura, per paura e per necessità, inclini alla non solidarietà e alla protezione del nostro piccolo orto.

Abbiamo attraversato anni leggeri, dove molto sembrava gratis, l'abbiamo preso e consumato, abbiamo pensato che quegli anni fossero eterni, illusi da chi ci ha raccontato solo successi.

Abbiamo imparato come vivere dalla televisione, siamo cresciuti pensando di poter comprare tutto ciò che era in vendita, a volte anche quello che non lo era.



Oggi, siamo noi in vendita, ma non ci pagano, niente è più davvero nostro, barattiamo al massimo un po' di ossigeno in cambio di vite altrui.

Ecco, **se avessimo guardato oltre le nostre personali vite, forse ci saremmo accorti prima di dove stavamo andando.**

Se avessimo riconosciuto le falsità dette da faccioni di plastica oggi probabilmente avremo un altro Paese da raccontare.

E non ci sono colpe esterne alle nostre, siamo stati noi che eravamo occupati a fare altro, a raccontarci altro, a sognare la facilità inesistente di altre vite, diverse e lontane dalle nostre, che erano e sono comuni e vere.

Temo la rabbia di un risveglio doloroso, la temo e l'aspetto allo stesso tempo, perché **questa lenta agonia è solo espressione di una profonda indifferenza.**

Ultima *ma non meno importante* considerazione

Raoul Follereau (giornalista, filantropo e poeta francese) chiedeva di agire, di non restare indifferenti di fronte alle disgrazie altrui;



Milano Binario 21

L'indifferenza fa più male della violenza
(Liliana Segre)

ma allora perché quando si chiudono gli occhi e si fa finta di niente sembra tutto più semplice e ci si sente più al sicuro?

Non vi è mai successo di vedere o sentire qualcosa di sconvolgente, ma poi girarsi di spalle e far finta di niente? A me sì, e penso anche a tanti di voi.

Questo non perché siamo indifferenti o menefreghisti ma perché a volte, di fronte a tutte le tragedie che succedono nel mondo, per andare avanti le persone tendono a restare fedeli alle proprie finzioni, alle proprie abitudini.

È più facile, ma anche più comodo continuare a vivere senza superare i limiti della propria realtà.

Vivere con la certezza che domani sarà uguale a oggi.

Come il detto *"meno sai meglio dormi"* no?.

Pensate un po' a quando eravamo piccoli e succedeva di avere un incubo.

Vi ricordate come ci confortavano i nostri genitori?

Ci dicevano: <<*chiudi gli occhi, pensa a qualcosa di bello e vedrai che andrà tutto bene*>>.

Ed era così, perché il giorno dopo nemmeno ricordavi quello che avevi sognato.

Le cose, a volte, funzionano così ancora oggi, anche se siamo adulti.



"L'indifferenza è il male della società di oggi.

Voltare le spalle nei confronti del prossimo
è il vero problema della società di oggi.

Il male oggi è l'indifferenza.

Non possiamo restare indifferenti di fronte alle tragedie
che avvengono nel mondo."

NOTIZIE IN BREVE

Nuovi SOCI 2019

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

Signor Massimo L'ABBADESSA
Nipote Cap. Pil. Massimo SCALA
alle Frecce Tricolori dal 01/03/1961
Pilota Leader
deceduto incivolo **F 86 Sabre** del 03/05/1961

Signora Adriana PERINI
Vedova M.llo 1^ Cl. Sc. PINNA LUIGI
alle Frecce Tricolori dal 25/06/1962 al 01/05/1982
EMB, Capo Nucleo EMB

Cap. Pil. Emanuele SAVANI
alle Frecce Tricolori dal 16/06/2015 " in servizio "
gregario dx n° 8 - 3

Momenti tristi

Il 2 Novembre 2018 è deceduto il **Ten. Col. Pilota Com.te Av.ne Civile FABIO BROVEDANI**, gregario Sx n° 2 e 6 (1° Fanalino) alle **"Frecce Tricolori" dal 26/11/1978 al 03/07/1988**, già **Socio fondatore del "Circolo della P.A.N." dal 1998**.

Il 20 Dicembre 2018 è deceduta **ADA SARGENTI *"mamma"*** del **Socio Cap. Pil. – Com.te Av.ne Civile GIUSEPPE LIVA.**

Il 27 Dicembre 2018 è deceduto il **Gen. S.A. FRANCO PISANO** già Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica dal 18 settembre 1986 al 15 aprile 1990, Pilota gregario Dx alle **"Tigri Bianche" nel 1955-1956** e Capoformazione alle **"Frecce Tricolori" dal 01/07/1961 al 30/03/1963**.

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 **31 Dicembre 2016** il **Socio Agostino GALLO** è stato promosso **Primo Maresciallo** (1° M.lllo) ; attualmente ricopre l'incarico di **Responsabile della Sala Radar Meteo C.O.Met** (Centro Operativo per la Meteorologia) di Pratica di Mare (RM).

Assunzione di Comando al 212° Gruppo



Mercoledì 1° Agosto 2018, alla presenza del **Col. Luigi CASALI, Comandante del 61° St.**, si è svolta la cerimonia di avvicendamento al **Comando del 212° Gr. Volo** del **Ten. Col. Tommaso TUCCILLO** (Comandante uscente) ed il **Ten. Col Stefano CENTIONI** (Comandante subentrante), già Pilota gregario Dx n° 8-5 e n° 9 (2° Fanalino) **alle "Frecce Tricolori" dal 01/05/2008 al 03/11/2014** e **Socio del "Circolo della P.A.N." dal 2013**.



61° Stormo - l'Aeronautica Militare brevetta due piloti "fighter" austriaci

La Scuola di Volo di Galatina si conferma centro di Addestramento Internazionale nel settore del volo militare grazie anche all'integrazione di sistemi di simulazione avanzati

Giovedì 16 agosto 2018 , nell'aeroporto militare "F. Cesari" di Galatina (LE), due Tenenti Piloti dell'Aeronautica Militare austriaca hanno ricevuto dal Col. Alberto Surace, Comandante del 61° Stormo, il Brevetto per il superamento del corso L.I.F.T. (Lead in to Fighter Training), ultima fase della formazione di un Pilota militare.



L'addestramento, tenuto da Piloti Istruttori del **212° Gruppo Volo**, è durato circa nove mesi durante i quali, i giovani Piloti austriaci, destinati alla *linea Eurofighter*, hanno affrontato impegnative attività teoriche e pratiche per un totale di circa 250 ore di volo di cui poco più della metà svolte su velivolo **T-346A** e le restanti al simulatore.



L'integrazione di sistemi di simulazione avanzati è elemento portante nella rivoluzione nei settori dell'addestramento e delle operazioni, punti di forza della nuova era "**Aeronautica 4.0**".



L'acquisizione e la progressiva integrazione nei processi addestrativi e poi operativi di questi nuovi sistemi di simulazione avanzata e la loro progressiva federazione in un unico network costituisce uno dei pilastri fondamentali della nuova era "**Aeronautica 4.0**", un processo di innovazione a 360° che coinvolge tutti i principali settori della Forza Armata, dal personale, alla logistica, passando appunto per l'addestramento e le operazioni. Una rete distribuita di sistemi che consentono la simulazione di tipo live, virtual e constructive generando ambienti operativi complessi e garantendo lo scambio delle informazioni per il raggiungimento di quella superiorità decisionale che costituisce il comune denominatore ed il reale valore aggiunto per il successo nelle moderne operazioni militari. Successo che deve partire necessariamente proponendo modelli addestrativi particolarmente fedeli ed integrati.

Il **212° Gruppo Volo**, articolazione del **61° Stormo**, provvede all'ultima fase dell'iter di formazione di un Pilota militare da combattimento ***(Fase IV: addestramento "pre-operativo" dei piloti militari idonei alle linee aerotattiche***) utilizzando un sistema addestrativo all'avanguardia, peraltro completamente made in Italy, che presenta requisiti tecnologici unici al mondo.

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.

Cap. Angelo Guerrieri



RICORDANDO

Il M.llo 1^ Cl. Sc. GIUSEPPE ALBANESI

alle Frecce Tricolori dal 08/03/1966 al 31/12/1988

E.M.B., Addetto Ufficio Tecnico

deceduto il 10 marzo 2018

Inizi di settembre 2017 mi trovavo a Udine in Piazza XX settembre, occasione piuttosto rara in quanto non sono uso ad andare a fare "un giro" in città; ad un tratto mi imbatto in *Beppe* e ci si ferma un momento per un saluto.

Questa è stata l'ultima volta che ho incontrato *Beppe Albanesi* che poi nel successivo mese di marzo avrebbe decollato per il suo ultimo volo.



*da sx. Mauro Zonta, **Giuseppe Albanesi**, Alberto Soravito*

In quell'occasione mi parve un poco stanco e dopo un suo rifiuto "a bere qualcosa", non insistetti e lo salutai con un *"alla prossima Beppe … Mandi"*.

Giuseppe Albanesi, in ufficio chiamato ***"zi' Beppe"***, era il collega anziano che trovai in Ufficio Tecnico di Gruppo quando nel giugno del 1982 fui destinato al 313° Gruppo A.A. di Rivolto; non era di categoria in quanto "elettromeccanico di bordo" ma, come si usava allora, il lavoro di ufficio tecnico, in assenza di personale di categoria, veniva espletato da qualche Specialista che passava a mansioni più tranquille.

Beppe non è stato una persona che abbia compiuto delle imprese eclatanti; lui è stato un eroe della quotidianità dove giorno dopo giorno, compiendo il suo dovere, ha accettato la presenza al suo fianco di due ragazzotti come lo siamo stati *io* ed *Alberto Soravito* che tutto eravamo tranne che delle acque chete.

Non so come abbia vissuto la nostra presenza ed il nostro brio, ma penso e spero che ciò lo abbia aiutato a superare anche momenti un poco più pesanti del solito che sono inevitabili in ogni esistenza umana.

Del suo ricordo sono ancora vivi in me i momenti di collaborazione a fare degli scherzi verso colleghi o superiori come quando, in prossimità del carnevale, aiutò *Alberto* ed *io* a minare, con le micette a strappo, la scrivania dell'allora *Magg. Vania* il quale, dopo alcuni spari, ordinò a noi ragazzotti di *"sminare l'ufficio"* non pensando minimamente che anche *"zi' Beppe"* fosse della partita. Ovviamente ci dimenticammo di qualche cassetto che regolarmente, alcuni giorni dopo fece il suo "lavoro".

Beppe purtroppo fu anche diverse volte il "target" delle nostre azioni quali ad esempio, come per *Vania*, si ritrovò alcuni tasti della 'Olivetti' minati e quando andò ad usarla diede il via allo spettacolo. Altro scherzo nel quale incappò più di una volta fu il soccombere sotto la vena artistica di Alberto che disegnando delle fratture sulle lenti degli occhiali, faceva sembrare veramente, ad un primo sguardo, le lenti rotte per urto.

Agli inizi dell'era *339* fu data la possibilità, a chi voleva provare, di andare in volo con il jet.

Da quanto mi ricordo io o meglio, per il periodo che l'ho conosciuto, *Beppe* non è mai andato in missione a seguito della PAN e, non vorrei sbagliarmi, questo era dovuto in seguito al famoso incidente del *C-119* a Rivolto (25 aprile 1970).

Nonostante ciò, un giorno decise che avrebbe provato come si sta seduti dietro un *339* ed il volo fu fatto con *Massimino Montanari*.

Si può solo immaginare lo stupore del personale di Linea nel vedere arrivare *Beppe* tutto bardato per andare in volo, stupore che si prolungò quando, arrivati sul cielo campo, il velivolo fece qualche evoluzione come a dire: il volo me lo son goduto ed ora mi godo pure un paio di figure acrobatiche.



Al parcheggio *Beppe* raggiante ci disse che era stato bellissimo e che *Massimin*o era un bravo pilota (ma questo lo si sapeva già) e che era contento di aver fatto quella esperienza.

A margine del volo il Crew-Chief che fece i controlli post volo notò una cosa mai vista prima, in entrambi gli abitacoli i controlli volume dell'interfono erano al massimo; ovvio entrambi gli occupanti presentavano durezza d'orecchio.

L'udito basso di *Beppe* è stata sempre una sua caratteristica che ci portava, parlando con lui, a dover aumentare il tono di voce però, a detta dei suoi colleghi coetanei, lasciando cadere una banconota da mille lire alle sue spalle avrebbe sentito il fruscio della stessa e noi giovanotti puntualmente ripetevamo l'esperimento.

Beppe per me è stato il collega anziano che mi ha saputo guidare non tanto in ambito professionale quanto sul piano umano e nelle relazioni interpersonali.

Lui non è stato di manica larga nel dare consigli ma dava quelli giusti e quando necessari.

Di tutto questo *"zi' Beppe"* ti devo dire grazie perché per me sei stato un capitolo importante della mia vita e tutti sappiamo che il libro della vita è bello quando è fatto di tanti bei capitoli.

MAURO ZONTA

In ricordo di

PAOLO COMINI

Alle Frecce tricolori dal 04/01/1964 al 31/12/1988

Motorista, Capo Velivolo, Capo Linea Volo

deceduto il 30 Settembre 2018



Intervento del Presidente del "Circolo della P.A.N."

al rito funebre svoltosi il 5 Ottobre 2018
a Colugna di Tavagnacco (UD)

Ci sono dei momenti nella vita di ognuno di noi quando trovare le parole per salutare un grande amico, nel suo ultimo viaggio, diventa difficile.

Oggi è uno di quei momenti, perché non ci saranno mai parole giuste o sufficienti per ricordare l'uomo, ovvero l'amico PAOLO COMINI e la sua "meravigliosa avventura " alle "Frecce Tricolori"

Questo è il momento del raccoglimento, della riflessione, della meditazione in silenzio e, per chi crede, della preghiera.

E' il momento di rendere onore a PAOLO COMINI e di rendere omaggio alla sua memoria stringendoci tutti uniti alla sua famiglia.

Facciamolo con quella serietà, con quella sobrietà alla quale ci aveva abituato PAOLO. In fondo è quello che ci avrebbe chiesto oggi, perché, era sì un uomo determinato e coraggioso, ma anche della pacatezza, che aveva fatto della riservatezza e

della discrezione il suo stile di vita e di lavoro.

Era un uomo forte, ma al tempo stesso mite come rivelava il suo sorriso buono e rassicurante.

Era uno Specialista di razza, preparato, intelligente, serio, acuto, responsabile, prudente. Era una persona straordinaria.

L'ho imparato a conoscere così negli anni vissuti alle "Frecce Tricolori".



La linea di volo 1972 - 73

Una persona che non amava la ribalta, che non cercava i riflettori, ma che faceva il suo lavoro tutto intero, con abnegazione esemplare.

Preferiva la concretezza dell'agire alla vacuità delle parole.

Così lo ricordano e lo raccontano anche i colleghi, quelli di più antica data che meglio di me lo hanno conosciuto e con lui hanno condiviso missioni spesso difficili.

Era naturale per tutti affidarsi alla sua saggezza e al suo consiglio, era il riconoscimento di una professionalità, di un rigore, di una serietà che alzavano sempre più in sù l'asticella da superare, era un sicuro punto di riferimento …era proprio così, dava fiducia e sicurezza.

Amava il suo lavoro che svolgeva sempre con entusiasmo e passione, ma anche con una fortissima determinazione e con quella serietà che lo aveva fatto apprezzare da tutti.

Alle capacità professionali univa una straordinaria sensibilità, un'umanità fuori del comune, la generosità del cuore, un altruismo sempre dimostrato perché coltivato a lungo in forza dei principi, dei valori, degli ideali nei quali credeva.

PAOLO COMINI è stato un servitore dello Stato nel senso più alto e più nobile dell'espressione.

Un uomo delle Istituzioni, che sentiva sue e che ha sempre servito con onore e fedeltà, con lealtà verso il giuramento che aveva prestato quanto era entrato in Aeronautica.

Faceva capire ai suoi Colleghi che cos'è la Patria e il sentimento nazionale, quello Stato che ha servito con onore in una vita di lavoro esemplare.

Tutta la vita ha dimostrato questo senso del dovere, questo senso dello Stato, delle istituzioni che serviva e alle quali profondamente credeva.

Era una persona retta e integerrima, dal carattere schietto e spontaneo, mitigato solo dall'umiltà distintiva delle persone buone.

Aveva idee forti PAOLO, radicate, costruite su una profondità di riflessione.

Tutti ricordiamo quanto rassicuranti fossero le sue parole; tutti lo abbiamo conosciuto come un grande amico, un uomo senza malizia e con tanta voglia di costruirsi il suo futuro; tutti insomma sappiamo chi era.

Tutto quello che resta di Lui è racchiuso nei nostri ricordi e nessuno potrà mai cancellarli … resteranno il nostro bene più prezioso.

PAOLO era uomo che faceva "gruppo", che amava la vita e sapeva farla amare.

In "linea volo" era un "uomo squadra", sapeva che un volo sicuro si fa quando tutti si lavora per lo stesso obbiettivo e questa è stata una delle testimonianze più importanti che ha lasciato ai giovani con il dovere per loro di non tradirla.



Quando la vita di un uomo si spegne, rimane quello che ha seminato.

PAOLO COMINI ci ha lasciato la sua umanità, la sua generosità, la sua bontà.

Ci ha insegnato che la passione indica un sentimento che dona energia: la passione per la sua "famiglia" e per le "Frecce Tricolori" che ha servito per 25 anni.

Il suo viaggio terreno si è interrotto bruscamente domenica senza lasciarci il tempo di salutarlo come avremmo voluto.

Anche in questo ultimo viaggio mi piace credere che PAOLO sarà guidato dall'umanità che lo ha sempre contraddistinto in vita, anche per questo sono certo che ora abbia raggiunto un porto sicuro.



Ora entriamo nel confidenziale … **Carissimo PAOLO,**

avendo potuto apprezzare la Tua straordinaria energia interiore, mi ero convinto che Tu avessi una particolare **dispensa** rispetto ai mali di questo mondo.

Credevo, insomma, che avresti continuato per molti anni – in quanto "SOCIO" di riferimento del "Circolo della P.A.N." ed ancor di più delle nostre "Frecce Tricolori" – a raccontare le appassionanti esperienze aviatorie vissute.

In tal senso, non dimentico nemmeno quel sincero rapporto, fatto di tensione positiva e di leale stima, che negli anni sei riuscito a fissare, sacrificando con saggezza le spigolosità del tuo carattere, sempre attento nel renderti disponibile a risolvere i problemi tecnici e nell'elargire consigli di comune condivisione d'intenti ai colleghi Specialisti e ai Piloti.

Ho avuto il grande privilegio di conoscerti e rispettarti, ricevendo la tua stima pienamente contraccambiata.

Ti ricordo, particolarmente, per le entusiasmanti discussioni dialettiche abitualmente intrattenute, sempre nel reciproco rispetto dei ruoli.

Caro PAOLO, qui mancherai a tutti, ai Colleghi più anziani e a quelli giovani, agli amici di sempre e a quelli conosciuti da poco.

Mancherà soprattutto la tua sincerità, il tuo modo di vedere la vita e di affrontare il mondo, la tua serietà che diventava simpatia all'occorrenza; mancherà di te il tuo essere amico e confidente, il tuo essere custode prezioso di tanti nostri segreti.

Ci mancherai in tutti i modi in cui una persona può mancare e immagino che anche per te sarà lo stesso.

Verseremo qualche lacrima, è inutile far finta di niente, ma poi ci guarderemo indietro, penseremo al tuo bonario sorriso e insieme o in solitudine ci ricorderemo delle tue parole, ci ricorderemo insomma che non sei andato via per sempre e che questo improvviso saluto è stato solo un arrivederci.

Mi permetto di ricordare anche il filo d'ironia che ti ha sempre contraddistinto e che non è mai mancata nella tua vita; sei sempre stato un consapevole "positivista" e un incrollabile "idealista".

Rimane il conforto d'aver lasciato un ricordo vivo nelle persone che ti hanno incontrato e conosciuto. Sei stato uno stimolo per Tutti.

Con il tuo quotidiano agire hai fatto sentire la tua umanità …sei, in breve, una grande perdita, difficile da accettare.

Caro PAOLO, che il tuo ricordo, ma soprattutto la tua passione per la vita, rimanga in noi e sia d'esempio per la tua famiglia, i tuoi amici, i tuoi colleghi, il "Circolo della P.A.N." e le "Frecce Tricolori" che oggi ti onorano.

Ecco questo è stato l'amico PAOLO COMINI che tutti ricorderanno sempre con ammirazione ed edificante esempio.

ASSENZIO GADDONI

Saluto al Ten. Col. FABIO BROVEDANI

alle Frecce Tricolori dal 26/11/1978 al 03/07/1988
Pilota gregario sinistro e 1° fanalino

deceduto il 2 novembre 2018

Un flash back.

Era venerdì mattina. Di questo sono sicuro.

Stavo viaggiando a bordo di un pulmino sulle strade tedesche in una giornata da incorniciare. Cielo blu intenso, sole splendente e aria cristallina.

Tutto d'un tratto la striscia scura d'asfalto davanti a noi venne attraversata da una serie di ombre scure, veloci come faine. Adrenalina, sbigottimento, allarme.

Alzai gli occhi al cielo sporgendomi avanti verso il cruscotto ed eccole là: 11 scie bianche parallele che graffiavano il cielo verso nord. Ordinate e veloci. Improvvise e inaspettate.

E come spesso accade, ecco che la mente corre veloce attraversando i gangli del cervello fino al ricordo, ancora vivido e chiaro, di quando la visuale e la prospettiva erano molto diverse.

Ed ecco che il ricordo riaffiora.

Eccomi lì, con a lato gli 11 macchini Blue elettrico striati di tricolore italiano, che volano in formazione, con quel loro lento e calmo ondeggiare di chi è vicino alla massima quota di tangenza.

E tu li in mezzo Fabio, a bastone del leader, come ti spetta, come ti sei guadagnato. Come sempre.

Hai un modo tutto tuo di stare in formazione durante i trasferimenti. Un po' lasco e sornione. Ma pronto e rapido nel riacciuffare la coda dell'1, anticipando quel "*venite sotto*" che precorre l'infilarsi dentro una nube traslucida e brillante di ghiaccio sopraffuso.

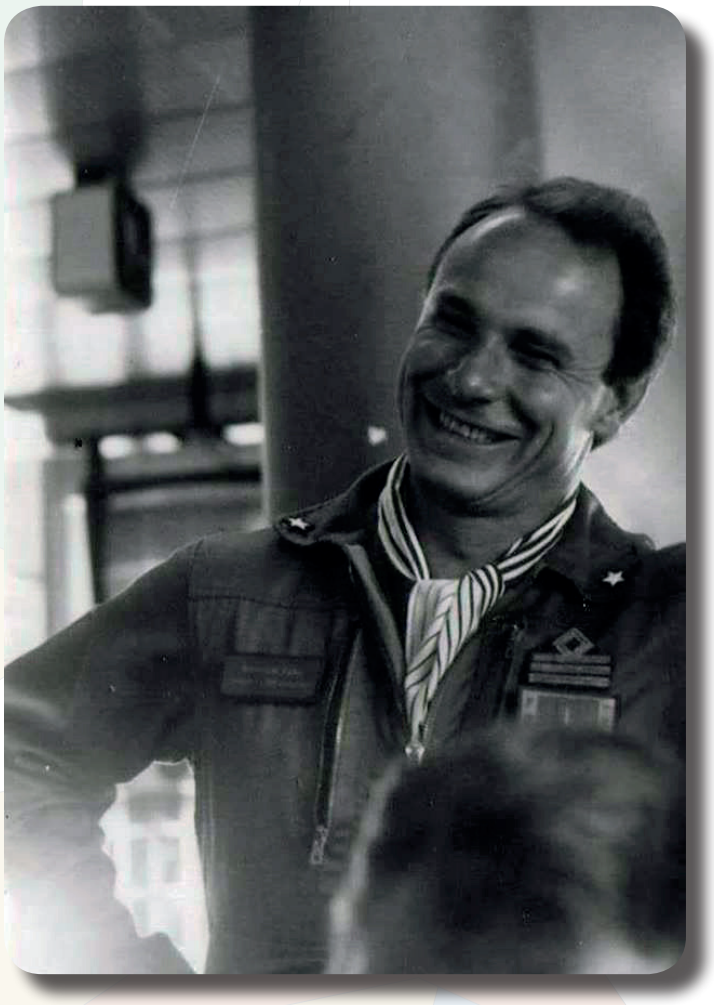
Noi gregari stiamo tranquilli con te, lì a fianco. Sappiamo che come una chioccia premurosa e attenta, ti prenderai cura di noi in ogni momento. Ti vogliamo bene Fabio.

E anche ora hai voluto rimarcare il tuo stile caro Fabio, andandotene a modo tuo.

Non hai voluto cerimonie, celebrazioni, liturgie religiose.

Se proprio volevamo salutarti dovevamo farlo alla tua maniera, tra una chiacchiera e l'altra, un ricordo, una reminiscenza, una risata aperta e sincera.

E infatti siamo li, nella sala consigliare di Trevignano di Treviso. Saremo 100 o forse più, riuniti per porgerti l'ultimo saluto. Per lasciarti andare, appunto.



Dove sei Fabio?

Ti cerco con gli occhi mentre, urtando altre spalle e schiene, cerco la tua faccia sorridente.

C'è un gran parlottare, labbra che si stendono in sorrisi pieni di ricordi lontani. Frasi di circostanza si uniscono e vengono superate da grandi abbracci di persone, amici, che non si vedevano da tempo.

Dove sei Fabio?

Qualcuno prende un microfono attirando l'attenzione di tutti. Un attimo dopo si sente solo la voce gracchiante di qualcun altro che cerca di dare un po' di ordine alle cose, al brusio che

attraversa le stanze messe a disposizione dal Comune.
200 orecchie o forse più, ascoltano mute.





** M. Dudovich: particolari della pittura murale "Il paradiso dei piloti", ancora visibile presso Palazzo A.M. a Roma*

Dove sei Fabio?

Ed ecco un ricordo, attraverso la voce rotta dall'emozione di chi, oltre 30 anni prima, aveva condiviso una porzione blu di cielo con te. E poi di chi ti aveva sentito pochi giorni prima e testimoniava a tutti noi che tu, stanco della malattia che da anni ti attanagliava ferocemente, tormentandoti senza soluzione di continuità, avevi deciso che era ora di lasciare che le cose prendessero una direzione diversa. Più triste e desolata, ma ormai irrinunciabile e vincitrice per stanchezza.

Dove sei Fabio? Tutti noi ti stiamo cercando.

Mi era sembrato di sentirti in un "*ma te pare…*" o un "*che bello…ih ih..*" coi quali ogni tanto interrompevi i tuoi pensieri, sempre gioiosi e positivi, mai scontati o banali.

Guardo Ambra, che ti ha accompagnato con umana dolcezza e pazienza tutti questi anni. Osservo non senza stupirmi, di come sei presente nell'espressione e nel sorriso delle tue figlie Veronica e Laura.

Ora l'incontro sta volgendo al termine.

Me ne rendo conto dalla consapevolezza che forse tutti, ora, ci rendiamo conto e siamo consapevoli del fatto che anche stavolta hai avuto ragione a volerci qui, nella assoluta novità di un saluto originale ed autentico.

Ora ti abbiamo trovato.

Eccoti lì. Nelle fronti alte e nelle stempiature grigie di molti di noi. Nelle pieghe e nelle macchie opache della pelle delle mani di chi ha lavorato costruendo sempre qualcosa. Nelle rughe che attraversano la fronte di coloro che hanno vissuto una vita intensa e mai banale. Nelle grinze attorno agli occhi, per definizione azzurri, di chi ha sempre cercato di vedere oltre l'orizzonte umano, con la semplice e meravigliosa ingenuità e curiosità di chi è bambino nell'anima.

Nelle increspature attorno agli angoli delle labbra, frutto dei sorrisi e delle risate a piena bocca o dei saluti tristi e bagnati per l'amico che ci ha lasciato facendo il nostro mestiere.

Nelle ondulazioni delle teste di chi ha sempre sognato, fin dalla prima volta che, alzando un po' diagonalmente il volto, ha guardato verso l'alto.



FABIO alle Frecce Tricolori sul G91 PAN

Ecco. Qualcuno, al microfono sintetizza il pensiero unanime di tutti i presenti.



FABIO alle Breitling Devils sul SF260

Caro Fabio, puoi anche andare in cielo ora, ma non ti puoi nascondere.

Noi rimaniamo qui, invecchieremo un po', avremo qualche ruga e capello grigio in più.

Tu invece rimarrai come sei ora sulla foto che campeggia sulla grande scrivania di questa sala piena stracolma di persone, di conoscenti, di amici.

Ti troveremo sempre.

Eccoti lì, nel "Paradiso dei Piloti"*, qualche nuvola più in sù, forse quella più in alto e a sinistra, o forse dietro quella in fondo a destra.

Sei ancora lì, con noi. Dentro di noi. Per sempre.

.... anonimo in ala !



10 Dicembre 2018

Una numerosa rappresentanza del "**Circolo della P.A.N.**" ha partecipato al la **SS. Messa in onore della "Madonna di Loreto" Patrona di tutti gli Aviatori** celebrata nell'hangar delle **Frecce Tricolori** da **Mons. Andrea Bruno MAZZOCATO**, 18° arcivescovo metropolita di Udine ed abate di Rosazzo, arricchita dai canti del nostro ***Socio Claudio LODOLO*** *(basso), assieme al* ***"figlio" Alessio*** *(baritono).* ***Elisa RAGNI*** *(soprano),* ***Alessia PAPPAROTTI*** *(violinista) accompagnati all'organo da* ***Maurizio DEGANI****.*

Un numero numeroso (ormai consolidato) di Soci, consorti, familiari e amici del Circolo ha partecipato al **Pranzo per il tradizionale scambio degli Auguri Natalizi**.

Anche quest'anno l'atmosfera è stata schiettamente cordiale ed ha messo in risalto l'armonia ormai consolidata che regna in questo incontro.

"Dulcis in fundo" è stata confermata la scelta del ristorante *"Al Molino di Glaunicco"* a Camino al Tagliamento (UD) sia per la qualità del menù del pranzo sia per la 'location', a detta di tutti, eccellente ed azzeccata … di questa indicazione si deve sempre ringraziare il nostro **Socio Luciano COMMISSO**.





Intervista al Gen. S.A. TRICARICO su Corte dei Conti e F-35

Socio Onorario del "Circolo della P.A.N."



L'ex Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, il Generale **Leonardo Tricarico**, non ha dubbi: la relazione con cui la Sezione di Controllo per gli Affari Comunitari e Internazionali della Corte dei Conti si è pronunciata sulla nostra partecipazione al programma **Joint Strike Fighter** per la realizzazione di 90 **F-35** non è negativa come, invece, l'hanno descritta i principali quotidiani italiani.

Anzi – ha sottolineato ancora Tricarico, che oggi ricopre il ruolo il Presidente della Fondazione ICSA (think tank attivo sui temi della sicurezza, della difesa e dell'intelligence) – nella pronuncia dei giudici contabili sono ravvisabili numerosi elementi positivi sul progetto cui anche il nostro Paese ha aderito.

Generale, la Corte dei Conti ha però denunciato un incremento dei costi. Qual è la situazione?

C'è stato un aumento che riguarda la fase di sviluppo. I costi in più, però, sono totalmente a carico degli Stati Uniti. Quindi il nostro Paese non sarà in alcun modo toccato da questo incremento: d'altronde era già stato previsto in fase di impostazione del progetto che sarebbe spettato agli Usa.

Ma c'è un altro elemento da sottolineare: che i costi nel corso del tempo sono destinati a diminuire.

In che senso?

Il numero di velivoli di prevista produzione – poco più di tremila – consente di mettere a punto strada facendo un *know how* che consente di ridurre i costi.

Se oggi per fare un'ala ci vogliono tot ore di lavoro, domani ne occorreranno di meno. Questo meccanismo, ovviamente, inciderà in modo positivo sulle spese.

Ma i costi aumenteranno o diminuiranno?

Mi spiego. L'**F-35** ha totalizzato più di 100mila ore di volo ed è ancora in corso la fase di sviluppo.

Prima le cose andavano diversamente: si sviluppava l'aeroplano e poi alla fine si procedeva alla costruzione.

Oggi, invece, le due fasi sono parzialmente sovrapposte: mentre l'aeroplano vola, si continua a svilupparlo.

Per la fase di sviluppo gli Stati Uniti si sono fatti carico degli incrementi dei costi, mentre dal punto di vista della realizzazione effettiva si va verso una compressione delle spese in virtù del *know how* acquisito nel corso dei lavori.

Rispetto ad altri caccia gli F-35 del programma Joint Strike Fighter sono più o meno cari?

Prendo ad esempio gli Eurofighter: i costi sono molto simili, praticamente gli stessi. Peccato, però, che gli l'F-35 siano infinitamente più capaci.

Parliamo delle ricadute occupazionali del progetto sottolineate pure dalla Corte dei Conti. Di che numeri si tratta?

Inizialmente si era parlato di 10.000 posti di lavoro per l'industria italiana. Non solo a Cameri in Piemonte, ma più o meno in tutto il Paese: penso ad esempio a Foligno in Umbria o alla Campania.

Sono i contratti che circa ottanta grandi e medie imprese italiane sono riuscite ad aggiudicarsi con la capo commessa, la Lockheed Martin, per alcune lavorazioni dell'F-35.

Dalle stime iniziali il numero di occupati quanto si è ridotto?

In modo non irrilevante, va riconosciuto. Ma è per via della decisione di ridurre il numero di velivoli dai 131 iniziali ai 90 di oggi.

In virtù dell'accordo iniziale, l'Italia aveva avuto come commessa a Cameri la costruzione di 1.215 tronconi alari. Quando poi l'allora Presidente del Consiglio **Mario Monti** e il Ministro della Difesa **Giampaolo Di Paola** decisero di ridurre il numero dei velivoli, le ali da costruire sono diventate 835. Con un pari decremento anche sotto il profilo dell'occupazione.

La Corte dei Conti ha sottolineato pure il valore economico del programma. Quali saranno i benefici per il nostro Paese?

PricewaterhouseCoopers (PwC) ha valutato in più di 15 miliardi il ritorno per l'Italia in termini di contratti stipulati dalle nostre imprese e di indotto. Una stima tuttora valida, a fronte di un impegno di 18 miliardi.

Ma quei 15 miliardi possono solo aumentare: noi abbiamo in Italia l'unico centro di manutenzione, riparazione e upgrade in Europa. Solo gli inglesi hanno fatto qualcosa in questo senso, ma noi siamo nettamente di fronte.

I nuovi F-35 andranno a sostituire alcuni degli attuali velivoli che la Corte dei Conti ha definito obsoleti. E' così?

Forse non li avrei definiti obsoleti, ma non aggiornati ai tempi. Questi F-35, però, sono un'altra cosa, un altro livello: basterebbe chiedere a un pilota che già ci vola per rendersene conto.

Ultima domanda: questo programma come consentirà al nostro Paese di fare un passo un salto in avanti anche sotto il profilo della tecnologia utilizzata?

Il mondo militare e aeronautico si sta adoperando dall'inizio affinché il trasferimento di tecnologia sia il più cospicuo possibile. Ci stiamo lavorando.



Naturalmente parlare ad una voce sola con tutti gli altri Paesi interessati aiuta. Ma è sicuro che ci sarà: voglio dire che le lavorazioni si fanno a Cameri, il velivolo viene assemblato lì.

Un po' alla volta gli operatori riusciranno a mettere nel loro bagaglio personale.

di Andrea Picardi 09/08/2017 - *www.airpressonline.it*

F-35, ecco il giudizio positivo della Corte dei Conti

"Il documento con cui la **Corte dei Conti** ha esaminato la sostenibilità della partecipazione al programma **JSF** relativo ai velivoli noti come **F-35** conferma la bontà della scelta fatta dal governo italiano ed anzi indica con severità tutti i rischi connessi ad un eventuale buy block".

Così la rivista specializzata *Airpress* commenta la relazione della Corte dei Conti.

LA RELAZIONE

La Corte dei Conti dice sì alla partecipazione italiana al Programma Joint Strike Fighter. O meglio, pur sottolineando alcuni rilievi espressi anche in America, ne sottolinea l'opportunità sotto il profilo economico e dei vantaggi in termini di tecnologia di cui potrà beneficiare il nostro Paese in virtù del buon esito del progetto internazionale.

LA PAROLA ALLA CORTE

Nella relazione speciale della sezione di controllo per gli affari comunitari e internazionali della Corte dei Conti, i giudici contabili hanno evidenziato gli elementi positivi connessi al programma. Tra i quali – si legge nelle conclusioni della relazione – quello di "*assicurare alla difesa nazionale ed alla partecipazione a quella dotato della più elevata tecnologia ed in grado di svolgere funzioni multiruolo, tale da consentire la sostituzione di velivoli in esercizio obsoleti o con caratteristiche più limitate*".

Un'esigenza del sistema Paese, dunque, messa nera su bianco dalla Corte dei Conti.

I VANTAGGI DEL PROGRAMMA

Due i punti fermi – i giudici contabili così li definiscono nella relazione – che devono essere tenuti in considerazione a proposito del programma internazionale di realizzazione di questi nuovi super-tecnologici F-35.

Innanzitutto il Joint Strike Fighter ha una dimensione tale da garantire "*la sua rilevanza nel tempo e la sostanziale sterilizzazione di possibili programmi analoghi*". Il che tradotto significa che il valore aggiunto della partecipazione italiana è "*determinato dalla presumibile difficoltà di reperire opzioni di livello corrispondente in altri programmi nel medio e forse lungo periodo, potendo fruire dei vantaggi economici derivanti dalla posizione di Partner di secondo livello*" che spetta al nostro Paese.

In secondo luogo – ha sottolineato ancora la Corte dei Conti – a rilevare è "*la possibilità di fruire di un livello tecnologico non disponibile attualmente nel Paese*".

GLI ASPETTI ECONOMICI

Nient'affatto secondari gli aspetti economici derivanti dalla partecipazione italiana al programma, in primis per l'area di Cameri, il comune in provincia di Novara dove materialmente si svolgerà parte della produzione dei nuovi F-35.

A tal riguardo nella relazione si afferma che "*la struttura di Cameri gioca un ruolo che mostra, sia pure ancora non in pieno, la sua concretezza nella costruzione delle ali, nell'assemblaggio dei velivoli nazionali e degli altri partners interessati e nella manutenzione che potrebbe avere una importante proiezione futura*".

Sintetizzando – afferma la Corte dei Conti – "*gli interessi economici in gioco sono quindi piuttosto significativi, anche sotto il profilo occupazionale*". In questo senso lascia pochi dubbi la conclusione cui arrivano i giudici contabili: "*Il valore economico stimato per i prossimi vent'anni assume dimensioni ragguardevoli (circa 14 miliardi di euro) e non va sottovalutato l'effetto moltiplicatore sull'indotto*".

QUELLE INUTILI RETROMARCE

D'altro canto a questo punto l'Italia avrebbe solo da perdere da un'eventuale disimpegno dal programma.

Ancora la Corte dei Conti: *"La valutazione complessiva del progetto deve tener conto, proprio in termini squisitamente economici, della circostanza che l'esposizione fin qui realizzata in termini di risorse finanziarie, strumentali ed umane è fondamentalmente legata alla continuazione del progetto"*. A cui corrispondono – insistono i giudici contabili – "*non solo i costi fin qui affrontati ed i ritorni economici già realizzati ma soprattutto i costi in termini di perdite economiche ove avesse termine o si riducesse sostanzialmente la partecipazione al Programma*".

In tal senso vale quanto accaduto in passato con la decisione italiana di ridurre la produzione di F-35: "È stato, al riguardo già riscontrato come i risparmi teoricamente dalla diminuzione della flotta (5,4 miliardi) si siano riverberati in concrete perdite contrattuali (3,1 miliardi) che già ne hanno dimezzato il potenziale effetto, oltre alla perdita di ritorni industriali legata all'essere scesi sotto la soglia dei 100 velivoli".



