



Circolo della P.A.N.

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

1 ottobre 2019

10 APRILE 1999 1^A ASSEMBLEA GENERALE DEI SOCI INIZIAVA IL CAMMINO DEL "CIRCOLO DELLA P.A.N."

*Nel ventennale della sua fondazione
il 10 Aprile 2019 si è tenuta la
Assemblea Ordinaria Annuale dei Soci del Circolo della P.A.N.*



*A chiusura della bella e significativa giornata la foto ricordo dei Soci del "Circolo della P.A.N."
con i Piloti delle "Frecce Tricolori" davanti ai velivoli F86 E, G91 PAN e MB339 PAN.*



Ripercorriamo i primi passi che hanno gettato le fondamenta del "Circolo della P.A.N."

Rivolto, 30 Agosto 1998

Dopo molti anni di sollecitazioni ed istanze provenienti da molte direzioni e volenterosi tentativi senza esito, sembra finalmente che questa sia la volta buona e si riesca a fondare un'Associazione, che consenta sia al personale in servizio che a quello in quiescenza di ravvivare lo "Spirito di Corpo", le "tradizioni" e l'"amicizia" fra tutti coloro che hanno militato nelle file del nostro prestigioso Reparto.

Con tale intento si sono recentemente riuniti, insieme allo scrivente, alcuni promotori dell'iniziativa, che hanno delineato gli scopi, le finalità, i limiti e la struttura organizzativa della futura Associazione che assumerà la denominazione di:

"CIRCOLO DELLA PATTUGLIA ACROBATICA NAZIONALE"

E' stata redatta una "bozza di Statuto", riportata in allegato, sulla quale si sta ancora lavorando con l'assistenza di un Notaio, ma già si nota che l'intendimento generale è quello di raggruppare quanti hanno fatto parte di una Pattuglia Acrobatica Nazionale, includendo anche quelle dei Reparti da Caccia che rappresentarono l'Aeronautica Militare e l'Italia prima della costituzione delle Frece Tricolori; fra i Soci potranno far parte anche i familiari del personale delle stesse Pattuglie deceduti in servizio.

A tal proposito è indispensabile la collaborazione del 313° Gr. A.A., perché la lista del personale al quale è stata spedita la lettera di convocazione per questa riunione, potrebbe non essere completa e quindi a segnalare i nomi dei colleghi che hanno i requisiti per far parte della costituenda Associazione.

L'iter di costituzione del "Circolo della P.A.N." prevede la convocazione della prima Assemblea Generale il 12 Ottobre 1998, il giorno prima della data fissata per il cambio di Comando del 313° Gruppo A.A., con l'approvazione dello "Statuto", la nomina delle prime "cariche sociali" e la discussione di ogni altro argomento ritenuto importante dall'Assemblea.

Il programma di massima prevede l'ultimo volo acrobatico delle Frece Tricolori per l'anno 1998 (11:45-12:15), un pranzo sociale presso la mensa unica di Rivolto ed infine l'inizio dei lavori alle 14.00 presso la "sala cinema" di Rivolto.

Per far fronte alle spese di costituzione e societarie, sarà necessario il versamento da parte dei Soci di una somma (viene proposta la somma di £ 50.000) quale "quota sociale d'iscrizione" ed una "quota sociale annuale" stabilita dall'Assemblea.

Tutti coloro che, in qualsiasi epoca, hanno fatto parte o apparten-

gono alla Pattuglia Acrobatica Nazionale dell'Aeronautica Militare, possono essere ammessi al "sodalizio" denominato "Circolo della P.A.N.", quali "Soci Ordinari", compilando e spedendo l'allegata "domanda di iscrizione", fornendo il maggior numero possibile di dettagli ed informazioni, alla sede delle Frece Tricolori (tel. 0432.902166 - fax 0432.902178).

Siamo dunque arrivati ad un passo dalla Costituzione del "Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale" e spero sinceramente che sia possibile sfruttare pienamente questa occasione per rafforzare lo "Spirito di Corpo" di questo Reparto, rinnovare il "ricordo" e la "riconoscenza" verso quanti ci hanno preceduto nello stesso incarico e costruire le basi per sempre più prestigiosi successi per le nostre "Frece Tricolori" e per la nostra "Aeronautica Militare".

Il Comandante del 313° Gruppo A.A.

Ten. Col. Pil. Pier Luigi FIORE

VERBALE di ASSEMBLEA GENERALE del "CIRCOLO della P.A.N."

Il giorno 10 aprile 1999 alle ore 09:30 nella "sala cinema" dell'Aerobase di Rivolto, si è riunita l'Assemblea

Generale per eleggere i membri del Consiglio Direttivo del "Circolo della P.A.N."

Sono presenti 45 Soci con 24 deleghe per un totale di 69 votanti su 160 iscritti; pertanto il Vice-Presidente T.Col. ROSSI - Com.^{te} del 313° Gr. A.A. - informa i presenti che il numero legale della prima convocazione non raggiunge il "quorum" previsto dallo Statuto e si rinvia l'Assemblea in seconda convocazione alle ore 10, affinché sia valida ai fini statutari.

Constatato il raggiungimento del numero legale per le votazioni, si procede per acclamazione, alla nomina di un Presidente di seggio, di un segretario e di due scrutatori, così di seguito nominati:

- * Presidente: Roberto DESIMONE
- * Segretario: Guglielmo PLAITANO
- * Scrutatori: Ignazio VANIA, Giovanni BAUCO.

Il Presidente di seggio convalida tutte le schede dando inizio alle votazioni.

Alle ore 12.00 si dà inizio allo spoglio che termina con la nomina di:

- * 10 membri il Consiglio Direttivo;
- * 2 membri del Collegio dei Probiviri.

Nel constatare che 2 Soci - VANIA Ignazio e MASUTTI Giuseppe



hanno ottenuto lo stesso numero di voti "22", il Presidente di seggio ha proceduto al sorteggio per la nomina a Consigliere, risulta estratto VANIA Ignazio.

Alle ore 13.30 terminato lo scrutinio si procede alla lettura dei Soci votati:

Consiglio Direttivo

- CUMIN Vittorio voti 59
- PLAITANO Guglielmo voti 56
- CARGNELUTTI Silvano voti 51
- GADDONI Assenzio voti 48
- LIVA Giuseppe voti 46
- DE SIMONE Roberto voti 46
- ROCCHI Renato voti 45
- RUZZANTE Romeo voti 39
- BAUCO Giovanni voti 27
- VANIA Ignazio voti 22

Proviviri:

- BASCHIROTTO Gregorio voti 25
- CEDERMAZ Bruno voti 22

In seguito all'esito delle votazioni, l'Assemblea per acclamazione elegge fra i Soci non eletti nel Consiglio Direttivo tre membri del Collegio dei :

Revisori dei conti

- RUSSO Francesco
- LOCCI Sandro
- MASUTTI Giuseppe

Alle ore 14:00 il Ten. Col. Umberto ROSSI dichiara chiusa l'Assemblea.

Rivolto, 10/04/1999

Il Presidente di seggio

Il Segretario

Roberto DE SIMONE

Guglielmo PLAITANO

**VERBALE di ASSEMBLEA GENERALE
del "CIRCOLO della P.A.N."**

Il giorno 23 ottobre 1999 alle ore 9:30 nella "sala cinema" dell'Aerobase di Rivolto, si è riunita l'Assemblea Generale per de-

liberare sul seguente Ordine del giorno:

1. Approvazione del logo del Circolo;
2. Approvazione del tessera;
3. Approvazione della spilla/distintivo e stemma in stoffa da giacca;
4. Approvazione per un notiziario;
5. Approvazione delle quote sociali e presentazione C/C postale;
6. Approvazione per la nomina a Presidente Onorario;
7. Approvazione per le nomine a soci Onorari;
8. Intervento del Consigliere Rocchi "Ricordarsi per non dimenticare";
9. Varie ed eventuali.



Sono presenti 53 Soci con 4 deleghe per un totale di 57 votanti su 162 iscritti; pertanto il Vice-Presidente Ten. Col. ROSSI – Com.º del 313º Gr. A.A. - informa i presenti che il numero legale della prima convocazione non raggiunge il "quorum" previsto dallo Statuto e si rinvia l'Assemblea in seconda convocazione alle ore 9:50, affinché sia valida ai fini statutari.

Il Com.º del 313º gruppo Ten. Col. Umberto ROSSI da il benvenuto ai Soci presenti, informa sui programmi svolti e quelli a breve delle Frece Tricolori, dopodiché passa la parola al Gen. CUMIN Presidente del "Circolo della P.A.N.", il quale ringrazia i presenti sottolineando l'importanza di essere finalmente riuniti sotto la Bandiera d'Italia e dell'A.M..

In modo particolare ricorda i suoi momenti di pilota dei Diavoli Rossi e poi della "meravigliosa avventura" alle "Frece Tricolori", ricorda alla memoria tutti i "caduti" ed invita i presenti a diffondere i sani principi che hanno permesso e permettono all'Aeronautica Militare Italiana e alla Nazione di essere orgogliosa del Nostro Reparto.

Il primo punto all'ordine del giorno è presentato dal Consigliere GADDONI, il quale illustra il simbolo e, annessi e connessi, ven-

gono presi in esame anche la tessera, la spilla/distintivo e lo stemma in stoffa da giacca. Dopo la presentazione, si passa alle votazioni singolarmente per - logo del "Circolo della P.A.N.", tessera, spilla/distintivo e stemma in stoffa da giacca - per alzata di mano tutti i Soci presenti approvano all'unanimità.

Il Consigliere DE SIMONE illustra il quarto

punto dell'ordine del giorno - Notiziario del Circolo della P.A.N. - informando i presenti sugli scopi che si prefigge l'iniziativa; invita tutti alla collaborazione inviando articoli in Segreteria, successivamente saranno esaminati e pubblicati dal Direttore del Notiziario, il Consigliere ROCCHI coadiuvato dal Consigliere DE SIMONE.

Si passa alla votazione: per alzata di mano tutti i Soci presenti approvano all'unanimità.

Il quinto punto all'ordine del giorno viene presentato dal Consigliere-Segretario PLAITANO, che precisa il numero del C/C postale dove possono essere versate le "Quote Sociali" che il Consiglio Direttivo propone:

Quota Sociale d'iscrizione £ 50.000; Quota Sociale 1^a anno £ 20.000; Quota Sociale anni successivi £ 30.000 rivalutabile annualmente.

Dopo la breve esposizione/discussione si passa alle votazioni: per alzata di mano tutti i Soci presenti approvano all'unanimità.

Il Presidente CUMIN espone le motivazioni per le quali il Consiglio Direttivo ha deliberato di sottoporre all'approvazione dell'Assemblea la nomina a Presidente Onorario il Gen. S.A. Giuseppe BERNARDIS; per alzata di mano tutti i Soci presenti approvano all'unanimità.

Successivamente il Presidente espone le motivazioni per le quali il Consiglio Direttivo ha deliberato di sottoporre all'approvazione dell'Assemblea la nomina a Soci Onorari i signori:

Pietro PITTARO, Bruno GARBUIO (in arte BRUGAR) e Aldo MORASSUTTI.

Dopo animata discussione, le nomine a Soci Onorari proposte sono approvate come segue:

- per il signor Pietro PITTARO votano: 56 a favore, 1 astenuto;



23 ottobre 1999

- per il signor Bruno GARBUIO votano: 55 a favore, 1 contrario, 1 astenuto;

- per il signor Aldo MORASSUTTI votano: 53 a favore, 2 contrari, 2 astenuti.

Infine, il Consigliere ROCCHI, sul punto dell'O.d.G. "**RICORDARE PER NON DIMENTICARE**", per doverosa conoscenza e

sensibilizzazione, legge un pensiero con riferimento al "deposito privato", con sede a Rimini, composto di materiale Aeronautico F.U.D. (rottamato) dell'A.D., sottolineando che il titolare/responsabile perseguendo propri fini, in un qualche modo, scredita ed infanga il glorioso Reparto delle "Frecce Tricolori".

Vista e considerata l'estrema serietà del caso citato, molti Soci ritengono opportuno che il Consiglio Direttivo si adoperi attivamente perché tale iniziativa venga subito fermata.

Alcuni Soci propongono di far pervenire al Capo dello Stato il "pensiero" esposto con tanta commozione dal Consigliere ROCCHI.

Alle varie ed eventuali, il Socio MASUTTI chiede al Consiglio Direttivo di considerare l'opportunità di stampare dei calendari delle Frecce con la scritta del "Circolo della PAN" su prenotazione espressa dei Soci; si rimanda a successiva valutazione del Consiglio Direttivo.

Alle ore 11:40, non avendo altre richieste da parte dei Soci e non avendo altro da discutere, il Presidente chiude l'Assemblea.

Rivolto, 23/10/1999

Il Segretario **M.Ilo Aiutante Guglielmo PLAITANO**

Il Presidente **Gen. B.A. Vittorio CUMIN**

Sintesi dell'Assemblea Ordinaria dei Soci del 10 Aprile 2019

Dopo il benvenuto del Com.^{te} del 2° Stormo Col. Pil. Andrea AMADORI, il Presidente Onorario Gen. S.A. Giuseppe BERNARDIS ha portato il suo saluto ai Soci convenuti unitamente all'invito ad essere sempre vicini alle "Frecce Tricolori" che sicuramente stanno vivendo momenti difficili con riferimento alle esigenze manufattive dell'MB 339 PAN.



Col. Pil. Andrea AMADORI



Signora Adriana PERINI

Sono stati presentati due nuovi Soci:

Massimo L'ABBADESSA, nipote del Cap. Pil. Massimo SCALA primo caduto delle "Frecce Tricolori" su F86 E il 3 maggio 1961.

Adriana PERINI, vedova del M.Ilo 1^a Cl. Sc. Luigi PINNA – Marconista, Capo Nucleo Marconisti.

Dopo l'approvazione del Bilancio Consuntivo 2018 e Preventivo 2019, vi è stato un sentito intervento del Socio Com.^{te} Aviazione Civile già Ten. Col. Pil. Vittorio DE ANGELIS collega del Cap. Pil. Massimo SCALA nella Pattuglia Acrobatica del "Cavallino Rampante" 1959-1960.



Gen. S.A. Giuseppe BERNARDIS



Signor Massimo L'ABBADESSA



Ten. Col. Pil. – Com.^{te} Aviazione Civile Vittorio DE ANGELIS

Infine è stata effettuata la votazione per l'elezione del nuovo Consiglio Direttivo del "Circolo della P.A.N." biennio 2019-2021 con l'approvazione all'unanimità dei candidati proposti (vds. elenco allegato alla lettera di Convocazione dell'Assemblea Generale dd. 1.2.2019).



10 Aprile 2019 – un “grazie” al Consiglio Direttivo del “Circolo della P.A.N.” biennio 2017-2019

P.S. Nella Riunione del Consiglio Direttivo del 15 maggio 2019 sono stati conferiti i seguenti incarichi:

Presidente Col. Pil. Assenzio GADDONI

1° Vice Presidente Magg. Pil. Gaetano FARINA

2° Vice Presidente 1° M.Ilo Lgt Mauro ZONTA

Segretario/Tesoriere 1° M.Ilo Luigi ROSSI

Responsabile Notiziario Magg. GARat Gianfranco BALDAN

Responsabile WEB M.Ilo 1° Cl. Fabio FRANZ

Consiglieri: Ten. Col. Pil. Rudy BARASSI, 1° M.Ilo Lgt Dario BULFONE, Cap. Pil. Com.te Av. Civile Giuseppe LIVA, M.Ilo Aiutante Guglielmo PLAITANO, M.Ilo Aiutante Corrado SAVORGNANO.

Probiviri: Magg. Pil. Gaetano FARINA, Cap. AAars Riccardo CHIAPOLINO, M.Ilo 1^a Cl. Sc. Claudio LODOLO.

Revisori dei conti: M.Ilo 1^a Cl. Sc. Bruno CALLIGARO, Signor Luciano COMMISSO, M.Ilo 1^a Cl. Sc. Giuseppe MASUTTI.



Al termine dell'Assemblea è iniziata la consegna della **raccolta di tutti i Notiziari del Circolo della P.A.N.** dal 1.4.2000 al 1.4.2019.

A seguire la sempre toccante cerimonia della **deposizione della Corona al Monumento ai nostri Caduti.**

Dopo il Pranzo self-service offerto ai Soci dal “Circolo della P.A.N.” presso la “mensa unificata” assieme al Com.º del 2° St. e del 313° Gr. A.A. e Piloti delle “Frecce Tricolori”, ci siamo trasferiti nell’area centrale per assistere al volo delle “Frecce Tricolori” .



Il Gen. B.A. Vittorio CUMIN con sua figlia Antonella



17 marzo 2019 – 90 anni ben portati !!! Auguri VITTORIO



*Si scrive per non dimenticare;
si scrive per liberare le proprie passioni;
si scrive per documentare i fatti.
Non si scrive per vanagloria,
ma per essere ricordati
Si scrive... per non morire nell'oblio.*

Cap. Pil. MASSIMO SCALA



Nato a Milazzo l'11 febbraio 1933, arruolato nel Corso "Marte 2^a" per l'anno accademico 1952-53 l'8/11/1952

S. Ten. in S.P.E. con anzianità l'1/10/1954; Tenente l'1/4/1956; Pilota Militare 22/1/1957; Capitano l'1/4/1959; dal 1/11/1959 Comandante della 95^a Squadriglia del 4° Stormo.

Nel 1960 la Pattuglia Acrobatica del "Cavallino Rampante" del 4° Stormo veniva nominata "riserva nazionale" ... a fine maggio la formazione su F-86E era così composta: Cap. Massimo SCALA – leader, Ten. Carlo SABBATINI – greg. sx e dx, Ten. Franco PANARIO – greg. dx, Ten. Antonio FERRI – fanalino, Ten. Vittorio DE ANGELIS – greg. sx e dx.

Il team era il più giovane della storia acrobatica collettiva italiana del dopoguerra e per la prima volta allineava soltanto Ufficiali Piloti.

A metà gennaio 1961 il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare siglava l'atto costitutivo del 313° Gr. A.A., il Reparto che identifica la Pattuglia Acrobatica Nazionale.

Il 1° marzo 1961 sull'Aeroporto di Rivilto la P.A.N. diventava una realtà ... per il volo acrobatico collettivo italiano è l'anno zero di una nuova era storica i cui primi Piloti protagonisti al comando del Magg. Mario SQUARCINA erano:

Cap. Massimo SCALA – leader, Ten. Carlo SABBATINI – greg. sx, S.Ten. Bruno VIANELLO – greg. dx, S.Ten. Silvano IMPARATO – greg. dx, Ten. Franco PANARIO – greg. dx, Ten. Antonio FERRI – fanalino.

Il 1° maggio 1961 la prima esibizione ufficiale della P.A.N. sull'Aeroporto di Trento-Gardolo in un cielo azzurro con il programma "normale di 4+1", i Piloti erano: SCALA – leader, SABBATINI – greg. sx, VIANELLO - greg. dx, PANARIO – fanalino, FERRI – solista ... in "biga" con il microfono appiccicato alle labbra il "maestro" Magg. SQUARCINA.

3 maggio 1961 in un normale volo di addestramento ... una brutta botta per quei stupendi sette ragazzi.

1° Pilota deceduto in incidente di volo delle nascenti " Frece Tricolori "

Incidente occorso fra 2 velivoli F-86 E Sabre sull'Aeroporto di Rivilto il **3 maggio 1961 ore 15:17**

Durante un volo di allenamento acrobatico due velivoli di una formazione di quattro a "rombo" (Capo formazione Magg. SQUARCINA, gregario sinistro Ten. FERRI, gregario destro Cap. SCALA, fanalino Ten. PINATO), entravano in collisione durante un tonneau a sinistra. Il Cap. SCALA precipitava assieme al suo aeroplano decedendo; il Ten. PINATO riusciva a salvarsi con il paracadute.



**MEDAGLIA D'ARGENTO AL
VALORE AERONAUTICO**
(alla memoria)

" Giovane ed entusiasta pilota da caccia, già distintosi quale comandante di squadriglia di velivoli a getto, veniva assegnato, per le sue spiccate doti professionali, alla Pattuglia Acrobatica Nazionale, in qualità di capo pattuglia.

Dedicatosi con passione all'addestramento proprio e dei gregari, studiava e provava nuove figure acrobatiche al fine di affinare ulteriormente le prestigiose capacità del Reparto a lui affidato.

Durante l'esecuzione di un volo particolarmente impegnativo, a causa di un fatale incidente, immolava la sua giovane vita di pilota esperto e capace "

Rivilto, 3 maggio 1961

(D.P.R. 26 aprile 1964) (B.U. 1964, disp. 14, pag. 661)



SENTITO RICORDO di MASSIMO SCALA

**del Ten. Col. Pil. – Com.^{te} Aviazione Civile
VITTORIO DE ANGELIS**

**collega nella Pattuglia Acrobatica
“Cavallino Rampante” 1959-1960 del 4° Stormo.**



**da sx: Ten. De Angelis, Ten. Panario, Cap. Scala,
Ten. Ferri, Ten. Sabbatini**

Ricordando Il Capitano Massimo SCALA

Ricordare Massimo SCALA è molto difficile perché mi fa tornare indietro nel tempo di molti anni quando giovane Tenente, dopo la trafila dell'Hdemia nel Corso Orione ** ed aver preso l'Aquila Turrita presso le Scuole di Volo in Italia, fui inviato al IV° Stormo “Francesco Baracca” a Pratica di Mare e assegnato al XII° Gruppo.

In quel periodo la prassi normale era che i nuovi piloti “arrivati con il camion della spesa” dovessero restare silenziosi ed ascoltare almeno per sei mesi, l'alternativa era l'offerta “spintanea” di fiaschi di Chianti rigorosamente “Gallo Nero” !

Incontrare il Capitano SCALA del Marte**, il nostro Aspirante in Hdemia, fu una bellissima cosa.

Si deve ricordare che a causa delle “spinguature”, procedure alquanto simpatiche, alle volte anche pericolose, come usando il bitume di una strada in rifacimento si cercò di dipingere il povero pingue catturato; ora mi dicono vietate e non più in uso.

I rapporti non fossero idilliaci tra il Corso “spinguiatore” che precede il proprio: tranne rare eccezioni del tutto personali, l'armonia non era la migliore.

Al contrario con il Corso Aspiranti di Massimo Scala, il Marte**, il rapporto era ottimo; ritrovarlo al Reparto fu, per noi dell'Orione, una bella cosa e diventammo amici fraterni, si unì a noi FLORES, compagno di corso (Orione**), e iniziammo a frequentare le stesse giovani amicizie a Roma.

Quando nel lontano 1959 si cominciò a formare la Pattuglia Acrobatica del IV° Stormo che avrebbe dovuto essere nel 1960 la Pattuglia di riserva nazionale l'incarico di Capo formazione fu affidato al Capitano Zeno TASCIO che scelse Tonino FERRI e Franco PANARIO dello stesso suo Gruppo, il X°, ed il Ten. Carlo SABATINI del IX° e Vittorio DE ANGELIS del XII°.

Zeno TASCIO era nato a Todi, un giorno con la pattuglia ci portò a fare dei passaggi, io ero il gregario destro e ricordo solo che ad ogni richiama vedevo le campane di un bel campanile che passavano; al ritorno Tascio fu sostituito... sembra che sul sagrato ci fosse una cerimonia religiosa con Vescovi e forse Cardinali.

Per mia curiosità, dopo qualche anno, andai a Todi per vedere il campanile e le campane, onestamente rimasi impressionato della quota a cui eravamo passati.

Il Cap. SANTUCCI Giorgio, sempre del X°, prese il comando, ma dopo una manifestazione ad Albenga al ritorno fu sostituito, ovviamente Sabatini ed io restammo sempre silenziosi, come eravamo abituati a fare... non conoscemmo i motivi della sostituzione.

Il nuovo capo era il Cap. Massimo SCALA, del Marte** che, come già detto, era stato il nostro Aspirante in Hdemia: Sabatini ed io eravamo suoi “pingui” e riuscimmo, con molta cautela, a dire qualche parola !

Massimino, come lo chiamavamo in privato, era di una signorilità impeccabile e di una cultura fuori del comune, non alzava mai la voce ma riusciva con uno stringente ragionamento a convincere gli ascoltatori più riluttanti che la soluzione che proponeva era la migliore... un piacere parlare con lui.

Quando andammo a Messina, dove lui aveva avuto i natali, volle fare l'apertura della bomba e l'incrocio con riferimento il faro del porto e i gregari Ferri e Panario accettarono: tutto andò bene per l'abilità di Ferri e Panario, ovviamente Sabatini ed io sempre allineati... coperti e silenziosi...

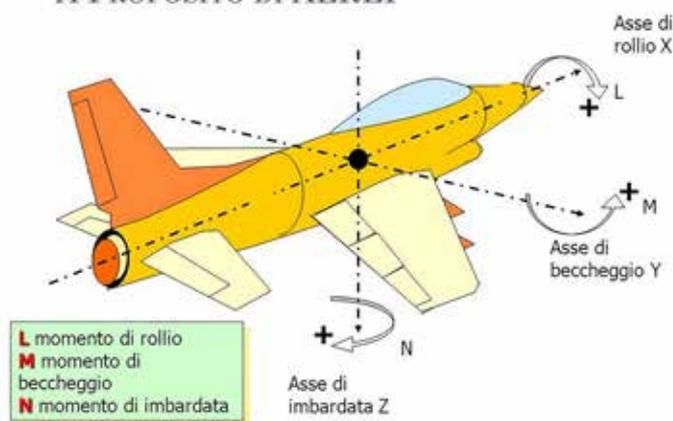
Massimino fu molto felice e ci abbracciò ringraziandoci.



Massimino era un bel ragazzo ed uscivamo insieme a Flores con delle giovani fanciulle di Roma.

Una domenica eravamo al Circolo Ufficiali quando Flores, diventato Istruttore Pilota ad Amendola, ci salutò e insieme al suo Allievo decollò con il suo T-33 per tornare in Puglia; prima fece un passaggio sulla pista e tornò ancora effettuando un "tonneau" con le taniche piene, manovra molto pericolosa per l'accoppiamento inerziale dovuto alla prevalenza degli effetti relativi ai momenti d'inerzia sulle forze aerodinamiche stabilizzatrici di ali ed impennaggi finì per cadere alla fine della pista nella riserva di caccia di Capocotta della tenuta Presidenziale di Castelporziano.

A PROPOSITO DI AEREI



Andammo a casa di Flores per portare la notizia ai suoi genitori; Massimino fu veramente bravissimo, trovò le parole giuste ed appropriate per comunicare la ferale notizia finimmo la serata al ristorante.

Quando la pattuglia divenne Pattuglia Acrobatica Nazionale e si trasferì a Rivolto, agli inizi del 1961 il Capo formazione designato fu il Cap. SCALA; in un volo di addestramento acrobatico durante un tonneau a sinistra, nella posizione di gregario destro, il suo velivolo entrò in collisione con il velivolo del fanalino pilotato dal Ten. PINATO che si ritrovò appeso al paracadute e si salvò, Massimino non fu così fortunato e salì più in alto nel cielo....

Restammo tutti attoniti e dispiaciuti perché un uomo di così grande umanità, sincerità ed amicizia ci aveva lasciato... è stata una perdita che non si può descrivere.

Scrivendo e ricordando torno indietro e prendo coscienza che sono rimasto solo io, in questa valle di lacrime, e farò tutto il possibile per rimanerci più a lungo nella speranza, quando sarò, di riunirmi in formazione con i miei colleghi, amici e fratelli.

VITTORIO DE ANGELIS

Caro Vittorio, tra le caratteristiche di un Pilota di Pattuglia Acrobatica ci sono senz'altro la passione, l'entusiasmo, la grinta, la tenacia, e la creatività... quindi sono sicuro che con una bella "john derry" riuscirai a spiazzare il tuo avversario.

ASSENZIO



Cavallino Rampante – Formazione 1960
Cap. Scala 4-43, Ten. Sabbatini 4-14,
Ten. De Angelis 4-12, Ten. Ferri 4-49

1961 – La P.A.N. nel ricordo del quattordicenne **Ino LUCIA** (*)

(*)"Hainsegnato diversi anni alla SSAM di Caserta. Hatenuotocorsia MEB (marconistielettronici di bordo), EMB (elettromeccanici di bordo) anche di altre Forze armate e, in virtù della sua specifica attività di professionista, agli EIE (elettricisti impianti elettrici)".

Il 1 Marzo 1961, ufficialmente, la PAN si costituì a Rivolto. Ufficiali Piloti, Specialisti e velivoli venivano dalla 4^a Aerobrigata di stanza a Pratica di mare che in quel periodo si stava rischierando a Grosseto e Grazzanise per l'imminente apertura al traffico dell'Aeroporto internazionale di Fiumicino. In aggiunta ai Piloti della 4^a arrivò a Rivolto anche il Ten. Gianni Pinato dalla 2^a Aerobrigata di Cameri.

Il Comandante del Gruppo era il Magg. Mario Squarcina, ex leader dei "Diavoli Rossi" della 6^a Aerobrigata di Ghedi, il Leader della formazione (il Comandante in volo) il Cap. Massimo Scala. Gli altri piloti erano il Ten. Carlo Sabbatini, gregario sinistro; il Ten. Franco Panario, gregario destro; il Ten. Antonio Ferri, fanalino e solista; il S.Ten. Bruno Vianello, gregario destro; il S.Ten. Silvano Imparato, gregario sinistro.

L'arrivo del nuovo Reparto fu, come di prassi, salutato dai Reparti Militari della zona ed in particolare si strinsero legami formali ed anche di stretta amicizia personale con Ufficiali del Reggimento di Cavalleria dei "Lancieri di Novara" il cui comando di Reggimento era a Codroipo, paese a pochi chilometri dalla base di Rivolto.

Mio padre fu uno degli Ufficiali del Reggimento che tenne più da vicino i rapporti formali con il giovane Reparto della AMI. Tale vicinanza fu sicuramente favorita dal suo carattere serio ma gioviale, dalla simpatia che naturalmente gli veniva attribuita, dalla stima che aveva verso i "giovani ragazzi della Pattuglia" e da una vecchia amicizia che Mario Squarcina gli ricordò che si era accesa tra loro due durante la guerra in Africa.



Rivolto 1961

da sx: Silvano Imperato, Antonio Ferri, Franco Panario, Mario Squarcina, Massimo Scala, Bruno Vianello, Carlo Sabatini. sotto: Gianni Pinato

Io ero un ragazzino riservato e forse un po' timido; da pochi giorni avevo compiuto i 14 anni e frequentavo la IV Ginnasio allo Stellini di Udine. Da sempre ero appassionato di "aeroplani"; seguivo sulle riviste specializzate tutto ciò che riguardava il volo, in particolare le caratteristiche dei velivoli militari, ed ero attratto dalle prodezze delle varie Pattuglie Acrobatiche italiane che negli anni si succedevano: Tigris Bianche, Cavallino Rampante, Diavoli Rossi ...

Quando mio padre, consapevole della mia passione, mi disse che era possibile visitare il nuovo Reparto e che lui stesso, amico di Squarcina e simpatizzante verso tutti gli Ufficiali Piloti, mi avrebbe accompagnato, mi parve di arrivare in paradiso: per me fu come un regalo inaspettato.

Mi parlò dei Piloti, mi sottolineò molto la figura signorile e professionale del Capitano Scala, "siciliano" del pari di mio nonno paterno, dei suoi fratelli e dei parenti di Avola, Siracusa; mi raccontò, a riprova della simpatia e della giovanile allegria di quei ragazzi, di quando, avendoli incontrati una sera ad una festa mondana nella ricorrenza di un fatto d'arme di un Reggimento di stanza a Trieste, avendo visto che fumavano e bevevano aveva chiesto scherzando se, nel loro lavoro, era concesso avere quelle libertà. Uno dei Piloti, se non ricordo male Vianello, gli rispose, simpaticamente, che si erano divisi i compiti, alcuni fumavano ed altri bevevano, tutto con moderazione.

Fu per me una conquista la prima visita a Rivolto: una sorta di mondo sognato, tra giovani uomini che ritenevo, giustamente, con caratteristiche mentali e professionali decisamente molto al di sopra della media.

Fui colpito dal garbo e dalla signorilità di Massimo che, sempre sorridente e misurato, mi spiegò, anche nelle mie visite successive, una infinità di cose sul volo, sul volo acrobatico, sulla vita dei Piloti, sulla pattuglia; una volta mi fece salire su un F 86 in

parcheggio; fu come un trofeo che sbandierai ai quattro venti, in particolare ai compagni del Liceo Stellini.

Rivolto, infatti, era diventata come una seconda casa dove andavo appena possibile con il Ten. Kurt Signorelli dei Lancieri, diventato molto amico di tutti i Piloti. non nego che tra Marzo e Aprile feci diversi filoni a scuola, con la sorridente complicità dei miei genitori; era una piccola concessione-premio in virtù del mio positivo profitto in un liceo molto severo i cui validi risultati vedo ancora.

Arrivò poi quel 3 maggio del '61 che ci riportò ad una realtà che, in quel periodo, lessi come surreale. Dell'incidente non ebbi notizia dai miei genitori che ben sapevano quale dolore avrei provato. Appresi il tutto la mattina del giorno dopo, nel percorso tra la stazione di Udine e l'Istituto Stellini, dalla voce del mio amico di sempre Gian Carlo: fu una doccia fredda.

Nei giorni a seguire andai con mio padre a trovare in clinica, Villa Bianca di Codroipo, Gianni Pinato che ricordo come una persona estremamente addolorata e che ripeteva di non rendersi conto e di non ricordare di come si fossero toccati in volo e soprattutto non ricordava di essersi "lanciato".

Il drammatico avvenimento ebbe un grosso impatto emotivo nel sociale di Udine e di tutto il Friuli, terra sempre molto vicina alle Forze Armate e soprattutto all'Aeronautica già dai tempi della prima Pattuglia di Campoformido.

I giornali, in particolare il Gazzettino di Udine ed il Messaggero Veneto, per molti giorni diedero ampio risalto all'accaduto.

Tutte le note, ricordo bene, erano espressioni sicuramente di resoconto giornalistico ma portato sempre con parole di affetto e vicinanza alla famiglia e ai Piloti del Reparto; mai, da quanto ricordo, furono espressi giudizi di critica o di becero disfattismo.

L'entusiasmo con cui la popolazione friulana aveva accolto la Pattuglia si concretizzò in una affettuosa, anche se silenziosa, come di costume, vicinanza ai familiari di Massimo ed al Reparto.

"Il Cap. Pilota Massimo Scala" anche nelle scuole fu menzionato e posto a riferimento quale esempio di alta professionalità ed attaccamento al dovere.

C'era, ai tempi, nelle scuole una diversa metodologia di misura dell' "uomo".

L'attaccamento al dovere, le capacità personali che restituiscono visibilità positiva non solo a se stessi ma anche al sociale di appartenenza, il distacco dal mero interesse economico erano valori molto sentiti e sottolineati quali esempi-guida, anche se con poche parole comunque sempre sincere e profonde.



Massimo divenne quindi un esempio anche per chi non lo aveva conosciuto e per chi aveva poche cognizioni e conoscenze di aerei e della Pattuglia, in quel periodo non ancora "Frecce Tricolori", ma affettuosamente definita la "Pattuglia di Rivolto".

La risonanza dell'incidente fu, quindi, molto estesa tant'è che nel 1962 o 63, non ricordo con precisione, fu istituito un premio letterario a Lignano, durante l'estate, in ricordo e ad onore del Pilota caduto in volo.

Il premio, il primo anno, fu vinto dal Ten. dell'AMI Vincenzo Santulli, primo P.I.O. della Pattuglia (prima di Rocchi), per la novella, emblematica nel titolo, "Nel ricordo si vive": la novella narra di un episodio di amicizia, o di amore, tra due persone durante l'ultima guerra in Africa. [...]

In armonia con l'assunto che recita "Nel ricordo si vive", credo sia sempre necessario ribaltare ai giovani le nostre esperienze significative.

Da persona pragmatica non sono certo propenso a rappresentare situazioni alla "Libro Cuore" ma credo che esempi specchiati di vita positiva vadano sempre proposti alla conoscenza di tutti.

L'incidente di Rivolto, sia pure nella sua drammatica conclusione, è proprio un episodio di vita che lega tanti parametri, tutti positivi, e come tale va quindi portato a conoscenza e riferimento, solennemente e senza enfasi inutili.

Questi episodi sono uno specchio con il quale confrontarsi.

Rimpianti o recriminazioni non sono mai produttivi; imporre percorsi ancor meno; gli esempi di vita sono però fondamentali per costruire un futuro di spessore.

Io spero, anzi sono convinto, che consessi come quello delle attuali "Frecce Tricolori", del pari di molte altre famiglie reali o di aggregazione culturale o di intenti, mantengano vivi, in accordo con i valori della nostra cultura, quei sentimenti di impegno, di serietà morale e di sereno sorriso e divertimento che sono il vero sale della vita. Solo così potremo ripetere allegramente la frase di Bruno Vianello: "Ci siamo divisi i compiti, alcuni bevono e gli altri fumano" completando poi tale incipit con "in modo tale da poter volare con criterio ed in sicurezza domani come sempre".

Ing. Ino LUCIA

POESIA del " PADRE "

Dal primo all'ultimo volo,
dalla prima festosa accoglienza,
all'ultimo commiato,
l'Eroe condusse
il suo compito ardito,

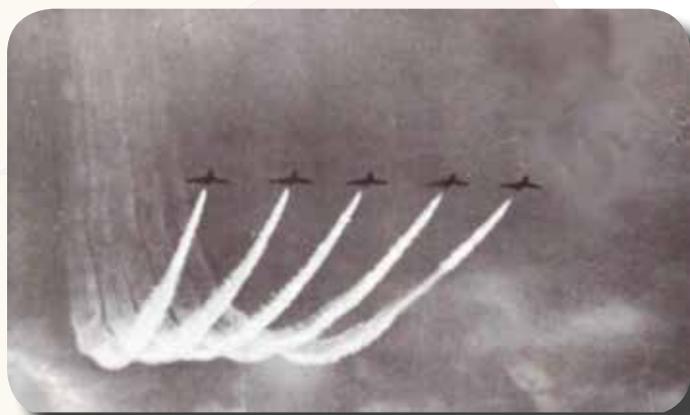
con occhi avidi e puri,
con pari fervore,
con pari vigore,
con pari sagacia.

Egli compiva,
con semplicità,
le più complesse prove.

La sua parola
e il suo comando
eran concisi,
come le sue acrobatiche figure,
ch'egli eseguiva
con volontà squadrata,
con le ali
della sua Freccia.

Sempre più parve
di approdare,
con dolce sentire,
al suo amore
col mio amore,
onde più volte,
sorvolò, a bassa quota,
la sua bella e fascinosa
Milazzo natia.

Tuo Padre



Milazzo 23 maggio 1963

**La Pattuglia compie a bassa quota 5 passaggi
durante l'inaugurazione del Monumento in memoria del**

Cap. Pil. MASSIMO SCALA

In ricordo di **ENNIO DEL FABBRO**

Alle Frece Tricolori dal 15.12.1973 al 31.12.1998

Motorista, Capo Velivolo, Capo Linea Volo

deceduto il 27 giugno 2019

Frammenti di notazioni, pensieri e ricordi di Ennio che vengono dal cuore.

Caro Ennio, dimmi la verità, pensavi davvero che non ce ne saremmo accorti?

Hai aperto la porta e hai varcato la soglia. Lo hai fatto con il tuo inconfondibile stile. Senza far chiasso, senza clamore.

In silenzio, con la tranquillità che ti ha sempre contraddistinto, hai abbassato la maniglia.

Ti sei voltato, incrociando lo sguardo sereno e colmo di amore di Carmen. Le hai sorriso teneramente, facendole sciogliere la stretta delle vostre dita incrociate.

Sempre guardandola sei entrato nella stanza...



Noi Piloti si sa, siamo viziati. Non tutti naturalmente. Ma generalmente lo siamo.

A noi... ci piace volare.

Tutto il resto è noia. Tutto il resto è corollario, secondario, accessorio.

Per noi è essenziale poter salire sull'aeroplano, legarsi, mettere in moto, decollare e poi... gioire della nostra passione.

Estremizzando, si potrebbe dire che al Pilota, di tutto il contorno importa molto poco.

Siamo un po'... "egocentrici" insomma.

Beh sì. Questa naturalmente è la teoria. La realtà di tutti i giorni è un po'.. diversa.

E' un po' come per il Chirurgo virtuoso. A lui interessa arrivare in Sala Operatoria, indossare camice e guanti e... cominciare a "tagliare".

Cosa sia stato fatto prima e dopo, che qualcuno abbia portato il paziente nella Piastra Operatoria, lo abbia preparato, lo abbia rassicurato, sostenuto ed incoraggiato. Lo abbia addormentato e predisposto bene per l'intervento, al Chirurgo generalmente questo non interessa molto.

Salvo capire poi, soprattutto se per un qualche motivo passa "dall'altra parte", cosa significa veramente finire sotto i ferri.

Il patema d'animo che si prova, la paura, l'inquietudine, il batticuore.

Allora l'atteggiamento cambia, e si cominciano ad apprezzare la gentilezza, la pazienza, l'umanità delle Nurse di Sala, dell'aiuto Anestesista, di tutto quell'intorno che prima era del tutto invisibile e astratto.

E così capita anche per molti di noi Piloti. Almeno così... è stato un po' per me.

Piano piano però, poi "realizzi" che c'è tutta una cornice che si muove intorno e che ti permette di fare ciò che ti piace così tanto.

Allora inizi ad apprezzare il lavoro di tutte quelle persone, spesso più specializzate ed esperte di te nel conoscere l'aeroplano, che ti consentono di volare bene e sicuro.

Il primo di questi personaggi che si comincia ad apprezzare è quello che, fin dai primi voli, ti segue, ti accudisce, ti aiuta, ti consente di superare la tensione della prima messa in moto. E poi ti accoglie, ti assiste mentre ti sleggi e ti facilita mentre, magari ancora un po' tremante, cerchi di scrivere il Libretto di volo dopo una sortita un po' "intensa".

A lui lascerai il tuo destriero, sapendo che lo lascerai in ottime mani: il Crew Chief.



30 luglio 1977 RAF FINNINGLEY (GB)

**il Ten. Col. ZARDO, già Com.º Freccie Tricolori '73 '74,
saluta un gruppo di Tecnici e Specialisti**

**da sx in piedi: DEL FABBRO, LODOLO, GERMANO, QUASSI, MULATTI, ZARDO,
ROCCHI, CHIAVON, ANDRIGHETTONI, CHIRIANNI, SICOLO, ADULENTI, D'AGOSTINI,
RAVANELLO, PASCHINI**

**da sx seduti: PERIN, IPPOLITO, CARGNELUTTI, TOMADA, COMODIN,
PASSONI, ZANIN, LOCCI, PLAITANO.**

Di loro imparerai a conoscerne i movimenti, le facce, i gesti. Magari non ti ricorderai i loro nomi, quando sei in uno dei tanti Reparti dell'AM, cambiandoli praticamente ad ogni volo. Ma senz'altro, già allora, avrai cominciato ad apprezzarne il lavoro e a rispettarne la fatica. Comincerai a capire chi è più bravo, più meticoloso, più comprensivo.

Poi... arrivi in Pattuglia e le cose in qualche modo... cambiano.

Si perché a Rivolto, dopo un anno di addestramento e sudore, quando, dopo tante frustrazioni, riuscirai ad entrare nella formazione ufficiale, allora... avrai il "tuo" velivolo.

Imparerai a conoscerlo a menadito, esplorandone tutte le angolature del suo inviluppo di volo. Lo padroneggerai come pochi altri.

Alcuni lo percepiranno come un amico intimo. Altri come uno strumento di impiego. Ma tutti lo ameranno.

E oltre al tuo velivolo, avrai anche... il "tuo" Crew Chief.

I Crew Chiefs della PAN sono veramente un "mito".

Non perché siano specialisti migliori di quelli degli altri Gruppi di Volo. Ma il rapporto umano che sempre si instaura con loro, tra Pilota e Crew Chief, nel "nostro Reparto" è decisamente unico, speciale e per certi versi "esclusivo".

Personalmente mi rammento benissimo di tutti i "Crew Chiefs" con cui ho avuto a che fare. Mi ricordo perfettamente, come fosse oggi, la loro competenza, la loro passione, il loro carattere, la loro lealtà. Soprattutto mi sento ancora addosso la loro umanità e amicizia.

Ho stimato moltissimo questi professionisti e ho sempre avuto uno splendido rapporto con loro, basato, certamente sulla professionalità, ma soprattutto sulla condivisione di valori, di ideali, di etica morale.

Con loro a fianco ho sempre affrontato tutte le incognite del volo di manifestazione, anche quelle più intense e speciali, come il primo volo ufficiale da gregario o quello da Leader, oppure il primo basso con "urlo", sempre con la massima sicurezza e tranquillità professionale.

Se ho fatto quello che ho fatto, e sono sicuro che il concetto vale anche per quelli che hanno volato, che volano e voleranno sul "velivolo blu col tricolore italiano", è anche grazie al loro insostituibile e prezioso supporto.

E così come per i Piloti e per tutto il personale del 313°, anche nei Crew Chiefs ci sono quelli che riteniamo bravi, quelli più bravi e poi.... ci sono i "pezzi unici".



1996 – Specialisti P.A.N.

**da sx: ROSSI, CADONA', BELLINA, DEL FABBRO, PLAITANO, DE NEGRI
FADI, CRISCUOLI, D'ANGELO, DORMENTONI, BARDINO.**

Quelli che indubbiamente possiedono un quid impalpabile che li distingue dagli altri.

Ennio era uno di questi.

L'ho "scoperto" nel tempo. Guardandolo, osservandolo, quasi... studiandolo da lontano.

Quante volte, legato dentro il mio 7 mentre, con la trepidazione del nuovo arrivato col cuore a mille, guardando le nubi che velocemente si addensavano sopra la mia testa aspettando il comando per la messa in moto, guardavo poco più in là e ti osservavo, Ennio.



"GIBI" MOLINARO con ENNIO DEL FABBRO

Mi chiedevo... ma come fa una persona normale a fare da Crew Chief a GB¹. E' umanamente impossibile!

E in effetti era proprio così. Non era umanamente possibile.

Vedere come ti muovevi attorno all'aeroplano: rapido, preciso e puntuale. Guardare come parlavi a GB, quasi sussurrando parole che soltanto voi potevate udire, come chiusi in una bolla: tu e GB.

Un duetto, quasi un riscaldamento per il "concerto" che da lì a poco si sarebbe tenuto e che avrebbe fatto entrare in risonanza, come un diapason efficiente, il cuore e la testa dei tanti appassionati venuti a osservarci.

Caro Ennio, eri una persona davvero speciale. Eri competente ben sopra l'eccellenza media PAN, infaticabile, scrupoloso, attento, puntuale.

Ma eri soprattutto un essere umano assolutamente brillante, gradevole e garbato.

Sotto lo sguardo serio e talvolta severo, c'era sempre quel pizzico di positività che rendeva tutte le cose, anche le più complicate, realizzabili con semplicità e misura.

Lavorare con te è stato un privilegio riservato a pochi e questo

non potrà mai essere cancellato dalla mia mente e dal mio cuore.

Grazie Ennio. Per quello che sei stato, per l'amicizia che mi hai concesso, per la professionalità che mi ha sempre supportato ed aiutato.

L'ho saputo che ero al mare, disteso su un lettino al sole caldo Salentino.

Stavo osservando, rapito, un aquilone che volteggiava "felice" nel cielo.

Poi... uno schiocco secco.

Il cellulare ha preso a vibrare.

Ho riguardato in alto. L'aquilone si era liberato e veleggiava libero nel blu.

Ho guardato chi mi stava chiamando. Era Stefano... l'aveva appena saputo!

Ho letto, non molto tempo fa, una poesia, di Henry Scott Holland "La morte non è niente" (Maggio 1910).

La morte non è niente. Non conta.

Io me ne sono solo andato nella stanza accanto.

Non è successo nulla.

Tutto resta esattamente come era.

Io sono io e tu sei tu

e la vita passata che abbiamo vissuto così bene insieme è immutata, intatta.

Quello che eravamo prima l'uno per l'altro lo siamo ancora.

Chiamami con il vecchio nome familiare.

Parlami nello stesso modo affettuoso che hai sempre usato.

Non cambiare tono di voce,

Non assumere un'aria solenne o triste.

Continua a ridere di quello che ci faceva ridere,

di quelle piccole cose che tanto ci piacevano quando eravamo insieme.

Sorridi, pensa a me e prega per me.

Il mio nome sia sempre la parola familiare di prima.

Pronuncialo senza la minima traccia d'ombra o di tristezza.

La nostra vita conserva tutto il significato che ha sempre avuto.

È la stessa di prima,

C'è una continuità che non si spezza.



Cos'è questa morte se non un incidente insignificante?

*Perché dovrei essere fuori dai tuoi pensieri
solo perché sono fuori dalla tua vista?*

Non sono lontano, sono dall'altra parte, proprio dietro l'angolo.

Va tutto bene; nulla è perduto.

Un breve istante e tutto sarà come prima.

*E come rideremo dei problemi della separazione
quando ci incontreremo di nuovo!*

E' così che voglio ricordarti Ennio.

In quella stanza a cui ho sempre e comunque accesso.

Mi affaccio e ti vedo lì, insieme a John, Lino, Mario, Ivo, Giorgio, Fabio e tanti altri.

Ci osserviamo e ci salutiamo con la mano.

Poi torniamo alla nostra vita di tutti giorni. Tanto tu sei sempre lì.
Nel mio cuore.

*"Non sei lontano, sei dall'altra parte, proprio dietro l'angolo",
"sei nell'altra stanza!"*

GIGI ZANOVELLO

LA FATICA DEI MATERIALI IN CAMPO AERONAUTICO



INTRODUZIONE.

In campo aeronautico i fenomeni di fatica hanno una rilevante importanza per i catastrofici effetti che possono causare sulle strutture di un aeromobile.

L'entità delle sollecitazioni di fatica cui possono essere soggetti gli elementi strutturali dipendono dal tipo di manovra, dalle condizioni

atmosferiche, dai parametri di volo (quota, velocità, accelerazioni del baricentro etc.) e dalle condizioni di decollo e atterraggio.

Tenendo in considerazione tutte le manovre che si eseguono durante una missione di volo, in particolare per un "velivolo acrobatico", si deduce l'importanza che bisogna dare a tale fenomeno e la necessità di stabilire un opportuno programma di manutenzione preventiva focalizzata al controllo del fenomeno della fatica.

FONTI DI DETERIORAMENTO STRUTTURALE DI UN AEROMOBILE

La struttura di un velivolo è suscettibile alle seguenti fonti di deterioramento:

1. DETERIORAMENTO AMBIENTALE

Dovuta essenzialmente ai fenomeni corrosivi dipendenti sia dall'esposizione del velivolo (zone umide, agenti naturali etc.), sia dai trattamenti di lavorazione meccanica e termici.

2. DANNEGGIAMENTO ACCIDENTALE

Dovuta al deterioramento fisico di un componente meccanico causato dal contatto, dall'impatto con un oggetto o da un errore umano sia del costruttore che della manutenzione.

3. DANNEGGIAMENTO DA FATICA

Per fatica s'intende il deterioramento fisico del materiale, causato da sollecitazioni che possono essere dei carichi ripetuti allo stesso modo o variabili in frequenza in modo aleatorio nel tempo.

Anche se le sollecitazioni avvengono nel campo elastico dei materiali, il ripetersi nel tempo di tale fenomeno, può creare degli inizi di rottura che possono portare al cedimento totale del componente (nota come: *regola del fil di ferro*).

Anche se in passato nella costruzioni aeronautiche veniva largamente impiegato il legno, oggi si utilizzano prevalentemente leghe metalliche e compositi in fibra.

I materiali metallici sono contraddistinti da una struttura molecolare omogenea e sono quindi *isotropi*

(hanno caratteristiche fisiche uguali in tutte e tre le direzioni spaziali X, Y, Z).

Oltre alle tradizionali strutture in lega leggera a base di alluminio (*avional, ergal, etc.*) o di titanio, negli ultimi decenni sono stati sviluppati dei materiali compositi (*fibre di carbonio, grafite, kevlar, vetro e boro*) che stanno imponendosi per il ridotto peso e per le elevate caratteristiche meccaniche.

Basti pensare che nei recenti velivoli sia militari (*F35*) che civili (*Boeing 787 ed Airbus 350*) l'impiego di elementi strutturali in composito ha raggiunto un valore di circa il 40 %.

Tali materiali sono formati da strati di fibre unidirezionali immerse in una matrice plastica ed hanno una elevata resistenza solo in una certa direzione e trascurabile nelle altre due, pertanto sono materiali ortotropi. La sovrapposizione di più strati con orientamento angolare diverso dà luogo a materiali con rinforzo multi-direzionale e quindi assimilabili per la loro resistenza ai componenti metallici.

Nei compositi, similmente a quanto accade nei materiali isotropi, la rottura per fatica è progressiva e si manifesta con la propagazione di una o più cricche aventi determinata forma e lunghezza.

Mentre nei materiali isotropi la formazione di un difetto è seguita da una crescita relativamente veloce, in un composito il danneggiamento per fatica può iniziare molto prima del cedimento e la formazione di cricche può in certi casi, a causa dell'intima struttura del laminato, subire un arresto e non portare alla rottura dell'elemento.

a. Modalità d'intervento in fase di progettazione

In fase di progettazione, un aspetto importante è rappresentato dalla morfologia dei vari componenti strutturali. Pertanto, allo scopo di aumentare il n° dei cicli di fatica ammessi, deve essere posta particolare attenzione alla forma dei vari componenti costituenti il velivolo.

Nella terminologia tecnica si dice che bisogna fare molta attenzione "all'effetto d'intaglio", dovuto alle brusche variazioni di sezione ed agli spigoli vivi angolari.

Nella progettazione, si dovranno privilegiare forme arrotondate con ampi raggi di raccordo. A supporto di quanto detto prima, voglio citare un caso che ha scosso molto l'opinione pubblica negli anni '50, quando si sono verificati dei cedimenti strutturali con perdita di alcuni dei velivoli da trasporto inglesi *de Havilland DH106 Comet*.

La Commissione d'Inchiesta seguita al cedimento della fusoliera, ha stabilito che la causa dell'incidente era da ricercarsi nella forma dei finestroni, che anziché essere arrotondata, presentava degli spigoli vivi, che davano luogo a microfratture invisibili nel reticolo metallico della stessa fusoliera.

Già nella fase sperimentale che segue la progettazione e precede la costruzione dei prototipi, si valuta la capacità del velivolo a sopportare i carichi di fatica sottoponendo un suo prototipo a *fatica simulata*. Durante tale simulazione vengono applicati tutti i casi standard di carico in volo compreso l'effetto delle raffiche. Pertanto, la struttura viene sollecitata da martinetti, in modo tale da indurre e simulare le oscillazioni e le condizioni di carico nelle ali e negli impennaggi e nelle altre parti soggette a carichi dinamici: stabilizzatori, alettoni, ipersostentatori e carrelli d'atterraggio. Anche la fusoliera viene sottoposta a gonfiamenti /sgonfiamenti in modo da simulare gli effetti della pressurizzazione e della permanenza a basse temperature (-40° C).



b. Modalità d'intervento in fase di manutenzione.

In fase di progetto per ogni componente viene definito un certo numero di cicli (es. 400.000).

Ebbene, in fase di manutenzione, al raggiungimento di circa il 50% di tale n° di cicli, normalmente si dovrebbero iniziare le attività per dei controlli più approfonditi, rispetto a quanto già viene normalmente eseguito.

Per citare un'esperienza personale, negli anni '70 quando facevo servizio presso il **Centro Manutenzione G.91** di Treviso durante le "ispezioni



Ufficiali Tecnici C.M. 2° Stormo (in tuta invernale)
in basso da sx: Ten. Meroi, S.Ten. Vania, S.Ten. Fiale
in alto da sx: S.Ten. Auria, Ten. Galassi, S.Ten. Gos,
Ten. Giusberti, Ten. Pianca





22 settembre 1978 – Ventennale G91 (Aeroporto Treviso)

base” che venivano eseguite ogni 100 ore di volo, da parte degli Specialisti c’era un’attenzione particolare nell’evidenziare eventuali presenze di inizi di rottura specialmente nelle parti strutturali più sollecitate quali gli attacchi alari, i fissaggi dei comandi di volo, le gambe del carrello etc..

- la radiografia
- gli ultrasuoni a Laser
- la termografia
- le correnti indotte

Risulta evidente che la vita utile del velivolo, al di là della obsolescenza derivante dallo sviluppo tecnologico dell’avionica di bordo e dall’evoluzione motoristica, dipende unicamente dal suo ciclo di fatica.

Pertanto, gli aerei strutturalmente più sollecitati avranno una vita più breve, rispetto a modelli analoghi.



Ufficiali Tecnici e Sottufficiali Specialisti impegnati nel restauro del Macchi 200, già dell’ISIS A.Malignani di Udine in occasione del 50° Anniversario del 2° Stormo

Se questo era di prassi per i velivoli G.91 R, in carico al 2° Stormo, diventava un lavoro che richiedeva ancora maggior attenzione ed impegno per i velivoli G.91 PAN, che presentavano uno spettro di fatica molto più severo.

In passato, per fermare la propagazione della cricca, qualora non ci fosse la disponibilità del ricambio, in modo molto empirico venivano eseguiti dei piccoli fori circolari in corrispondenza dell’estremità della stessa.

Tale procedura di sopravvivenza, oggi non sarebbe assolutamente più tollerata.

Per tenere sotto controllo tale fenomeno vengono definiti degli attenti programmi di manutenzione strutturale, che permettono in fase preventiva di conoscere le condizioni di integrità dei vari componenti.

Oltre al normale controllo a vista, già in passato ed ancora di più oggi viene impiegata una strumentazione basata su dei **Controlli Non Distruttivi** (CND), che permettono delle analisi molto più esaustive ed affidabili in modo che l’indagine offra maggiore garanzia e precisione.

Citiamo ad esempio:

- i liquidi penetranti
- la magnetoscopia



**Aeroporto Treviso 7.9.1975
Manifestazione Frece Tricolori
in occasione 50° Anniversario 2° Stormo**

CONCLUSIONE

Le sollecitazioni a fatica rappresentano una delle più complesse condizioni di carico a cui è soggetta la struttura di un velivolo.

In aeronautica il problema di tali sollecitazioni è affrontato in modo attento e scrupoloso attraverso dei controlli e delle azioni manutentive che permettono di rilevare ed eventualmente eliminare il danneggiamento causato da tali fenomeni.

Ten. Col. Gari GIANMARCO PIANCA

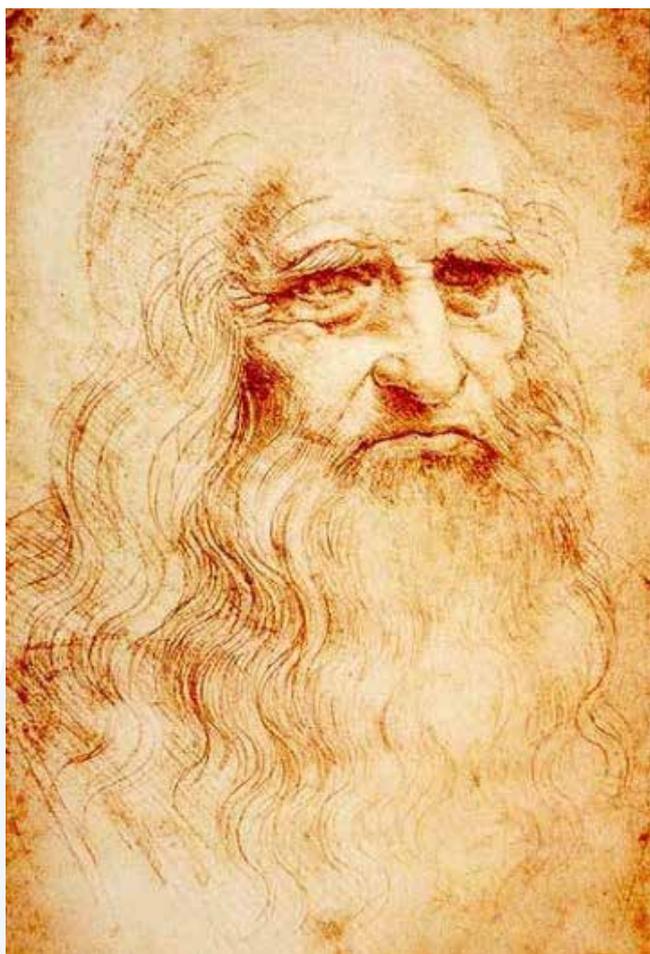
Corso Centauro III

Nel 2019 ricorrono i **500** anni
dalla morte di

LEONARDO da Vinci

personaggio storico unico

**inventore, artista, scienziato, ingegnere, scultore,
biologo, musicista, architetto, filosofo.**



LEONARDO DA VINCI - Autoritratto

Leonardo di Ser Piero d'Antonio nasce il **15 aprile 1452** nel borgo di Vinci, tra Empoli e Pistoia.

Il padre, notaio, l'ebbe da Caterina, una donna di Anchiano che sposerà poi un contadino.

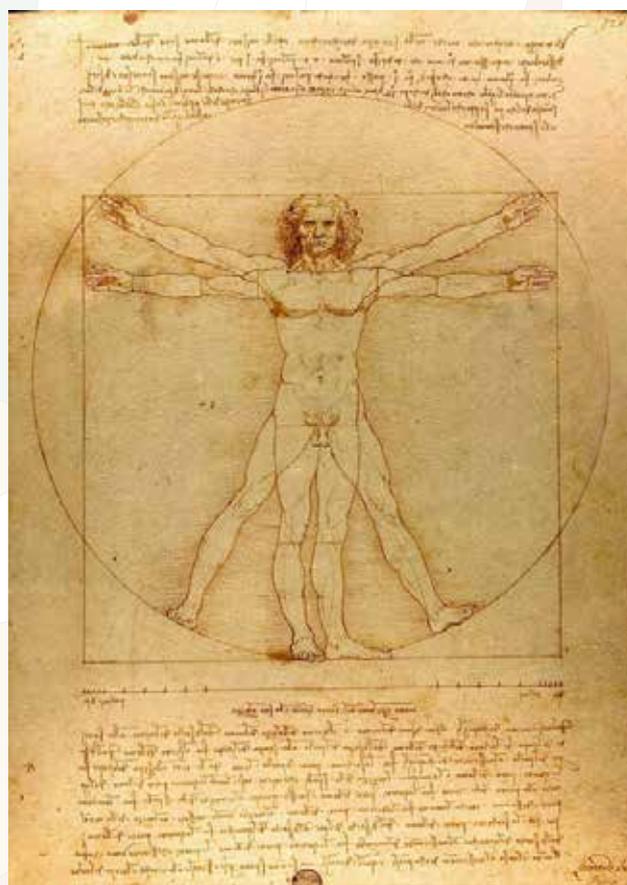
Nonostante fosse figlio illegittimo il piccolo Leonardo viene accolto nella casa paterna dove verrà allevato ed educato con affetto.

A sedici anni il nonno Antonio muore e tutta la famiglia, dopo poco, si trasferisce a Firenze.

La precocità artistica e l'acuta intelligenza del giovane Leonardo spingono il padre a mandarlo nella bottega di **Andrea Verrocchio**: pittore e scultore orafo acclamato e ricercato maestro. L'attività esercitata da Leonardo presso il maestro **Verrocchio** è ancora da definire, di certo c'è solo che la personalità artistica di Leonardo comincia a svilupparsi qui.

Possiede una curiosità senza pari, tutte le discipline artistiche lo attraggono, è un acuto osservatore dei fenomeni naturali e grandiosa è la capacità di integrarle con le sue cognizioni scientifiche.

Il **2 Maggio 1519** il grande genio del **Rinascimento** spirava.



**L'Uomo Vitruviano di Leonardo da Vinci
il disegno più famoso del mondo**

Dopo la sua morte, il grande artista viene inumato come sua volontà nel Castello di Amboise (Valle della Loira) presso la chiesa di San Fiorentino. Non si conosce però il luogo esatto della sua sepoltura perché la chiesa viene distrutta e profanata nel 1807.

I presunti resti ritrovati durante gli scavi del 1863 sono stati trasferiti nella cappella di Sant'Uberto, posizionata sulle grandi terrazze del Castello di Amboise, dove oggi troviamo la lastra tombale di Leonardo da Vinci.



LEONARDO e il volo

Per **Leonardo**, riuscire a far volare un uomo è stata certamente la sfida più ambiziosa che abbia tentato di vincere.

Nel 1486 maturò la convinzione che l'uomo potesse riuscire a volare: «potrai conoscere l'uomo colle sue congegnate e grandi ale, facendo forza contro alla resistente aria, vincendo, poterla soggiogare e levarsi sopra di lei».

Nei primi anni del Cinquecento dedicò specifica attenzione allo studio del volo e al progetto di una macchina volante.

Pensò di produrre un **trattato sul volo** diviso in quattro capitoli: «<<Dividi il trattato degli uccelli in quattro libri, de' quali il primo sia del volare per battimento d'ali e: il secondo del volo senza battere d'ali e, per favor di vento, il terzo del volare in comune, come d'uccelli, pipistrelli, pesci, animali, insetti; l'ultimo del moto strumentale>>».

Il trattato non fu mai completato ma, nei primi mesi del 1505, scrisse parte del **Codice sul volo degli uccelli**, conservato presso la Biblioteca Reale di Torino, nel quale si proponeva di comprendere il segreto del volo.

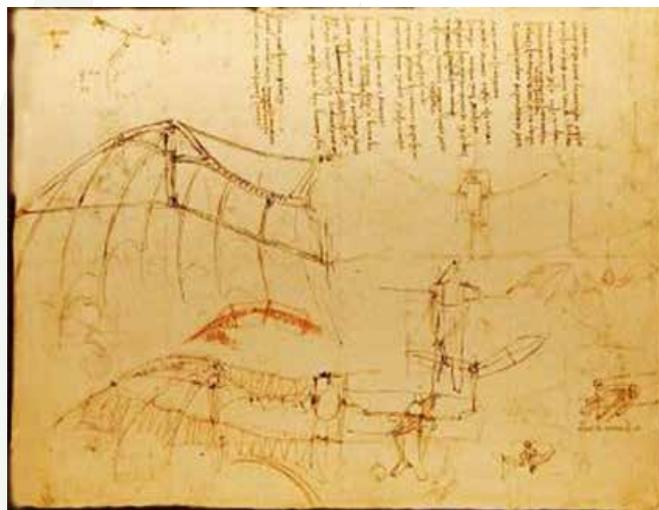
Il Codice contiene i ragionamenti più avanzati di Leonardo sul volo, incluso il **Grande Nibbio**, la sua macchina volante più complessa ed evoluta.

Nel 1508 **Leonardo** allargò i suoi studi alla comprensione anatomica della struttura degli uccelli e alla resistenza aerodinamica generata dall'aria, mentre, intorno al 1515, si concentrò sulla comprensione dei fenomeni fisici legati alla caduta dei corpi e ai movimenti dell'aria.

Partendo dalle conoscenze acquisite nello studio gli uccelli, **Leonardo** tentò di costruire le sue **macchine volanti**, in alcuni casi messe in opera, come sembra confermare un appunto autografo senza data: «Piglierà il primo volo del grande uccello sopra del dosso del suo magno Cecero empiendo l'universo di stupore, empiendo di sua fama tutte le scritture e gloria eterna al luogo dove nacque».

Dall'appunto di **Leonardo** s'ipotizza che abbia fatto provare una delle sue macchine volanti al suo collaboratore Tommaso Masini, lanciandolo dalla collina di Fiesole, senza però avere successo: pare, infatti, che Masini cadde malamente, rompendosi una gamba.

Leonardo da Vinci e la sfida del volo l'ambizione diventa progetto



Volare, uno dei più grandi sogni dell'umanità, uno dei progetti più ambiziosi al quale l'uomo si sia mai avvicinato, un percorso che ha visto fallire, nel tentativo, molte delle menti geniali di cui la storia ha avuto testimonianza.

Anche **Leonardo Da Vinci** non fu immune dal fascino esercitato dall'idea di **un uomo capace di volare** ed è proprio in questa idea che, a partire dai primi anni del '500, il genio leonardesco concentra le sue ambizioni.

Leonardo voleva eccellere, desiderava essere ricordato, superare i maestri col fine di rendere la sua memoria immortale. E se **Brunelleschi**, modello di **genio ingegneristico**, aveva sfidato altezze immense con la Cattedrale di Firenze, per superarlo Leonardo poteva tentare solo col volo, raggiungendo altezze ancor più elevate e **oltrepassando limiti** con i quali in pochi si erano confrontati.

Leonardo cominciò a studiare il concetto e la meccanica del volo unendo natura e ingegneria: la contaminazione delle discipline è un aspetto che ricorre così spesso nella pensiero leonardesco che può considerarsi un vero e proprio *'marchio di fabbrica'* del suo genio.

Ragionando sul volo, osservando la natura e gli uccelli Leonardo ebbe un'intuizione capace di discostarlo dalle convinzioni degli scienziati dell'epoca, che vedevano il volo come un processo misterioso e quasi magico. Leonardo, osservando i movimenti dei volatili, capì che nel volo non c'era nulla di magico ma solo **semplice e mera meccanica**.

Lo **studio della conformazione delle ali degli uccelli** e l'indagine sulle **correnti d'aria** rese chiaro a Leonardo che il volo dell'uomo non fosse un'impresa impossibile, ma riproducibile con la giusta meccanica.

Figlio dell'esperienza, Leonardo arrivò a teorizzare in maniera molto empirica i **principi di aerodinamica** teorizzati solo parecchio tempo dopo.

Ed ecco che, uno dopo l'altro, Leonardo progetta strumenti capaci di supportare, a livello teorico, il volo umano: il paracadute, la vita aerea (da molti considerata prototipo dell'elicottero) e le molte ali battenti progettate e costruite da Leonardo sono solo alcuni esempi di come il genio toscano tentò di realizzare il suo sogno più grande.

Il volo, un sogno in cui Leonardo avrà fede per tutta la vita nonostante le difficoltà, gli insuccessi e i fallimenti a cui va costantemente incontro la sua più grande e voluta impresa, quella con la quale era convinto di diventare immortale e ricordato dai posteri.

Così non è stato, ma Leonardo da Vinci, ad oggi rimane **una delle personalità più geniali** che la storia dell'arte, la scienza e l'ingegneria abbiano mai conosciuto.

Serena Fogli

LEONARDO e le macchine per volare

tratto da www.scuola3d.eu

Leonardo è sempre stato affascinato dal volo ed ha progettato numerosi tipi di macchine per volare.

I suoi studi si basavano su tre aspetti: l'attenta osservazione degli uccelli l'indagine fisica del mezzo che rende possibile il volo: l'aria, i venti, le correnti, l'analisi e la scelta dei materiali più adatti alla realizzazione delle sue macchine.

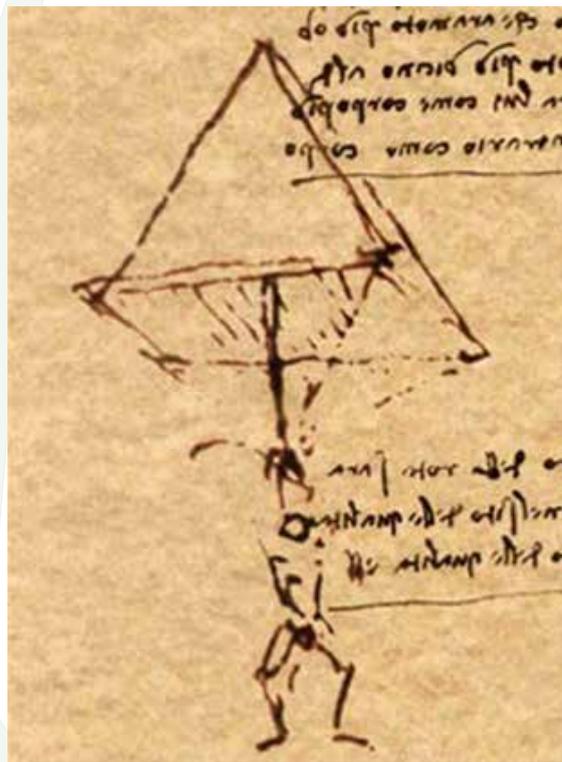
Egli era convinto che l'uomo potesse costruire congegni simili alle ali degli uccelli ("L'uccello è strumento operante per legge matematica, il quale strumento è in potestà dell'uomo poterlo fare") ed imitare il loro volo, che assimilava al nuotare dei pesci ("Scrivi del nuotare sotto acqua e avrai il volare degli uccelli per l'aria").

Leonardo però non è mai riuscito a volare, soprattutto a causa della mancanza di materiali abbastanza leggeri e robusti. I suoi progetti hanno comunque anticipato molte delle apparecchiature che vediamo in funzione oggi.

1. Paracadute

Leonardo nei suoi studi si accorge che l'aria si può comprimere e può esercitare una resistenza in grado di sostenere un corpo.

Da queste osservazioni nasce il **progetto di paracadute**, costituito da una struttura rigida a forma di piramide, rivestita di lino inamidato. L'aria che si accumula all'interno del paracadute dovrebbe spingerlo verso l'alto, rallentando la sua caduta e contrastando la forza di gravità.

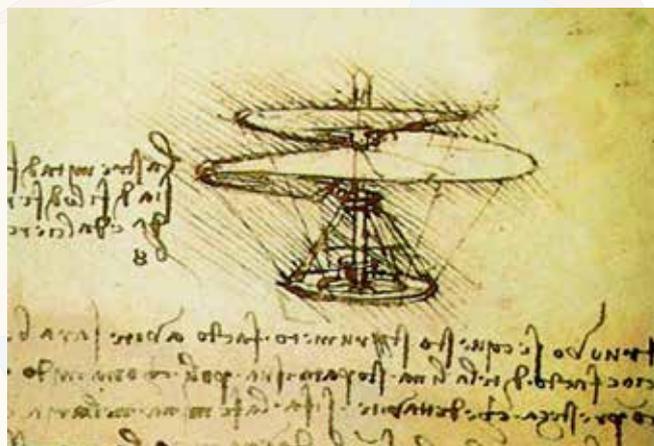


2. Vite aerea

All'incirca nello stesso periodo Leonardo progetta la **vite aerea**, conosciuta anche come elicottero di Leonardo.

Secondo lo studioso, l'aria può comportarsi come un corpo solido: un oggetto che viene avvitato al suo interno dovrà quindi sollevarsi verso l'alto, esattamente come una vite, girando, penetra nel legno.

Nel progetto di Leonardo, la vite aerea è di grandissime dimensioni: essa infatti avrebbe dovuto essere messa in movimento dalla spinta di alcuni uomini che, girando intorno all'asse di rotazione, avrebbero prodotto l'energia necessaria per farla volare.





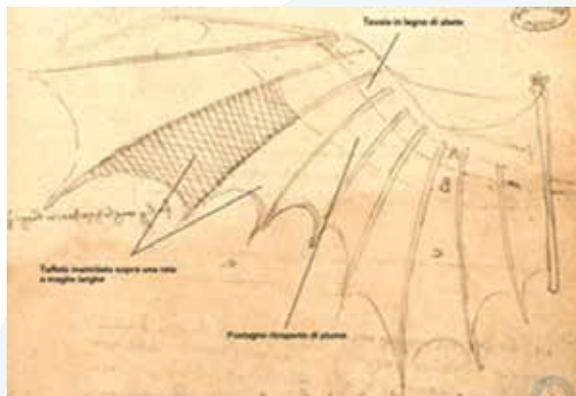
3. Ala a sportelli

Il paracadute e la vite aerea costituiscono un caso isolato negli studi sul volo: la maggior parte delle macchine progettate da Leonardo è infatti dotata di ali.

Dopo varie ricerche, egli progetta un tipo di "ala a sportelli", di forma simile a quella del pipistrello, che suddivide in tre zone per le quali prevede l'impiego di materiali diversi (legno di abete, fustagno ricoperto di piume e taffetà inamidato teso sopra una rete a maglie larghe), cercando di alleggerirla progressivamente.

La combinazione rete-taffetà, separandosi durante l'alzata e ritornando ad aderire durante l'abbassata, dovrebbe agevolare il movimento dell'ala, sfruttando la resistenza dell'aria.

L'ala tipo pipistrello non è comunque una scelta definitiva. Una delle ultime macchine progettate dall'artista, infatti, usa un tipo di ala completamente diverso, con un'ossatura simile a quella di una mano.



4. Attrezzo per la prova di ali battenti

Nell'ambito degli studi sull'ala, sono molto importanti anche per valutare la capacità di sostenere in volo la macchina e il suo pilota.

A questo scopo l'artista escogita diverse esperienze, fra le quali la più nota è quella dell'**attrezzo per la prova di ali battenti**.

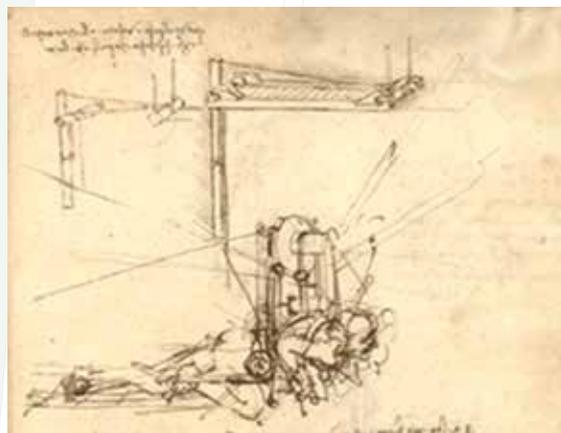
Con questa apparecchiatura Leonardo intende verificare se, azionando l'ala meccanica, la forza di un uomo è sufficiente a sollevare un peso di (visibile sotto l'ala).

Se la forza sviluppata dalla spinta dell'uomo e dal movimento dell'ala battente era sufficiente, il peso si sollevava da terra e rimaneva sospeso grazie a successive, rapide battute.



5a. Pilota in posizione distesa

che con la forza di gambe e braccia aziona una macchina a quattro ali



5b. Macchina volante

Gli studi sull'ala non si limitano ad esaminarne forma e struttura, ma si estendono anche ai suoi movimenti e soprattutto al motore che ha il compito di produrli.

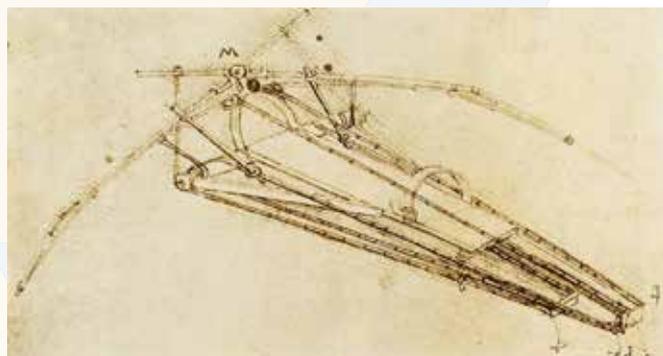
Tale motore è generalmente l'uomo, che aziona le ali tramite complicati dispositivi, spesso basati sullo scorrimento verticale ed alternato di funi.

Data la complessità del meccanismo motore, cui si aggiunge il notevole peso della macchina, diventa determinante l'energia che l'uomo è in grado di produrre.

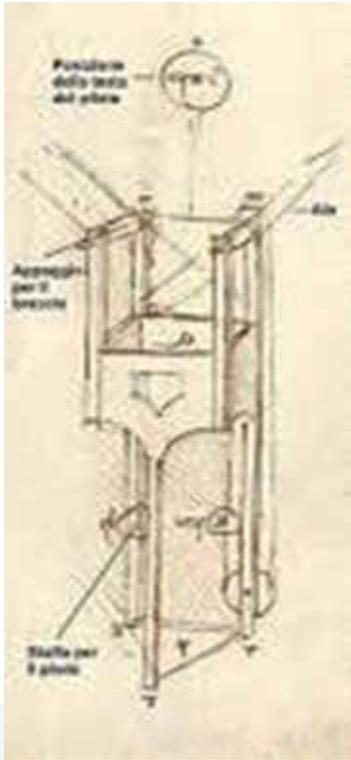
Per moltiplicarla quanto più possibile, Leonardo studia il modo di combinare il peso del pilota con l'azione di diversi suoi muscoli, di gambe, braccia, dorso e perfino della testa.

Nella macchina volante il pilota, posto in posizione distesa, spinge sui pedali e aziona le ali.

La novità di questa macchina sta anche nel movimento delle ali che, oltre a compiere un movimento rotatorio, si piegano anche verso l'interno, imitando in tutto i volatili.



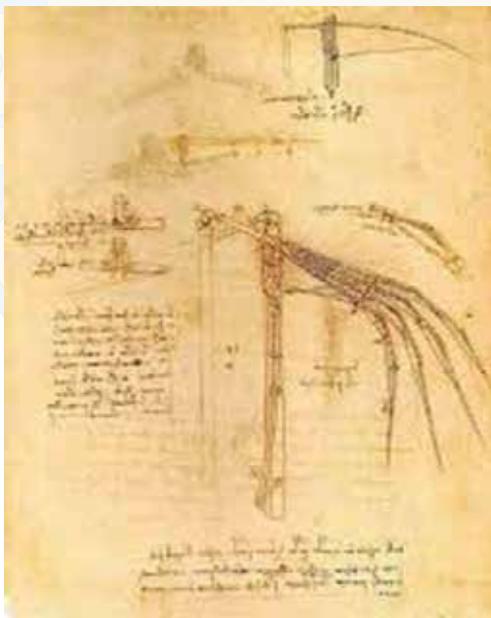
6a. L'alloggiamento del pilota nella macchina ad ala battente con struttura di appoggio verticale



6b. Ali meccaniche

Parallelamente, Leonardo si concentra sulla posizione più funzionale da far assumere al pilota, ponendolo sia disteso che in piedi e scegliendo infine questa seconda soluzione che, oltre ad essere più comoda, garantirebbe una migliore stabilità di volo.

Il movimento delle ali viene azionato dalle gambe e dalle braccia, per mezzo di staffe, funi e carrucole collegate alle ali.



7. Traiettorie di uccelli in presenza di differenti condizioni di vento

In un primo periodo, quindi, Leonardo tenta di riprodurre artificialmente la struttura ed i movimenti dei volatili, facendo così delle sue macchine una sorta di uccello meccanico.

Il pilota però deve riuscire a sviluppare l'energia sufficiente per muovere le ali con la necessaria rapidità e forza.

Leonardo ben presto si rende conto che questo non è possibile e pertanto ritorna ad osservare il volo degli uccelli, per comprenderne esattamente la dinamica.

Si rende così conto che, se gli uccelli di piccola taglia utilizzano la battuta d'ala per volare, quelli medio-grandi, in particolare i rapaci, si librano nell'aria affidandosi alle correnti e fanno ricorso alla battuta solo per correggere o stabilizzare la traiettoria.

Il loro è quindi un volo veleggiato che non richiede l'impiego di una grande energia, bensì abilità e istinto per dirigerlo nel modo migliore

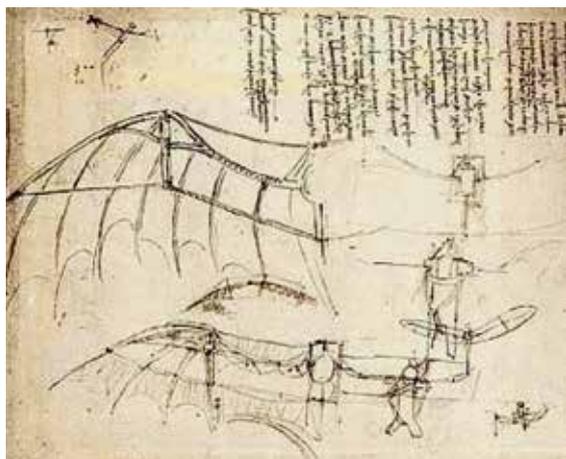


Da queste osservazioni Leonardo trae la convinzione che, sfruttando il sostegno e la spinta dell'aria e delle correnti, come fanno gli uccelli più grandi, anche l'uomo può essere in grado di volare.

8. Aliante con estremità manovrabili

La prospettiva cambia: l'artista ora non cerca più di riprodurre meccanicamente l'animale, ma di servirsi degli stessi principi fisici che esso utilizza e quindi la macchina volante si orienta verso un'ala fissa sul tipo dell'aliante.

Un esempio è l'**aliante** con estremità manovrabili, in cui le ali sono divenute rigide, quindi adatte ad un volo librato, anche se hanno ancora estremità articolate e mobili mediante tiranti, per consentire piccoli aggiustamenti direzionali. Il pilota è collocato in posizione eretta al centro della macchina, che regge direttamente sulle spalle con l'aiuto di una particolare imbracatura.



9. Il cosiddetto "deltaplano"

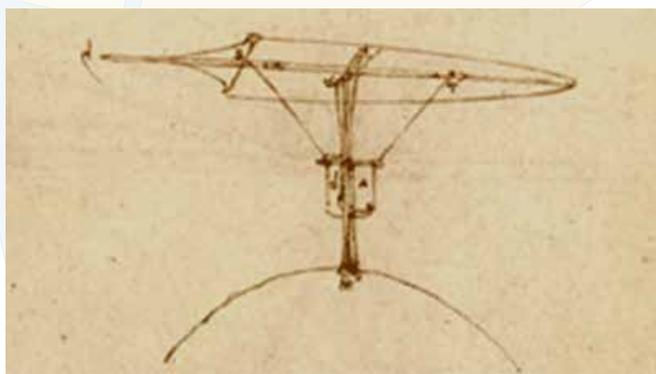
Ancora più avanzato è un altro progetto, che ricorda da vicino il moderno deltaplano.

Qui l'ala è unica e il pilota, sospeso al di sotto, controlla la planata orientando mediante funi le estremità dell'ala.

L'ala è perciò ridotta ad una semplice tavola che l'uomo, appeso, conduce a terra con oscillazioni a zig-zag, simili a quelle di un foglio di carta lasciato cadere.

Il percorso di ricerca compiuto da Leonardo approda dunque ad una soluzione avanzata.

L'imitazione della natura si traduce nella creazione di qualcosa di totalmente nuovo che, pur sfruttandone le leggi, in essa non trova riscontro.



Macchina volante con estremità alari manovrabili

ALIANTE

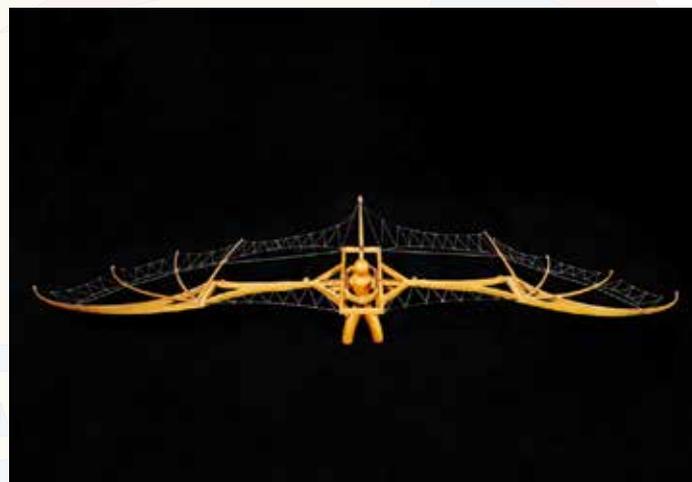
Il modello rappresenta un aliante formato da una struttura portante che collega le ali all'imbragatura. Un manichino di legno è posizionato verticalmente nell'imbragatura (senza

parte delle braccia e delle gambe) e sporge con la testa dalla parte superiore dell'aliante. Le ali sono formate da una struttura ricurva a cui si innestano quattro canne per lato (a simulare le ossa cave nelle ali degli uccelli): il tutto è teso tramite corde e tiranti. La parte più esterna delle ali è divisa da quella interna da un perno che le permette di muoversi parzialmente. Due corde collegano l'estremità delle ali al pilota.

Questo modello interpreta uno studio di macchina volante a volo librato.



Nell'aliante disegnato da **Leonardo** la posizione del pilota è studiata in modo che si possa bilanciare mediante opportuni movimenti della parte inferiore del corpo. Le ali, che imitano quelle dei pipistrelli e dei volatili di grandi dimensioni, appaiono fisse nella parte più interna (quella vicino alla persona) e mobili in quella esterna. Questa parte può infatti essere piegata attraverso un cavo di comando azionato dal pilota per mezzo di maniglie. **Leonardo** giunge a questa soluzione studiando la struttura alare degli uccelli e osservando che la parte interna delle loro ali si muove più lentamente di quella esterna.



“SCIE... nel cielo”!

Risposta della AERONAUTICA MILITARE ITALIANA ad un “complotista” che chiedeva spiegazioni sul fenomeno



tratto da blueplanetheart - 2017

La risposta è dell'Ufficio Relazioni con il Pubblico dell'Aeronautica Militare Italiana

Ormai il fenomeno della bufala delle scie chimiche e dei seguaci di questa specie di movimento settario e delirante cerca di infiltrarsi in tutti i modi negli ambienti più vicini alla “fonte” delle scie di condensazione ma, come accaduto in questo caso, più ci si rivolge a organi ufficiali, più la scientificità rende davvero vano ogni tipo di attacco o mistificazione della realtà.

La domanda che è stata posta all'Ufficio Relazioni con il Pubblico dell'Aeronautica Militare Italiana è stata praticamente la seguente: “Perché le scie che rilasciano gli aerei sui cieli italiani persistono per ore, da quali composti chimici sono composti?”

E questa è stata la bellissima e stupendamente tecnica risposta della nostra Aeronautica Militare:

“ Buongiorno,

in riferimento alla sua e-mail le spieghiamo quanto segue: le scie che seguono gli aerei in volo sono generate dalla condensazione del vapor d'acqua e sono di due tipi. Le une, durature e visibili anche da lontano, le altre effimere e visibili soltanto da vicino.

Quelle brevi ed effimere si formano sulle estremità delle ali e dei timoni e sono dovute alla condensazione rapida dell'umidità propria dell'aria, raffreddata istantaneamente nei due processi di rapida compressione generata dal passaggio del velivolo e nella successiva ancor più rapida espansione che ne segue. (dette trecce di berenice NDR)

Quelle più voluminose e persistenti nel tempo sono dovute al raffreddamento e alla rapida condensazione, su nuclei solidi ionizzati, delle grandi quantità di vapore acqueo presenti nei gas espulsi dai motori a getto.

Le nuove generazioni di motori che equipaggiano i moderni aeroplani a reazione, per avere un miglior rendimento termodinamico dato dalla differenza di temperatura tra la camera di combustione e l'ambiente esterno, impiegano miscele di acqua e carburante la cui combustione genera le enormi quantità di vapore acqueo che sono all'origine delle scie.

Perché una scia sia visibile da terra e perduri nel tempo tanto da mostrarsi come una nube allungata, l'aereo che la genera deve volare in una fascia dell'atmosfera in cui la temperatura dell'aria sia inferiore a 36 gradi centigradi sotto lo zero e sia presente una quantità opportuna di umidità nell'aria stessa.

Poiché la temperatura dell'atmosfera diminuisce man mano che si sale in quota, le scie si formano soltanto alle alte quote di volo dei jet. Ciò non avviene se l'umidità ambientale è al di sotto di un valore di soglia che dipende anch'esso dalla temperatura dell'aria. In conclusione se il jet vola in una zona dell'atmosfera abbastanza fredda e umida si forma ma evapora immediatamente per cui non è osservabile da terra.

Per le caratteristiche termodinamiche dei motori, per le quote di volo e per la localizzazione, la quasi totalità delle scie che si osservano in cielo sono prodotte dai jet di linea degli operatori commerciali. La loro durata è variabile da pochi istanti a minuti e talvolta a ore, in dipendenza dell'umidità, delle temperature e in genere delle condizioni termodinamiche dell'aria circostante.

Per quanto ci compete, l'Aeronautica Militare non possiede aeromobili che generano o emettono scie differenti da quelle prodotte a causa della condensazione di vapore acqueo.

Cordiali saluti.

Ufficio Relazioni con il Pubblico dell'AERONAUTICA MILITARE



Cosa aggiungere?

Nulla se non il fatto che ciò che è stato risposto con estrema professionalità, competenza e pazienza, è ciò che i complottilisti non riescono a comprendere perché, in fin dei conti, a qualcuno fa molto comodo non comprendere e **continuare la ricerca degli asini che volano.**



Ecco come prevedere le scie di condensazione, capirle... divertendosi anche !

A cura dell'Ing. Fabio Gervasi - www.centrometeo.com

Sgombriamo subito il campo da equivoci: in questa sede non intendiamo dimostrare se esistono o no le scie chimiche, perché riteniamo che l'unico modo per farlo è analizzando campioni di atmosfera prelevati ricorrendo gli aerei.

Tuttavia troppo spesso ci imbattiamo in persone facilmente manipolabili perché non sufficientemente avvezze né al ragionamento scientifico, né alle conoscenze necessarie per avere la possibilità di interpretare correttamente ciò che li circonda, per non parlare degli innumerevoli fake che girano sul web.

Constatiamo però alcuni fatti:

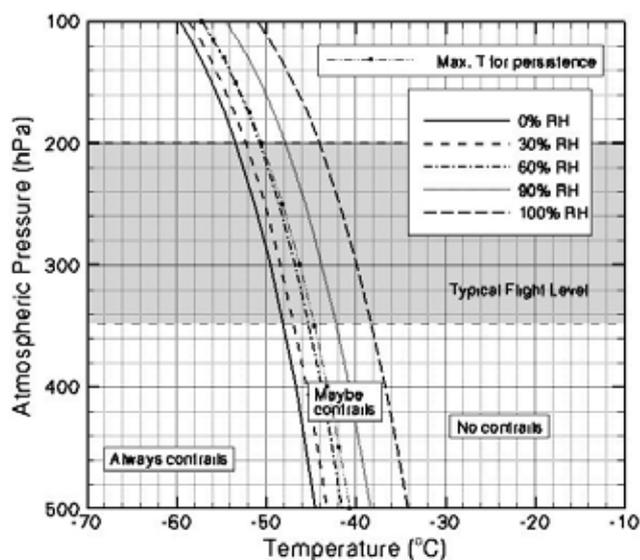
- scie "chimiche" le emettiamo tutti i giorni anche con le nostre automobili
- gli aerei oltre al vapore acqueo emettono necessariamente altre sostanze come ad esempio biossido di carbonio, ossidi di azoto, monossido di carbonio, idrocarburi come il metano, solfati, particolato, come normale prodotto delle combustioni (elementi che possono peraltro agire come nuclei di condensazione aggiuntivi. I nuclei di condensazione sono fondamentali per formare qualsiasi tipo di nube, naturale o artificiale che sia)
- esperimenti con lo ioduro d'argento sono ben noti e vengono fatti in presenza di nubi grandinogene o comunque cariche di pioggia, inseminandole in genere per anticipare le precipitazioni in modo da ridurne la portata (con risultati spesso deludenti...)
- fin dalla Seconda Guerra Mondiale esistono interessi militari affinché le scie vengano ridotte o eliminate (un aereo con scie è più visibile, no?)
- il web è pieno di foto che mostrano normalissimi cirri e/o cirrostrati per quanto di forme, dimensioni e caratteristiche molto diversificate, spesso però scambiati per chissà cosa
- esistono foto di scie di condensazione anche negli anni '20 e '30 e durante la Seconda Guerra Mondiale alcuni aerei erano in grado di superare gli 8-10 km di altezza (non essendo ovviamente ancora pressurizzati i piloti usavano bombole d'ossigeno e indumenti riscaldati elettricamente)

- presenza, persistenza e comportamento delle scie di condensazione erano noti prima della nascita della teoria complottista (diffusasi negli anni '90)

- i vari "mi ricordo o non mi ricordo" lasciano il tempo che trovano e non costituiscono un approccio scientifico. In ogni caso, potete crederci o non crederci, ma personalmente ho sempre visto le scie, di varia natura e anche di lunga persistenza (e sì che sono un osservatore del cielo da più di 30 anni e da ottimi punti di osservazione: campagna e sotto diverse rotte). Quindi chi nega questo o non si ricorda o ha sempre osservato poco il cielo o è in malafede.

Se per scie chimiche intendiamo scie in cui si trovano altre sostanze deliberatamente aggiunte, teniamo anche presente che queste non è detto che siano per forza visibili o che alterino ciò che si vede (o si dovrebbe vedere...). Quindi anche in tal senso non si capisce l'accanimento contro la versione "visibile" del fenomeno (presunto).

Detto questo, non solo esistono studi che spiegano perfettamente le varie caratteristiche delle nostre "fantomatiche" scie, ma addirittura possiamo divertirci a prevederle.



Cosa sono le scie di condensazione e loro caratteristiche

Le scie di condensazione (in inglese: [contrails](#)) sono di fatto nuvole artificiali.

L'aria espulsa dalle turbine di un adobelovers.com aereo contiene vapore (oltre alle sostanze di cui sopra), che si aggiunge a quello presente in atmosfera. Inoltre si espande e l'espansione raffredda l'aria stessa.

L'avvezione di vapore + il raffreddamento (dovuto all'ambiente circostante e all'espansione) rende più o meno probabile la condensazione del vapore stesso.

Una volta formata la nuvola può subire varie vicissitudini termodinamiche sempre secondo le caratteristiche atmosferiche in cui si trova (come del resto qualunque altra nuvola). Per questo le scie possono essere più o meno persistenti e cambiare forma. In particolare la persistenza di una scia di condensazione dipende dalla cosiddetta supersaturazione rispetto al ghiaccio che studieremo tra poco.

Ma andiamo con ordine.

Previsione delle scie di condensazione

Il primo a studiare il fenomeno cercando di capire gli ingredienti che, messi insieme, consentono la formazione delle scie di condensazione è stato nel 1953 lo scienziato H. Appleman che al termine dei suoi studi ha realizzato un grafico diventato famoso tra gli addetti ai lavori (ignoto ovviamente a chi non si prende la briga di studiare).

Il grafico può naturalmente essere usato sia per fare previsioni sia per effettuare delle verifiche a posteriori.

Per usarlo occorre conoscere la temperatura e l'umidità relativa alla quota dell'aereo.

Tale quota può essere ottenuta ad esempio da un fantastico servizio disponibile online: Flightradar24.

In tempo reale potete conoscere i vari voli con tutti i dati (rotta, quota, velocità e così via). I dati sulla temperatura e l'umidità possono essere ricavati dai radiosondaggi misurati dai palloni sonda o previsti dai modelli fisico-matematici.

ECCO "LA PROVA ASSOLUTA" CHE SI CERCA DI FREGARE LA GENTE CON FALSI FILMATI SULLE SCIE CHIMICHE

Manipolazione di filmati, ignoranza aeronautica, assenza di conoscenza della fisica dell'atmosfera e sfruttamento della credulità popolare:

ecco come i siti complottisti ripropongono periodicamente contenuti assolutamente falsi e antiscientifici.

tratto da Redazione Blue Planet Heart

A volte ritornano! Ed eccolo in questi giorni, riproposto dopo almeno 3 anni, il "nuovo" filmato che sta girando per l'ennesima volta in rete, postato tra gli altri, su un profilo **Facebook**, con titolo in lingua francese che afferma:

La preuve ABSOLUE des chemtrails ! La prova ASSOLUTA delle scie chimiche !

Il video in questione, che dal profilo facebook ormai non potete più visualizzare perché modificata la privacy, vantava più di 34.000 (si tratta di quattro mila) condivisioni e oltre 2.500 commenti due anni fa e mostra un aereo di linea (lo abbiamo recuperato su YouTube), con ben visibile nell'ala di coda la livrea della compagnia Statunitense, Continental Airlines, che volando lascia delle scie bianche da entrambe le ali.

Il filmato è molto nitido e davvero sembra essere una prova inconfutabile del fatto che ci siano delle sostanze che vengono rilasciate nell'aria.

Andando però ad analizzare il video, si scopre che, l'aereo vola ad una quota troppo bassa, sia per generare scie di condensazione (dalla vegetazione presente si capisce che non siamo in inverno e quindi la temperatura a quella quota non è sotto zero), sia per generare le fantasmagoriche "chemtrails" in quanto la ricaduta sul terreno sarebbe immediata.

Ma allora cosa raffigura questo filmato veramente ??

Il video rappresenta un "atterraggio di emergenza" effettuato il 9 maggio 2010 da un Boeing 777, con 291 passeggeri a bordo, al Newark Liberty International Airport, nel New Jersey.

Come spiega la Federal Aviation Administration l'aereo è tornato indietro dopo un'ora dal decollo, in quanto era stato riscontrato un problema idraulico e, fino a che sono state ritenute ottimali le condizioni di sicurezza per i passeggeri e l'equipaggio, i Piloti hanno continuato a bruciare carburante volando, per poi liberarlo dai serbatoi in volo, al fine di alleggerire il velivolo ed evitare, in caso di atterraggio di emergenza, che il carburante potesse prendere fuoco all'impatto.

Come si può notare, verso la fine del video, l'aereo nel suo avvicinamento alla pista di atterraggio, si abbassa notevolmente di quota, tanto che, nel video originale che potete trovare qui sopra, è evidente come gli oggetti sulla prospettiva vadano ad occultare la visione del velivolo, che viaggia su una rotta molto bassa in quanto in difficoltà tecnica.



Tirando le somme sull'ennesima bufala diffusa da complottisti sul web, ci sorge ancor di più il dubbio, non tanto sull'esistenza o no delle scie chimiche, ma sul fatto che esista una regia ben chiara per far sì che il popolo sia indotto a credere a un qualcosa che non esiste, solo per



manipolarlo in maniera truffaldina e assolutamente settaria, il tutto con immensi guadagni per i "siti cospirazionisti" che vantano milioni di accessi giornalieri sul web, che generano quantità enormi di denaro a scapito della credulità popolare.

Attenzione a quello che vi viene propinato in rete e cercate, attraverso la curiosità e la ricerca, di scoprire la verità. Attenzione a chi vi vuol far credere, a tutti i costi, che gli asini volano !!!



***Bufale delle scie chimiche e odio digitale:
condannato Rosario Marciànò
che perseguitava la giornalista scientifica
Silvia Bencinelli***

di Giorgia Marino – www.lastampa.it

Sentenza importante ed epocale: otto mesi al sedicente "esperto" che ha perseguitato con messaggi, insulti e video Silvia Bencinelli de La Stampa Tuttogreen scatenando una ondata di odio sul web anche a sfondo sessista.



La sentenza è di quelle storiche, capaci di creare un precedente, segnando, forse, anche un cambio di rotta, in tempi in cui odio digitale ed esacerbata violenza verbale, mista a una sensazione quasi disarmante di impunità, impediscono troppo spesso un pacato e civile dialogo online.

Il blogger Rosario Marciànò, noto come «esperto» di scie chimiche e

punto di riferimento di varie correnti complottiste italiane, è stato condannato a otto mesi di carcere per diffamazione a mezzo web nei confronti della giornalista Silvia Bencinelli.

La vicenda, cominciata nel 2013 proprio sulle pagine di Tuttogreen della Stampa con un articolo intitolato «Scie chimiche, la leggenda di una bufala», ha avuto lunghi e velenosi strascichi, arrivando però, anche un po' inaspettatamente, alla sperata conclusione.

Tutto comincia con un pezzo di giornalismo scientifico.

Il 16 settembre 2013 Silvia Bencinelli, allora collaboratrice de La Stampa, scrive un'inchiesta su una delle teorie del complotto più popolari degli ultimi anni: le scie chimiche.

Partendo da una storia inventata nel 1997 da due truffatori americani, racconta la genesi e la diffusione mondiale della bufala secondo cui le normali scie di condensazione degli aerei sarebbero in realtà nubi di sostanze chimiche irrorate per avvelenare (o forse sterilizzare) buona parte dell'umanità.

Benché il tema sia oggi, fortunatamente, un po' in declino (sbeffeggiato persino su Topolino), l'idea di un complotto occulto ai danni dell'umanità (ordito da chi, non è mai stato chiaro...) ha goduto fino a qualche anno fa di una certa popolarità, tanto da diventare oggetto di varie "interrogazioni parlamentari" anche in Italia.

Fatto sta che, pubblicato l'articolo sulla prima pagina de la Stampa e sul sito del quotidiano, per Bencinelli si scatena l'inferno.

Dopo appena mezz'ora dalla pubblicazione online, sulla casella di posta elettronica della giornalista arriva una email di Marciànò: «Non ti vergogni?».

Da quel momento comincia un vero e proprio mail-bombing da parte dei seguaci di Marciànò, a cui segue una valanga di messaggi aggressivi su **Facebook**, incitati dallo stesso guru delle scie chimiche.

«Una bufala a cui non ero minimamente preparata – racconta lei – lo mi occupo di neutrini e balene, mai avrei pensato di poter suscitare un tale odio con un mio scritto».

I messaggi diffamatori e intimidatori proseguono per anni, utilizzando vari canali (anche YouTube) e con toni di incredibile violenza e volgarità.

«Purtroppo – racconta Silvia Bencinelli – essendo una donna, le minacce si declinano immediatamente in versione sessista».

Mi sono confrontata con altri colleghi uomini, anche loro insultati per ciò che hanno scritto. Ma il tono è decisamente diverso. Se un uomo si vede apostrofato con termini come "idioti" o "venduto", per una donna la definizione più gentile è «tr...».

Agli aggressori si è poi, via via, unito un coro di difensori, che, nonostante le buone intenzioni, risultavano spesso molesti in un periodo in cui ero già sotto stress per le centinaia di email ricevute».

Insomma, un assedio incessante che si trasforma presto in un incubo.

Silvia si rivolge così ad un'amica avvocatessa, Cinzia Ammirati. Insieme, denunciano Marciànò per diffamazione a mezzo web, rimettendosi alla decisione del PM per l'eventuale individuazione di altri reati una volta esaminati i fatti.

In un primo momento, come avviene purtroppo per la maggior parte delle denunce di questo genere, parte una richiesta di archiviazione.

«Il problema nei processi che riguardano i social network – spiega Ammirati – è il costo delle rogatorie internazionali per ottenere i dati sui profili da **Facebook** o dalle altre società coinvolte: dati necessari per l'identificazione certa dei soggetti.

Sono procedimenti che costano molto, motivo per cui la maggior parte di queste cause non arriva a processo. Per fortuna, nel nostro caso, è stato possibile identificare Marcianò anche senza rogatoria, grazie a un video che lui stesso ha postato su **YouTube**, in cui, platealmente, minaccia Silvia Bencivelli».

Così si è potuto procedere e arrivare alla condanna: **otto mesi di carcere per diffamazione a mezzo web**.

E non è finita: il PM ha ravvisato nei fatti anche gli estremi per un'accusa di minacce, che costituirà il fulcro di un altro processo.

«La cosa che più fa sentire impotenti – spiega Ammirati – è che è impossibile uscire dalla rete, anche se ci si rimane impigliati contro la propria volontà.

Abbiamo provato, con ripetute richieste, a far rimuovere i video di Marcianò da **YouTube**: impossibile, li cancella e dopo un po' li ricarica.

Il diritto all'oblio non esiste, difficilissimo ottenerlo davvero. Eppure a volte può salvare delle vite.

Perciò è stato importante, in questa vicenda, andare fino in fondo e ottenere giustizia.

Abbiamo scelto di insistere e non arrenderci alla prima richiesta di archiviazione proprio affinché si creasse un precedente.

È fondamentale far sapere che la violenza di branco che a volte si scatena sul web, nella convinzione di rimanere impuniti, viene invece condannata».

I pericoli di FACEBOOK



... una minaccia per la privacy e non solo ... **Facebook il più popolare dei social network è sempre stato oggetto di critica riguardo la privacy dei propri utenti**

I pericoli di Facebook

Se ne discute da un po' ma in molti sottovalutano i **pericoli e le insidie** che anche il più popolare dei social network nasconde.

Per quali motivi **Facebook** ed altri social network sono pericolosi?

La **struttura del social network** è insidiosa, infatti vengono richiesti **nomi e cognomi reali** visibili da tutti e come se non bastasse a questi dati si aggiunge un volto con una foto, localizzazione satellitare, informazioni personali su cosa si sta facendo, **iscrivendosi in qualche gruppo** si mettono in evidenza le preferenze riguardo hobby, orientamenti politico/religiosi e molti altri dati sensibili come ad esempio il proprio numero di telefono.

Facebook è come dice la parola stessa **un enorme libro contenente foto di volti, nomi e cognomi e molte altre informazioni accessibili facilmente a chiunque**.

La struttura del social network è anche ben indicizzata dai motori di ricerca come ad esempio Google, basta quindi una ricerca di nome e cognome ed ecco che **Google tira fuori i commenti personali che un utente Facebook ha inviato nei vari gruppi del social network**, ma non solo Facebook consente anche di ricercare numeri telefonici mostrandoci l'utente a cui è associato.

Chiunque può conoscere quello che un utente Facebook scrive nei vari gruppi di discussione, chiunque può capire le idee, la personalità di un utente Facebook, dove ha studiato, con chi è fidanzato etc. etc..

La vasta banca dati di Facebook potrebbe essere utilizzata da **malintenzionati per prelevare ogni tipo di informazione utile per compiere i loro atti**.

Ad esempio un ladro potrebbe venire a conoscenza della **data e della durata di una vostra vacanza** leggendo i messaggi di stato di un utente.

Una persona che vi perseguita potrebbe intuire tramite foto, informazioni varie, amici vostri dove è situata la vostra abitazione.

Un datore di lavoro potrebbe farsi idee sbagliate di voi ricercando il vostro nome e cognome su google, potrebbe infatti non apprezzare i vostri commenti nei vari gruppi di Facebook.

Le vittime di Facebook sono anche i malintenzionati come ladri, truffatori e furbi vari che facendosi sfuggire qualche informazione di troppo si puniscono con le loro stesse mani facendosi arrestare/licenziare.

Ma forse **quelli più svantaggiati sono soprattutto i più giovani** utilizzatori del social network, che passano ore ed ore per pubblicare centinaia di foto, video, pensieri, accettare ogni tipo di amicizia è **una vera distruzione** per la propria privacy, i più giovani sicuramente lo fanno senza rendersi conto di tutto ciò.

Le fake news

Facebook è il bersaglio perfetto dove impiantare le "fake news", ovvero delle notizie inventate da utenti senza scrupoli ad alto impatto che vengono condivise per generare traffico verso i dei siti web totalmente di fantasia in maniera virale con l'unico scopo di far guadagnare denaro ai truffatori.



Prestate molta attenzione alle informazioni che circolano sui social network spesso si tratta di bufale di pessimo gusto!

Dipendenza dal social network Facebook

L'eccessiva ossessione per l'uso continuo dei social network, è dannoso per i rapporti umani e per la propria salute, quando si passano troppe ore online su Facebook dovrebbe scattare nella vostra testa un campanello d'allarme, dovrete rendervi conto che c'è qualcosa che non va.

La dipendenza da internet è un problema piuttosto serio riconosciuto anche dai medici, tra i sintomi più gravi vi è la perdita di contatto con la realtà, depressione, insoddisfazione verso il mondo reale.

L'abuso dei social network genera l'effetto contrario dell'idea originale, ovvero non favorisce i rapporti umani ma allontana le persone tra loro.

Gli internet dipendenti passano tantissime ore in rete, si perdono nel mondo virtuale privandosi di quello che invece è il vero aspetto sociale del mondo reale e non di internet.

Condividere sui social network non dovrebbe mai diventare più importante di vivere.

Le mode folli che nascono online

Spesso sui social network nascono delle folli mode come ad esempio le sfide di "selfie estremi" dove i concorrenti si sfidano con delle foto scattate in situazioni pericolose come ad esempio sulla cima dei grattacieli, sopra le gru, cime di montagne scalando la meta senza protezioni o in prossimità dei treni che sfrecciano a grande velocità, non sono mancati anche casi di suicidi di massa organizzati online, sfide mortali di vario genere, bisogna sempre stare attenti e non farsi condizionare da queste mode letali che colpiscono soprattutto i più giovani.

In conclusione **bisogna fare attenzione a tutto ciò che si scrive e che si fa su questo social network**, e se proprio non si vuole rinunciare a questo passatempo è necessario tutelare la propria privacy con qualche piccolo suggerimento:

- Limitare le foto pubblicate e renderle visibili solo agli amici, in generale adoperare regole della privacy restrittive.
- Non accettare richieste di amicizia da parte di sconosciuti.
- Evitare di pubblicare notizie personali politico/religiose.
- Evitare di commentare nei vari gruppi in maniera inopportuna, ogni commento potrebbe potenzialmente essere indicizzato da Google
- Evitare di divulgare informazioni riguardo vacanze, luoghi, numeri di telefono etc.. non si sa mai!

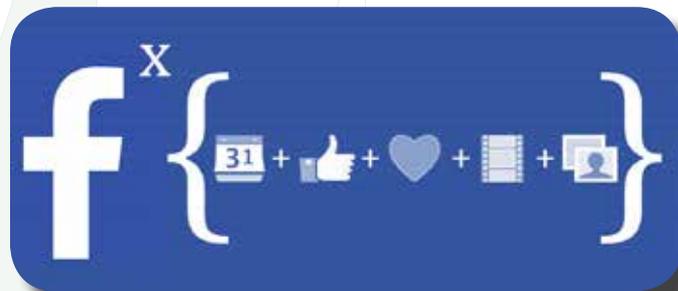
Curiosità Facebook e la non privacy, i critici

Wikileaks definisce Facebook come la più grande macchina da spionaggio americana.

Usando Facebook secondo Wikileaks ci si scheda da soli ed i dati di Facebook sarebbero facilmente accessibili alle agenzie governative USA.

La rete hacker Anonymous afferma che Facebook è una grande minaccia per la privacy degli utenti, dato che le informazioni personali verrebbero conservate per sempre dall'azienda e vendute ai governi sotto banco.

**Utenti dei Social Network riflettete bene
fate attenzione alle informazioni che
regalate alle multinazionali,
potreste pentirvi di ciò che fate !**



Sei motivi per non iscriversi a Facebook

Il Direttore di WIRED UK spiega perché non ha un account sul Social Network più popolato del mondo

Nota: Wired UK è una rivista bimestrale che riporta gli effetti della scienza e della tecnologia e di come queste influenzino la cultura, l'economia, la politica e la vita quotidiana. Copre una vasta gamma di argomenti tra cui design, architettura, cultura, economia, politica e filosofia.

21/09/2010 - Il Direttore dell'edizione britannica di WIRED (da apr. 2009 a gen. 2017), **David ROWAN**, non ha un account di FACEBOOK.

Accusato da un suo collega di essere vecchio e *uncool* (poco figo) per le sue eccessive preoccupazioni sulla privacy, Rowan ha analizzato quali siano i motivi che lo hanno portato non solo a non iscriversi a Facebook, ma anche a non permettere a **Google Buzz** di scandagliare la sua rubrica mail o di condividere i propri acquisti sul social network **Blippy**.

Ne ha trovati sei, che sono in qualche modo un vademecum di tutti i rischi che comporta, o potrebbe comportare, l'iscrizione a Facebook e social network simili.

Poi probabilmente Rowan è vecchio e uncool, ma vediamo.

1. Le aziende private non fanno i vostri interessi

Facebook e Google sono società nate per fare soldi dando la possibilità agli inserzionisti di sapere con precisione cosa vi piace e cosa no, accedendo ai vostri like, interessi, fotografie e connessioni sociali. Questo spiega la complessità dei vari settaggi sulla privacy. Per esempio, il disclaimer sulla privacy di Facebook in inglese è passato dalle 1.004 parole del 2005 alle 5.830 di oggi (e, come fa notare il New York Times, la Costituzione americana ne ha 4.543). Rowan ammira l'impero messo in piedi da Mark Zuckerberg, ma non si fida di lui.

2. Internet non dimentica

«Quando si è giovani, si fanno errori e parecchie cose stupide» ha detto Obama agli studenti di un liceo in Virginia. «State attenti a cosa pubblicate su Facebook, perché nell'era di YouTube qualsiasi cosa farete potrà essere tirata fuori in futuro». Tutti abbiamo bisogno di spazio per crescere, sbagliare e cambiare. Come ha detto lo scrittore Jaren Lanier, se Robert Zimmerman — un ragazzino di una piccola città del Minnesota — avesse avuto Facebook, sarebbe diventato il Bob Dylan newyorkese?

3. Le informazioni che date per qualcosa, verranno usate anche per qualcos'altro...

I database con le nostre informazioni si stanno intersecando sempre di più. Rowan fa un esempio estremo, ma non troppo: ordinate una pizza per telefono, e il computer che prenderà l'ordine accederà anche al vostro curriculum, ai voti che avete preso in passato, ai prestiti in biblioteca. E l'impiegata della pizzeria vi proporrà opzioni in base ai risultati che leggerà, come una pizza al tofu in caso siate grassi. E i sondaggi mostrano che già il 35 per cento delle aziende rifiutano i candidati per le informazioni che trovano sui social network.

4. ...e c'è la buona possibilità che vengano usate contro di voi

Mark Zuckerberg direbbe che, in un mondo più trasparente, «tu hai una sola identità, e stanno per finire i giorni in cui avrai maschere differenti per i tuoi colleghi e per le altre persone che conosci». Ma questo è solo un lato della medaglia: un ex partner vendicatore (o vendicatrice), un collega rivale o un avversario politico potrebbero selezionare le vostre informazioni per danneggiarvi, modellando così la vostra identità in maniera disonesta.

5. Poi facciamo casino, e diamo più informazioni di quel che vorremmo

È molto semplice, spesso ci si può sbagliare e pubblicare qualcosa di privato senza accorgersene. Per capire quanto, Rowen consiglia una visita su youropenbook.org e una ricerca veloce di frasi come “*cheated on my wife*” o “*my new mobile number is*” (“*ho tradito mia moglie*” e “*il mio numero di telefono è*”).

6. E oltretutto, perché vendere a un'azienda le proprie conversazioni?

Un giorno leggerete quelle 5.830 parole e vi accorgete che Facebook detiene il diritto di fare più o meno ciò che vuole con i vostri dati, compreso venderli a chiunque paghi abbastanza. Sì, dice Rowan, Facebook è gratis, ma con mezzo miliardo di utenti che lo usano è ora di chiedersi quanto stia facendo bene o male alla società.



Dopo Cambridge Analytica

quali rischi corriamo davvero su Facebook

di Roberto Catania - 21 marzo 2018

L'opinione pubblica dovrà pretendere da Zuckerberg
la sicurezza che chiede alle banche,
i dati protetti come i propri soldi



Il caso [Cambridge Analytica](#) ha riportato di stretta attualità il problema della **sicurezza su Facebook**.

I fatti sono ormai noti: un banalissimo quiz apparso sulle bacheche di un centinaio di migliaia di utenti diventa il cavallo di Troia che permette a una società britannica di analizzare i dati di 50 milioni di utenti (a loro insaputa) e utilizzarli per orientare le preferenze di voto sia in Gran Bretagna per la [Brexit](#), che negli Stati Uniti per la campagna presidenziale di [Donald Trump](#).

Ci si chiede: **ma è davvero così facile trafugare le informazioni di chi si iscrive a un social network?**

E, soprattutto, perché Facebook non vigila adeguatamente su queste pratiche illecite?

Tutto nasce da una concessione dell'utente

Cominciamo col chiarire un aspetto: **Facebook non è stato oggetto di un attacco hacker**.



Le classiche falle di sicurezza che nel mondo digitale sono spesso causa di perdita di informazioni personali in questo caso non c'entrano. Il nodo della questione è un altro: qui si parla dei **dati che gli utenti concedono agli sviluppatori di applicazioni** collegate al social network attraverso il cosiddetto OpenGraph Api o mediante il sistema di login rapido Facebook Connect.

Le regole del social network sono a dire il vero abbastanza chiare.

Basta puntare sulla pagina che raccoglie le **condizioni di servizio** della piattaforma per capire cosa succede ogni qual volta autorizziamo un'applicazione collegata a Facebook a utilizzare i nostri dati personali.

“Quando usi APP, siti WEB o altri servizi di terzi che usano o sono integrati ai nostri Servizi, detti terzi possono ricevere informazioni su ciò che pubblichi o condividi” ci informa Facebook.

Ad esempio, quando giochi con i tuoi amici di Facebook o usi il pulsante Commenta o Condividi di Facebook su un sito Web, lo sviluppatore del gioco o il sito Web potrebbe ottenere informazioni sulle tue attività all'interno del gioco o ricevere un commento o un link che hai condiviso dal tuo sito Web su Facebook.

Inoltre, quando scarichi o usi i servizi di terzi, questi possono accedere al tuo profilo pubblico, che comprende il tuo nome utente o ID utente, alla tua fascia d'età e al tuo Paese/alla tua lingua, alla tua lista di amici e alle informazioni che condividi con loro.

Le informazioni raccolte da tali App, siti Web o servizi integrati sono soggette alle loro condizioni e normative”.

Dove va a finire il dato

Fin qui nulla di nuovo. Il problema insorge casomai in un secondo momento, quando cioè **i dati escono dal nostro profilo** per entrare nei database di queste società “attaccate” a Facebook.

Qui gli scenari si fanno più imprevedibili.

In teoria le terze parti dovrebbero utilizzare i dati solo per **finalità interne** alla piattaforma, ad esempio per inviarci notifiche o proporci servizi mirati (anche di natura commerciale) basati sulle nostre preferenze.

In pratica – e il caso Cambridge Analytica ne è l'esempio più lampante – può succedere che i dati finiscano fuori dal seminato, che vengano cioè dirottati verso altri lidi per **attività con finalità completamente differenti da quelle per cui l'utente aveva prestato consenso**.

Il vero nodo è il controllo attuato da Facebook

Nelle condizioni d'uso – va detto – questa prassi viene esplicitamente vietata, ma cosa fa in concreto per assicurarsi che ciò accada?

In teoria gli elementi per capire **se e quando i dati vengono prelevati da terze o quarte parti ci sono**.

Soprattutto se, come nel caso di Cambridge Analytica, di mezzo ci sono più di 50 milioni di profili.

Di fatto, però, un controllo così accurato e capillare non è così facile. O, forse, non è così conveniente da comunicare.

L'inchiesta condotta dal *Guardian* e dal *New York Times* inchioderebbe Facebook proprio su questo punto.

Il Social Network sapeva della cessione indebita dei dati a Cambridge Analytica fin dal 2015, e aveva chiesto alla società britannica di **cancelare tutti i dati** in suo possesso, senza però riuscirci completamente.

Da qui la decisione di Zuckerberg e soci di sospendere gli account della società e dei suoi fondatori.

Troppo tardi, però, per evitare che il polverone venisse comunque sollevato.

Un danno per la reputazione

Già perché ora tutti vogliono sapere da Mark Zuckerberg e dai suoi luogotenenti come sono andate davvero le cose.

E quali sono - in concreto - i rischi per gli utenti.

La **Commissione parlamentare britannica** ha fatto sapere di voler ascoltare il fondatore di Facebook sui fatti, stesso discorso per il Parlamento europeo; la **Federal Trade Commission americana** (FTC), l'Antitrust americano, avrebbe addirittura deciso di mettere sotto inchiesta il Social Network sull'utilizzo dei dati personali, il che potrebbe portare anche a una mega-sanzione.

Il danno per la reputazione, insomma, è già altissimo, e lo si capisce anche dalle gravi perdite in Borsa fatte registrare dal titolo Facebook negli ultimi giorni.

Facebook, va detto, ha già cambiato in parte le policy che soggiacciono alla condivisione dei dati con le applicazioni di terze parti.

Dal 2015, ad esempio, non è più possibile accedere alle **informazioni degli amici** (una dinamica chiave utilizzata da tutte quei servizi che - proprio come Cambridge Analytica - pur lavorando su un campione di profili limitato sono riusciti a ottenere milioni di informazioni sensibili). Ma questo - è evidente - non basta.

L'impressione è che Facebook non abbia ancora capito che la sua condizione è ormai del tutto assimilabile a quella di una Banca, cambia solo la tipologia del patrimonio: **i dati degli utenti al posto dei soldi**.

Come gli Istituti di Credito, anche **il Social Network di Mark Zuckerberg è condannato a fare della sicurezza la sua prima voce di spesa**.

Destinare una parte (cospicua) dei suoi introiti pubblicitari a 9 zeri per vigilare su tutto il ciclo di vita dei dati degli utenti.

In caso contrario ci sarà un lento ma inesorabile declino: potremo mai fidarci di una Banca che prende i nostri risparmi per regalarli a soggetti di dubbia moralità?



Effetti positivi e negativi dei Social Network e i rischi per le Nuove Generazioni

*I Social Network sono entrati di prepotenza
nelle nostre vite.*

*Nel corso dell'ultimo decennio termini come
Facebook, Twitter, Instagram, LinkedIn
sono entrati a far parte del nostro gergo quotidiano*

tratto da: www.torinoggi.it – 28.1.2017

I Social Network sono entrati di prepotenza nelle nostre vite.

Nel corso dell'ultimo decennio termini come Facebook, Twitter, Instagram, LinkedIn sono entrati a far parte del nostro gergo quotidiano.

Ne sentiamo parlare nelle news, li utilizziamo quotidianamente e la gente ha imparato a interagire attraverso questi canali.

Non essere iscritti a un Social Network viene percepito come un comportamento eccentrico.

Altri, invece, sono felici di sacrificare la propria privacy in nome della condivisione pubblica di ogni istante della propria giornata.

La rivoluzione che ha accompagnato l'avvento dei Social Network circa dieci anni fa è stata così potente che non poteva non essere accompagnata da opinioni contrastanti in merito agli effetti reali sulla vita delle persone e in particolare dei giovani.

Non ci sono dubbi che immaginare un mondo senza Social Network a questo punto sarebbe impossibile.

Questi strumenti sono entrati a far parte della nostra quotidianità. Hanno in qualche modo semplificato le nostre vite e creato anche nuove opportunità. Nati come strumenti di aggregazione, i Social Network si sono profondamente trasformati nel corso degli anni fino a diventare degli strumenti anche di lavoro.

Come i Social Network si sono trasformati

I Social Network sono diventati uno strumento indispensabile e moderno per fare business.

Comunicare attraverso canali come Facebook o Twitter significa raggiungere un pubblico di potenziali clienti inimmaginabile solo qualche anno fa.

Ecco perché le aziende continuano a incrementare i loro investimenti nel Social Media Marketing, che ha lo scopo di pubblicizzare e promuovere prodotti attraverso i Social Network.

Questa evoluzione si è trasformata in ottime opportunità di lavoro per chi ha dimestichezza con queste piattaforme e sa come usarle per comunicare in maniera efficace con specifiche fasce di utenti.

È nata così la figura del [Social Media Manager](#), un professionista che ha l'incarico di curare l'immagine di aziende e marchi allo scopo di incrementare il loro business.

Emblematici anche i casi di utenti, spesso molto giovani, che, grazie al numero incredibile di followers acquisiti sui Social Network, vengono pagati migliaia di Euro dalle aziende per promuovere prodotti e servizi sui loro account personali.

Recentemente i Social Network sono entrati anche nel mondo degli investimenti.

In particolare, per quanto riguarda le [opzioni binarie](#), diversi operatori hanno creato dei loro Social Network dove gli investitori si scambiano informazioni, opinioni e consigli sui migliori investimenti.

Anche in questo caso i Social Network si sono dimostrati utili per introdurre utenti anche senza esperienza nel mondo degli investimenti online riducendone allo stesso tempo i rischi.

LinkedIn è un altro caso di Social Network che ha creato interessanti opportunità.

Un [profilo LinkedIn ben fatto e professionale](#) è un biglietto da visita che viene visto da migliaia di utenti sia nazionali che internazionali.

Oggi, trovare un impiego o reclutare nuovi collaboratori attraverso questa piattaforma sta diventando la norma per molti.

Allo stesso tempo i Social Network si sono spesso rivelati una risorsa preziosa nel mondo delle news, in particolare in presenza di situazioni di emergenza.

La condivisione in rete di notizie fresche e direttamente dalle zone interessate dall'evento hanno reso possibile rimanere aggiornati in tempo reale sugli sviluppi della situazione.

In molti casi questi canali sono stati usati per diffondere rapidamente avvertimenti che hanno contribuito all'incolumità di molte persone.

Quali Pericoli si annidano nei Social Network

Ovviamente, ogni rivoluzione porta con sé delle ombre e nel caso dei Social Network sono diversi i lati oscuri che possono destare preoccupazione.



In particolare, i giovani e le nuovissime generazioni sembrano essere particolarmente a rischio se non aiutati a usare questi strumenti in maniera responsabile.

Desta preoccupazione, ad esempio, la tendenza a perdere contatto con la realtà.

Diversi giovani hanno sviluppato una straordinaria capacità di socializzare online ma si trovano in difficoltà nei rapporti reali.

Un uso troppo intensivo dei Social Network crea inoltre dipendenza e distrazione.



Non è raro, ad esempio, vedere gruppi di persone che non interagiscono perché troppo concentrati sullo smartphone creando così una sorta di barriera invisibile che inibisce i rapporti interpersonali.

Inoltre, la possibilità di poter esprimere apertamente le proprie opinioni online viene usata in maniera indiscriminata da molti.

Quello che non si ha il coraggio di dire faccia a faccia diventa estremamente semplice da dire online.

Si sono creati così diversi casi di bullismo e diffamazione digitale che hanno avuto conseguenze anche molto tragiche come tristemente evidenziato da recenti fatti di cronaca.

Un altro aspetto che desta preoccupazione è la facilità con cui vengono condivise informazioni anche molto personali online.

I Social Network sono diventati terreno fertile per predatori sessuali in cerca di nuove vittime inconsapevoli.

Malintenzionati usano questi strumenti per studiare le abitudini degli utenti e utilizzarle poi a proprio favore.

Informazioni personali mal gestite possono anche rovinare la reputazione di un utente con conseguenze anche in ambito lavorativo.

Molte aziende prima di assumere controllano i profili Social dei candidati e un'immagine di sé non appropriata potrebbe minare le proprie possibilità di successo.

È evidente che i Social Network sono degli strumenti potenti che offrono oggi nuove opportunità ai propri utenti.

Allo stesso tempo questi canali non sono esenti da rischi, soprattutto per le generazioni più giovani che hanno un approccio meno diffidente a questi strumenti.

Questo non significa che i Social Network debbano essere demonizzati, tutt'altro.

Sarebbe invece auspicabile che si potesse creare una sorta di educazione alla tecnologia per aiutare soprattutto le nuove generazioni a farne un uso responsabile.

Aiutarli a coglierne le opportunità ma evitando nel contempo i rischi connessi.

Anche questo segnerebbe un'importante evoluzione nel mondo dei Social Network.



70 anni fa nasceva l'Organizzazione del Trattato dell'Atlantico del Nord

L'**Organizzazione del Trattato dell'Atlantico del Nord** (in **inglese** *North Atlantic Treaty Organization*, sigla **NATO** - in **francese**: *Organisation du Traité de l'Atlantique Nord*, sigla **OTAN**) è un'**organizzazione internazionale** per la collaborazione nel settore della **difesa**.

Il trattato istitutivo della NATO, il **Patto Atlantico**, fu firmato a **Washington** il **4 aprile 1949**, ovvero nell'immediato **secondo dopoguerra**, ed entrò in vigore il 24 agosto dello stesso anno. Attualmente, fanno parte della NATO 29 **stati del mondo**.



Il vecchio quartier generale NATO a Bruxelles

Ha sede a **Bruxelles**: il nuovo quartier generale è stato inaugurato nel 2016 mentre il trasloco dalla vecchia sede è stato completato nel 2018.



Il nuovo quartier generale NATO a Bruxelles

Origini

Il Patto Atlantico trae origine dalla percezione che il **mondo occidentale** (costituito da **Stati Uniti d'America**, **Canada**, **Regno Unito**, **Francia**, **Norvegia**, **Germania**, **Italia** e altri Paesi dell'**Europa occidentale**), dopo la **seconda guerra mondiale**, stesse cominciando ad accusare tensioni nei confronti dell'altro paese vincitore della guerra, ossia l'Unione Sovietica, con i suoi Stati satellite.

Cominciava, infatti, a svilupparsi nelle opinioni pubbliche occidentali il timore che il regime sovietico potesse "non accontentarsi" della spartizione geografica generata, al termine della Guerra, da varie conferenze di pace e che, radicalizzando i contenuti ideologici della società, volesse intraprendere una mira espansionista per l'affermazione globale dell'ideologia **comunista**.

Ciò generò un movimento di opinione che - anche grazie alle varie attività in tal senso organizzate dagli Stati Uniti d'America - cominciò a svilupparsi in modo generalizzato nei Paesi occidentali e che identificò una nuova assoluta necessità di garantire la sicurezza del mondo occidentale dalla minaccia comunista; la NATO, quindi, rispondeva all'esigenza di allearsi e di mettere a fattor comune i propri dispositivi di difesa, per reagire "come un sol uomo" a un eventuale attacco.

Il ponte aereo di Berlino

Tale sentimento ebbe una significativa spinta dopo i **fatti di Berlino del 1948**. La città tedesca, simbolo del **nazismo** e capitale della **Germania hitleriana**, dopo **Jalta** venne a trovarsi nel territorio della **Germania Est**, ossia sotto influenza sovietica, e venne suddivisa in 4 zone, tre delle quali controllate dai Paesi occidentali e la quarta (la parte orientale della città) dall'**Unione Sovietica**. **Berlino Est** divenne Capitale della **Germania Est**.

Dopo alcuni mesi durante i quali i sovietici avevano cominciato a manifestare disagio e dissenso sulla situazione territoriale e logistica "anomala" di Berlino (enclave occidentale in territorio orientale), che permetteva alle genti sottoposte al regime socialista di transitare facilmente all'Ovest trovandovi rifugio, il 24 giugno **1948** decisero di chiudere il corridoio terrestre attraverso il quale Berlino Ovest era connessa al mondo occidentale, impedendo, di fatto, il suo approvvigionamento logistico: il successivo **ponte aereo**, organizzato dal mondo occidentale per assicurare la sopravvivenza della popolazione di **Berlino Ovest**, è entrato nella storia.

La vicenda dell'"assedio" a Berlino Ovest, fece forte impressione sulle popolazioni occidentali e, di fatto, favorì la decisione di istituire un'Alleanza del mondo occidentale contro la percepita minaccia sovietica.

Paesi fondatori

 Belgio -  Canada -  Danimarca -  Francia
 Islanda -  Italia -  Lussemburgo -  Norvegia
 Paesi Bassi -  Portogallo -  Regno Unito
 Stati Uniti

Il concetto informatore dell'Alleanza: la "difesa collettiva"

Il concetto informatore di questa nuova "Alleanza" era quello della "difesa collettiva", riportato nell'art. 5, che recita:

*«Le parti concordano che un attacco armato contro una o più di esse, in **Europa** o in **America settentrionale**, deve essere considerato come un attacco contro tutte e di conseguenza concordano che, se tale attacco armato avviene, ognuna di esse, in esercizio del diritto di autodifesa individuale o collettiva, riconosciuto dall'articolo 51 dello **Statuto delle Nazioni Unite**, assisterà la parte o le parti attaccate prendendo immediatamente, individualmente o in concerto con le altre parti, tutte le azioni che ritiene necessarie, incluso l'uso della forza armata, per ripristinare e mantenere la sicurezza dell'area Nord Atlantica.»*

Questa misura era concepita in modo tale che se l'**Unione Sovietica** avesse lanciato un attacco contro uno qualsiasi dei paesi membri, questo sarebbe stato trattato da ciascun paese membro come un attacco diretto, ed era rivolta soprattutto a una temuta invasione sovietica dell'Europa occidentale. Le trattative si svolsero tra i firmatari del **trattato di Bruxelles** (**Regno Unito**, **Francia**



I confini della NATO (blu) e del Patto di Varsavia (rosso)

e Benelux), Stati Uniti d'America, Canada, Norvegia, Danimarca, Islanda, Portogallo e Italia. L'Unione Sovietica protestò vivacemente, affermando la natura aggressiva nei suoi confronti del Patto. Da lì a pochi anni essa avrebbe dato vita a un'Alleanza militare contrapposta alla NATO: il **Patto di Varsavia**.

La creazione degli organi politici dell'Alleanza Atlantica impiegò circa un anno di lavori, tra il maggio 1950 e lo stesso mese del 1951; nelle riunioni a Londra e a Bruxelles i ministri degli Esteri si accordarono per la creazione di un Consiglio Permanente, dotato di **potere esecutivo**, affiancato da tre comitati, di difesa economica e finanziaria, di difesa e militare, inglobati poi nel Consiglio Permanente nella conferenza di Londra del maggio 1951.

La "guerra fredda"

Con la nascita del **Patto di Varsavia** ebbe inizio la "guerra fredda", così definita in quanto, in realtà, mai combattuta sul campo, ma per la quale i due blocchi prepararono i loro dispositivi militari in modo così meticoloso e credibile che fu sviluppato il concetto di "pace armata" (attuato anche con **armi nucleari** potenzialmente distruttive per l'umanità intera). Dopo la **caduta del muro di Berlino**, che simboleggiò la fine del socialismo reale e soprattutto dell'URSS, la NATO ha radicalmente cambiato la sua visione strategica, avviando un processo di radicale trasformazione. Dopo i fatti dell'11 settembre 2001 è avvenuto un nuovo cambiamento nelle strategie dell'Alleanza, che adesso, a processo di trasformazione ormai compiuta, si configura come l'organizzazione mondiale principale per la **lotta effettiva al terrorismo internazionale**.

Il disposto dell'art. 5 del Trattato, mai attuato durante la Guerra fredda, venne invocato per la prima volta nella storia il 12 settembre 2001 dagli Stati Uniti, in risposta all'**attacco terroristico del giorno precedente a New York**.

Dalla caduta del muro di Berlino a oggi

Dalla caduta del **muro di Berlino** in poi, la NATO ha progressivamente perso la propria caratteristica di "Alleanza Difensiva" per orientarsi sempre più come un ambito di collaborazione militare tra Paesi aderenti.

Dopo gli eventi dell'11 settembre 2001, gli Stati Uniti hanno richiesto l'intervento dell'Alleanza sulla base dell'art. 5 del trattato. In linea generale, la NATO oggi rappresenta l'organizzazione militare più utilizzata per l'imposizione del pieno rispetto della **Carta dell'ONU** e delle norme e convenzioni di **Diritto umanitario** e di **Diritto bellico**, delle risoluzioni del **Consiglio di sicurezza dell'ONU** relative a situazioni di crisi di importanza globale.

I principi generali che regolano le attività dell'Alleanza sono mutati nel tempo, adattandosi ai continui cambiamenti del panorama geopolitico internazionale, e attualmente possono essere riassunti nei seguenti punti:

- ogni attività dell'Alleanza avviene sulla base di decisioni prese secondo il principio del consenso, anche ai livelli organizzativi più bassi. Il principio del consenso, da non confondere con quello dell'unanimità, non richiede una votazione in cui ogni membro manifesti il suo assenso tramite il voto.
- ogni paese contribuisce alle capacità militari della NATO secondo un rigido principio di volontarietà;
- le truppe o i materiali messi a disposizione della NATO, dalle varie Nazioni, sono sotto comando permanente della nazione che li esprime, e vengono assegnati alla NATO e impiegati da un **Comandante NATO**, solo in caso di necessità;
- le truppe assegnate alla NATO durante un'operazione (per esempio, **ISAF**), vengono impiegate dal comandante NATO secondo criteri di impiego delle truppe definiti in un "piano operativo" (OPLAN) approvato a livello di "Comando strategico" (Comando Alleato per le operazioni, Allied Command Operations, ACO). Tuttavia, le **"regole di ingaggio"** (*rules of engagement*, ROE), ossia la caratterizzazione pratica delle azioni militari, sono espressamente concordate con il Governo della Nazione di appartenenza delle truppe che, per verificarne la loro osservanza, mantiene nell'Area di Operazioni un proprio Rappresentante Nazionale di alto livello (*Senior National Representative*, SNR);
- i costi di funzionamento dell'Alleanza sono ripartiti tra i paesi membri in funzione dei loro PIL;
- nessuna attività (operativa, logistica, o di **addestramento militare**) viene operata in ambito NATO senza che sia preceduta da un'ap-

posita consultazione (in ambito NATO non esistono votazioni in quanto tali consultazioni si basano sul principio del **silenzio-assenso**), in cui ogni paese membro ha facoltà di esprimere la propria volontà;

- Tutti i paesi membri della NATO hanno la stessa importanza e uguale peso al tavolo negoziale. Ognuno di essi ha facoltà, a tutti i livelli decisionali, di rompere l'unanimità esprimendo il proprio parere contrario alle varie questioni poste sul tavolo del Comitato Atlantico o di ogni altro comitato a esso subordinato. In pratica il parere contrario di un qualsiasi Alleato, anche il più piccolo, equivale a un veto in quanto impedisce il raggiungimento del consenso stabilito dal Trattato Atlantico.
- Il declino del sostegno in patria al **multilateralismo** statunitense ha fatto riemergere negli analisti la convinzione che "il ritiro delle truppe americane (con relative armi atomiche) dall'Europa occidentale (...) certificherebbe in modo definitivo la fine dell'ormai inattuale Alleanza atlantica". Ma lo stesso presidente degli Stati Uniti Trump ha smentito tali considerazioni
- 17 marzo 1948: **Benelux**, **Francia** e **Regno Unito** firmano il **Trattato di Bruxelles**, creando i presupposti per la nascita dell'**Unione dell'Europa Occidentale** (il trattato sull'UEO verrà ratificato ufficialmente il 5 maggio 1955 con l'ingresso della **Germania Ovest**).
- 4 aprile 1949: Il Trattato NATO viene firmato a Washington da 12 Stati membri fondatori e cioè **Belgio**, **Canada**, **Danimarca**, **Francia**, **Islanda**, **Italia**, **Lussemburgo**, **Norvegia**, **Paesi Bassi**, **Portogallo**, **Regno Unito** e **Stati Uniti d'America**.
- 14 maggio 1955: Il Trattato del **Patto di Varsavia** viene firmato a **Varsavia** (**Polonia**) dall'**Unione Sovietica** e dai suoi stati satelliti allo scopo di controbilanciare la NATO. Entrambe le organizzazioni si fronteggiarono durante tutta la **Guerra Fredda**.
- 1966: **Charles de Gaulle** decide l'uscita della Francia dal comando militare NATO per poter perseguire un proprio programma di difesa non necessariamente dipendente da altri paesi, mantenendo la sua autonomia anche nelle scelte nel programma nucleare. Questo fatto accelera il trasloco del quartier generale NATO da **Parigi** a **Bruxelles**, che avviene il 16 ottobre 1967. Mentre il quartier generale politico si trova a Bruxelles, il quartier generale militare (**SHAPE**, ovvero **Supreme Headquarters Allied Powers Europe**), si trova poco più a sud, nella città di **Mons**.
- 1990: Con l'unificazione della **Germania**, il territorio dell'ex **DDR** entra a far parte della NATO: per la prima volta un territorio precedentemente sottoposto all'influenza sovietica passa all'alleanza occidentale.
- 31 marzo 1991: Finisce il Patto di Varsavia. Viene dissolto ufficialmente il 1° luglio.
- 8 luglio 1997: Tre Paesi ex-comunisti, **Ungheria**, **Polonia** e **Repubblica Ceca**, vengono invitati a unirsi alla NATO nel 1999 in base alla decisione del 10 gennaio 1994 al vertice di Bruxelles di agevolare l'allargamento agli altri Paesi europei.
- 24 marzo 1999: La NATO vede il suo primo impiego militare du-

rante la **guerra del Kosovo**, dove per 11 settimane conduce, senza l'iniziale autorizzazione da parte del Consiglio di Sicurezza dell'**ONU** e sulla base del concetto giuridico internazionale di "ingerenza umanitaria" in soccorso delle popolazioni Kosovare oggetto di pulizia etnica da parte serba - una campagna di bombardamenti contro la **Jugoslavia**, composta ormai soltanto da **Serbia** e **Montenegro** che terminerà l'11 giugno 1999 (**Operazione Allied Force**).

- 12 settembre 2001: La NATO invoca, per la prima volta nella sua storia, l'articolo 5 che stabilisce che ogni attacco a uno stato membro è da considerarsi un attacco all'intera alleanza. Questo avviene in risposta all'attacco terroristico dell'11 settembre 2001.
- 28 maggio 2002: Viene avviata la "collaborazione per la pace" (**Partnership for Peace**, PfP) con la **Russia**.
- 21 novembre 2002: Durante il vertice di **Praga** (Repubblica Ceca) altri sette Stati sono invitati ad aprire dei colloqui per l'unione all'Alleanza: **Estonia**, **Lettonia**, **Lituania**, **Slovenia**, **Slovacchia**, **Bulgaria** e **Romania**.



Vertice della NATO 2002 a Praga



Paesi aderenti alla NATO



- 10 febbraio 2003: Francia e Belgio rompono la procedura del tacito assenso riguardante la tempistica delle misure protettive a favore della Turchia in caso di una possibile guerra con l'Iraq. La Germania, pur non usando il suo diritto di rompere la procedura, annuncia il suo supporto al veto.
- 16 aprile 2003: La NATO accetta di prendere il comando, in agosto, dell'ISAF (International Security Assistance Force) in Afghanistan. La decisione viene presa su richiesta della Germania e dei Paesi Bassi, che guidavano l'ISAF al momento dell'accordo. Il progetto viene approvato all'unanimità. Il passaggio del controllo alla NATO avvenne l'11 agosto, ed è, nella storia della NATO, la prima missione al di fuori dell'area nord-atlantica.



Lo stemma dell'Operazione ISAF

- 19 giugno 2003: Comincia una radicale ristrutturazione dottrinale e organizzativa della NATO. Viene creata un'organizzazione militare bicipite: sono infatti istituiti ACO (Allied Command for Operations), con sede in Europa e responsabile delle Operazioni correnti e ACT (Allied Command for Transformation), con sede negli Stati Uniti d'America e responsabile della definizione delle strategie future.



Soldati italiani nell'operazione ISAF sotto comando NATO

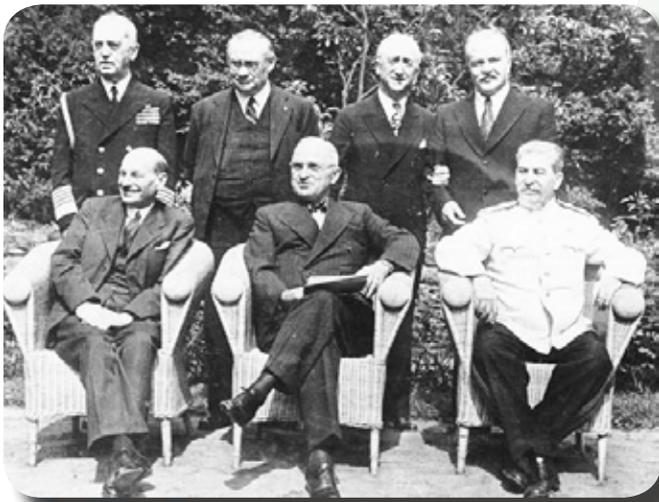
- 29 marzo 2004: Si completa il processo di adesione di Bulgaria, Estonia, Lettonia, Lituania, Romania, Slovacchia e Slovenia. È il quinto e più grande allargamento nella storia dell'alleanza.
- Nel 2008 Albania e Croazia sono state ufficialmente invitate a far parte dell'Alleanza. La Macedonia del Nord, ai tempi nota come Repubblica di Macedonia, è stata momentaneamente esclusa per motivi di discordia con la Grecia.
- Nel marzo 2009 la Francia ha annunciato, dopo 43 anni di assenza, di voler rientrare nel Comando Militare Integrato dell'Alleanza (eliminando così le storiche rivalità golliste con gli americani durante la Guerra Fredda e le difficili relazioni del 2003 riguardo alla guerra in Iraq).
- Nell'aprile 2009 l'Albania e la Croazia hanno completato il processo di adesione: è il sesto allargamento nella sessantennale storia dell'Alleanza Atlantica.
- Tra il 23 e il 24 marzo 2011 l'Alleanza Atlantica interviene militarmente nella prima guerra civile libica in aiuto ai ribelli e alla popolazione civile. Conducendo operazioni aeree e navali contro le forze lealiste del regime di Mu'ammar Gheddafi per tutta la durata della guerra fino all'uccisione del Colonnello il 20 ottobre 2011, l'Alleanza si ritirerà più tardi il 31 ottobre dello stesso anno.
- Il 2 dicembre 2015, il Montenegro è invitato a entrare nella NATO. Dal 19 maggio 2016, nonostante il disappunto di Russia, Cina e Venezuela, è divenuto Stato osservatore in attesa della sua ufficiale entrata nel corso del 2017.
- Il 5 giugno 2017 il Montenegro completa ufficialmente il processo di adesione: è il settimo allargamento nella storia della NATO.
- Il 12 luglio 2018 la Macedonia del Nord è stata invitata a entrare nella NATO. Il 6 febbraio 2019 i rappresentanti dei 29 paesi membri della NATO hanno firmato il protocollo per il suo ingresso: con questa firma è stato avviato il processo di ratificazione da parte dei paesi membri ma intanto la Macedonia del Nord potrà partecipare alle riunioni come "invitato".

Stati membri

I membri della NATO sono attualmente 29. Di questi, 22 sono anche membri dell'Unione europea, mentre 24 di questi sono membri a vario titolo (membri effettivi, membri associati, paesi osservatori, partner associati) dell'Unione dell'Europa occidentale (UEO) che con il Trattato di Lisbona è passata sotto il controllo UE. Per questo negli ultimi anni il peso dell'UE è andato sempre più in crescendo nelle decisioni NATO. Dal 2017 il Montenegro si aggiunge alla lista dei 28 paesi segnando il definitivo arretramento russo nei Balcani.

30 anni fa
il 9 novembre 1989 "giorno della libertà"
crollava il muro di Berlino

Uno degli eventi che ha segnato la storia
 del Ventesimo secolo
 segnando la fine della Guerra fredda e
 l'inizio della riunificazione della Germania.



**I rappresentanti dei paesi vincitori della seconda guerra mondiale
 alla conferenza di Potsdam (1945)**
 seduti, da sinistra a destra:

Clement Attlee (Primo Ministro Gran Bretagna) - **Harry S. Truman** (Presidente Stati Uniti) - **Josef Stalin** (Segretario Generale Partito Comunista Unione Sovietica)

dietro in piedi, da sinistra a destra:

William D. Leahy (Ammiraglio americano e Ambasciatore in Francia) - **Ernest Bevin** (Ministro Esteri Gran Betagna) - **James F. Byrnes** (Ministro Esteri Stati Uniti) - **W. M. Molotow** (Ministro Esteri Unione Sovietica)

1949: la divisione della Germania

Già nel 1945, appena finita la seconda guerra mondiale scoppiò la Guerra Fredda tra Unione Sovietica e Stati Uniti e la Germania fu il territorio di questa guerra che si sarebbe trascinato in forme più o meno aspre fino agli anni ottanta.

La Germania era occupata dai vincitori della guerra e divisa in quattro zone.

L'Unione Sovietica cominciò immediatamente a ricostruire la "sua" parte della Germania secondo i propri piani.

Durante la guerra aveva pagato il prezzo più alto in vite umane e risorse economiche e ora chiese un risarcimento altissimo alla Germania: intere fabbriche, tra cui quelle più importanti, furono portate in Russia, ingenti quantità di materie prime furono pretese per anni come pagamento dei danni della guerra. Ma in questa maniera Stalin si creò molti nemici in Germania, compromettendo molto l'immagine dei russi come "liberatori dal nazismo".

Gli americani invece avevano capito che in questa Guerra Fredda avevano bisogno di alleati in Germania affinché diventasse l'avamposto contro l'Unione Sovietica.

Quasi subito cominciarono ad organizzare aiuti per la Germania. Decine di migliaia di pacchi "Care" con generi alimentari, medicine e vestiti arrivarono in Germania nei primi anni del dopoguerra. Ancor più che un aiuto materiale reale era un segnale politico e psicologico: gli americani, dopo essere stati nemici dei tedeschi volevano dimostrare di essere adesso loro amici.

Fin dall'inizio gli americani cercarono di unire la loro zona a quelle occupate da inglesi e francesi, con l'intenzione di rafforzare la propria posizione contro la zona occupata dai russi.

Già pochi mesi dopo la fine della guerra la divisione della Germania era diventata praticamente inevitabile, anche se dovevano passare ancora 4 anni fino alla definitiva separazione nel 1949.

In realtà, tranne la maggioranza dei tedeschi stessi, nessuno voleva veramente una Germania unita, nonostante le parole contrarie di tutti gli alleati.

In fondo, la divisione accontentò un po' tutti, a parte naturalmente i tedeschi, e creò meno problemi nella gestione della Germania vinta.

La Germania era diventata oggetto della Guerra Fredda e non aveva ancora né la forza, né la reale possibilità di sottrarsi al dominio e alla concorrenza delle 2 superpotenze USA e URSS.

Le due Germanie

La "DDR" (Deutsche Demokratische Republik - Repubblica Democratica Tedesca) all'est stava sotto l'influenza dell'Unione Sovietica e la "BRD" ("Bundesrepublik Deutschland" - Repubblica Federale della Germania) all'ovest, sotto l'influenza degli Stati Uniti.

Sul piano economico la Germania occidentale visse negli anni 50 un fortissimo boom, erano gli anni del cosiddetto "Wirtschaftswunder" (miracolo economico).

Aiutata all'inizio dai soldi americani, la Germania Federale riuscì in breve tempo a diventare nuovamente una nazione rispettata per la sua forza economica.

La parte orientale faceva molto più fatica a riprendersi: era svantaggiata all'inizio per le pesanti richieste economiche fatte dall'Unione Sovietica per riparare i danni subiti nella guerra e per la mancanza di aiuti paragonabili a quelli che riceveva la parte occidentale. Inoltre la rigida struttura di pianificazione nazionale dell'economia non favorì lo stesso sviluppo come nella parte occidentale del paese.

Più i due paesi si stabilivano al livello politico, più si facevano sentire le differenze per quanto riguarda lo standard di vita.



In quegli anni il confine tra est ed ovest non era ancora insuperabile e per tutti gli anni '50 centinaia di migliaia di persone fuggivano ogni anno dall'est all'ovest, per la maggior parte erano giovani con meno di 30 anni e spesso persone con una buona formazione professionale, laureati, operai specializzati e artigiani, che all'ovest si aspettavano un futuro più redditizio e più libero.

Questo continuo dissanguamento stava diventando un serio pericolo per la Germania dell'est ed era un'ulteriore causa delle difficoltà economiche di questo stato.

1961 - l'erezione del muro



Il 15 agosto 1961, due giorni dopo l'inizio della costruzione del muro di Berlino, sulla Bernauer Straße all'angolo con la Ruppiner Straße succede questo: il Sottoufficiale diciannovenne Conrad Schumann approfitta di un momento di distrazione dei suoi colleghi, salta il filo spinato e fugge all'ovest.



... uno dei tanti che non ce l'hanno fatta...

Nelle prime ore del 13 agosto del 1961 le unità armate della Germania dell'est interruppero tutti i collegamenti tra Berlino est e ovest e iniziavano a costruire, davanti agli occhi esterrefatti degli abitanti di tutte e due le parti, un muro insuperabile che avrebbe attraversato tutta la

città, che avrebbe diviso le famiglie in due e tagliato la strada tra casa e posto di lavoro, scuola e università. Non solo a Berlino ma in tutta la Germania il confine tra est ed ovest diventò una trappola mortale.

I soldati della DDR ricevettero l'ordine di sparare su tutti quelli che cercavano di attraversare la zona di confine che con gli anni fu attrezzata con dei macchinari sempre più terrificanti, con mine anti-uomo, filo spinato alimentato con corrente ad alta tensione, e addirittura con degli impianti che sparavano automaticamente su tutto quello che si muoveva nella cosiddetta "striscia della morte".

Bloccato quasi completamente il dissanguamento economico dello stato, negli anni 60 e 70 la DDR visse anch'essa un boom economico.

Tra gli stati dell'est diventò la nazione economicamente più forte e i tedeschi, sia all'est che all'ovest, cominciarono a rassegnarsi alla divisione.

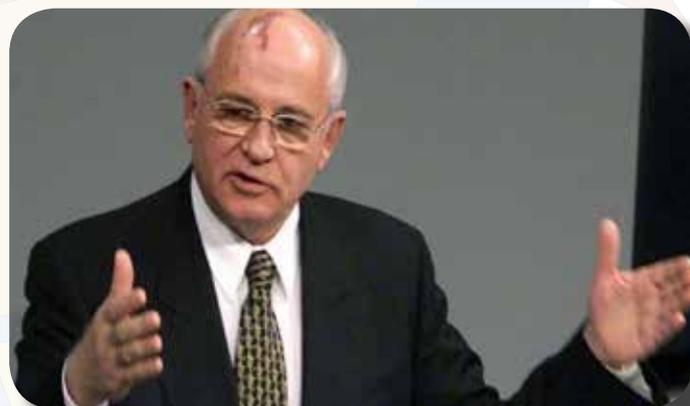
Di riunificazione si parlava sempre meno e solo durante le commemorazioni e le feste nazionali.



Il muro davanti alla Porta di Brandeburgo (1961)

L'est comincia a cambiare

Quello che infine, per la grande sorpresa di tutti e nel giro di pochissimo tempo portò alla riunificazione furono due fattori: l'arrivo di **Gorbaciov** come leader dell'Unione Sovietica e le crescenti difficoltà politiche ed economiche dei paesi dell'est e specialmente della DDR.



Michail Gorbaciov

Con la "Perestroika", cioè la radicale trasformazione della politica e della economia e con la "Glasnost", che doveva portare alla trasparenza politica.

Decisivo per gli eventi che portarono infine alla caduta del muro fu invece la decisione di Gorbaciov di lasciare libertà agli altri paesi del Patto di Varsavia promettendo di non intromettersi più nei loro affari interni.

9 novembre 1989 - la caduta del muro

I dirigenti della DDR videro questo processo prima con un certo imbarazzo e poi con crescente resistenza.

In Polonia e in Ungheria, dove la crisi economica e le spinte per una riforma erano più forti, la politica di Gorbaciov trovò invece più amici anche tra i governanti.

Più arrivavano dall'URSS e dagli altri stati dell'est notizie di riforme economiche e democratiche, e più la popolazione della DDR chiedeva di fare lo stesso nel loro paese, più i leader della DDR si chiudono a ogni richiesta del genere.

Lo stacco tra popolazione e governo diventa un abisso ma la reazione più diffusa tra la gente è ancora la rassegnazione. Alla fine degli anni 80 la DDR era, o almeno sembrava, economicamente abbastanza forte, l'apparato statale sembrava indistruttibile e così nessuno poteva prevedere il crollo verticale che nel 1989 sarebbe avvenuto in pochissimi mesi.

Ogni tentativo di lasciare la DDR in direzione ovest equivaleva ancora a un suicidio, ma nell'estate del '89 la gente della DDR trovò un'altra via di fuga: erano le ambasciate della Germania Federale a Praga, Varsavia e Budapest il territorio occidentale dove si poteva arrivare molto più facilmente!

Cominciò un assalto in massa a queste tre ambasciate che dovevano ospitare migliaia di persone stanche di vivere nella DDR.

Ma il colpo decisivo all'esistenza della DDR arrivò quando l'Ungheria, il 10 settembre del 1989, aprì i suoi confini con l'Austria.

Ora, la strada dalla Germania dell'est all'ovest (attraverso l'Ungheria e l'Austria) era libera!

Mentre il flusso di persone che arrivò nella Germania dell'ovest attraverso l'Ungheria e l'Austria aumentò di giorno in giorno, anche nella DDR crescevano le proteste e la gente si fece più coraggiosa.

Ogni lunedì a Lipsia decine di migliaia di persone manifestavano contro il governo ed ogni lunedì le manifestazioni erano più affollate - anche se manifestare apertamente contro il governo era ancora un rischio enorme dato che il regime aveva ancora il pieno controllo della polizia, dell'esercito e dell'intero apparato repressivo.

Ma anche l'ultimo tentativo da parte del governo della DDR di salvare il salvabile, cioè il cambiamento dei vertici del partito comunista e del governo non servì a nulla.

Quando la sera del 9 novembre un portavoce del governo della DDR annunciò una riforma piuttosto ampia della legge sui viaggi all'estero, la gente di Berlino est lo interpretò a modo suo:
il muro doveva sparire subito.

Migliaia di persone si riunivano all'est davanti al muro, ancora sorvegliato dai soldati, ma migliaia di persone stavano anche aspettando dall'altra parte del muro, all'ovest, con ansia e preoccupazione.

Nell'incredibile confusione di quella notte, qualcuno, e ancora oggi non si sa esattamente chi sia stato, dette l'ordine ai soldati dei posti di blocco di ritirarsi e, tra lacrime ed abbracci, migliaia di persone dall'est e dall'ovest, scavalcando il muro, si incontravano per la prima volta dopo 29 anni.



Novembre 1989: cade il Muro di Berlino

3 ottobre 1990 - la riunificazione della Germania

Il muro era caduto ma esistevano ancora due stati tedeschi, due stati con sistemi politici ed economici completamente diversi.

Le leggi, le scuole, le università, tutta l'organizzazione della vita pubblica era diversa.

La riunificazione era di colpo diventata possibile, ma nelle prime settimane dopo il 9 novembre dell'89 nessuno sapeva ancora come realizzarla e in quanto tempo.

Tutti, anche i più ottimisti, prevedevano un periodo di alcuni anni, ma ancora gli eventi stravolsero tutti i progetti.

Adesso la libertà tanto a lungo desiderata c'era, mancava però il benessere e la gente all'est non voleva più aspettare: infatti, dopo la caduta del muro il flusso dall'est all'ovest non diminuì, anzi aumentò di colpo e di nuovo si poneva il problema di un dissanguamento dell'est, di nuovo erano soprattutto i giovani che volevano tutto e lo volevano subito, e non fra dieci anni.

"Se il marco non viene da noi, saremo noi ad andare dov'è il marco" era uno degli slogan più gridati contro quelli che chiedevano pazienza.

Nella DDR cominciò a regnare il caos.

Già dopo pochi mesi la riunificazione non era più una possibilità, ma una necessità, era diventata l'unico modo per poter fermare il degrado amministrativo e politico all'est.

Ma riunire due stati non è così facile e nel caso della Germania si doveva considerare anche il fatto che la DDR faceva ancora parte di un

sistema di sicurezza militare con l'Unione Sovietica e che anche la Germania Federale non poteva agire senza il consenso degli ex-alleati della Seconda Guerra Mondiale.

Questo rendeva la riunificazione un problema internazionale e solo dopo trattative non facili tra Stati Uniti, Unione Sovietica, Francia e Gran Britannia e dopo il "sì" definitivo di Gorbaciov, la strada per la riunificazione era libera.

Il modo in cui alla fine i due stati vennero unificati era senz'altro dettato più dalla fretta che da considerazioni ragionevoli, ma probabilmente non c'era altra possibilità.

Infatti, il 3 ottobre del 1990, i due stati non vengono riuniti, ma uno dei due stati, cioè la DDR, si sciolse e terminò ad esistere e le regioni della DDR vennero annesse in blocco alla Repubblica Federale.



3 ottobre 1990: grande festa della riunificazione davanti al palazzo del Reichstag

Considerazione

Nessun politico dell'ovest può reclamare un merito decisivo per quanto riguarda gli eventi che portarono alla riunificazione.

Tutti, compreso il "cancelliere" Helmut Kohl, erano trascinati e travolti dai fatti, Kohl ebbe solo la fortuna di essere "cancelliere" della Germania quando si verificarono questi eventi.

Kohl ha comunque avuto il fiuto giusto di scavalcare la valanga che si era messa in movimento senza nessuna guida politica.

L'unico uomo politico che, in realtà, ha contribuito in modo decisivo a iniziare e ad accelerare il processo della caduta del muro è stato **Gorbaciov**, che con la sua politica ha reso possibile tutto quello che è successo. I tedeschi lo sanno bene, e ancora oggi, Gorbaciov gode di una straordinaria popolarità in Germania.

Poi c'è stato il governo dell'Ungheria che nell'agosto dell'89 prese la coraggiosa decisione di aprire i confini con l'Austria e che diede così inizio a quella valanga inarrestabile che portò in pochissimo tempo alla caduta del muro di Berlino.

Un ruolo molto importante e spesso trascurato hanno avuto anche i centinaia di migliaia di cittadini della Germania dell'est che sfidarono, nei mesi prima della caduta del muro, l'apparato statale della DDR, rischiando anche la propria vita.



I tedeschi chiamano Gorbaciov affettuosamente "Gorbi". La data scritta sui resti del muro (il 3.10.1990, a destra in basso), è quella della riunificazione.



Oggi il muro è quasi del tutto scomparso, fatta eccezione per alcuni punti dedicati alla **memoria** e visitati da migliaia di **turisti** durante tutto l'anno per sentire l'**emozione** suscitata da un **luogo** così importante per la **storia** non solo della Germania, ma del **mondo intero**.

tratto da: www.viaggio-in-germania.

NOTIZIE IN BREVE

Nuovi SOCI 2019

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

Massimo L'ABBADESSA

nipote del **Cap. Pil. Massimo SCALA** primo caduto della "P.A.N." su F-86E Sabre il 3 maggio 1961.

Adriana PERINI

vedova del **M.Ilo 1^a Cl. Sc. Luigi PINNA** – Marconista Meccanico., Capo Nucleo Marconisti

Momenti tristi

Il 27 giugno 2019 è deceduto il Socio – dal 1999 - **M.Ilo Aiutante ENNIO DEL FABBRO**, Motorista, Capo Velivolo e Capo Linea di Volo, alle Frece Tricolori dal 15/12/1973 al 31/12/1998.

Alla “moglie” **CARMEN**, “mamma” **VOLINIA** e “figlia” **ELISA DEL FABBRO** con **ANDREA** e all'adorata “nipote” **ALESSIA**,

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

Matrimonio

Il 26 giugno 2019 il Socio 1° **M.Ilo DOMENICO SIMEOLI** è convolato a “giuste nozze” con **ADALGISA LO VERDE**.

Felicitazioni e vivissimi auguri affinché questo giorno sia l'inizio di un sereno e felice futuro insieme.

Genitori felici

Il 16 Novembre 2018 il Socio **S.Ten. SALVATORE Ing. SPINELLI** con immensa gioia è diventato “papà” di “**EMILY**” ... *rallegramenti vivissimi a “mamma” ELISA.*

Il 14 Marzo 2019 il Socio Cap. Pil. **FRANCO PAOLO MAROCCO** con immensa gioia è diventato “papà” di “**MASSIMILIANO**” donando così un “fratellino” ad **ALESSANDRO** nato il 19 febbraio 2016.

Rallegramenti vivissimi a “mamma” PAOLA

Il 30 Aprile 2019 il Socio **M.Ilo 2^ CI. EMILIANO STAVOLO** con immensa gioia è diventato “papà” di “**STEFANO**” donando così un “fratellino” a **FRANCESCO** nato il 15 giugno 2015.

Rallegramenti vivissimi a “mamma” RITA

Promozioni

Dal 1 Gennaio 2018 il Socio **MATTIA BORTOLUZZI** ha maturato l'anzianità di grado di **Maggiore**.

Congratulazioni ed “auguri” per la tua “meravigliosa avventura” alle “Frece Tricolori”

Dal 1 Gennaio 2018 il Socio **MARCO ZOPPITELLI** ha maturato l'anzianità di grado di **Maggiore**.

Congratulazioni ed “auguri” per la tua “meravigliosa avventura” al “6° Stormo”

Dal 1 Luglio 2018 il Socio **MASSIMILIANO SALVATORE** ha maturato l'anzianità di grado di **Maggiore**.

Congratulazioni ed “auguri” per la tua “meravigliosa avventura” alle “Frece Tricolori”

Dal 1 luglio 2019 il Socio **MARCO LANT** ha maturato l'anzianità di grado di **Generale di Brigata Aerea**.

Congratulazioni ed “auguri” per il prosieguo della tua “brillante carriera”

Cambio incarico

Responsabile Pubbliche Relazioni e Speaker alle “Frece Tricolori”

Il 3 giugno 2019 il Socio Cap. **LIBERATA D'ANIELLO** ha lasciato le “Frece Tricolori” dove era stata assegnata il 30 ottobre 2012.

L'incarico di Responsabile Pubbliche Relazioni e Speaker delle “Frece Tricolori” è stato assunto dal Socio Cap. **RICCARDO CHIAPOLINO**.

A LIBERATA con l'apprezzamento per il lavoro svolto porgiamo i migliori Auguri per il nuovo incarico che andrà ad assumere ... simultaneamente ci congratuliamo con RICCARDO nella certezza che saprà essere una guida sicura.

Venerdì 24 Maggio 2019

Il “Circolo della P.A.N.” ha effettuato una visita di “grande interesse” al **51° Stormo ad Istrana (TV)**.



E' l'unico Reparto di Volo in Italia ad essere equipaggiato con i velivoli AMX ed opera con il 132° Gruppo C.B.R. “C.E. Buscaglia” (1 quattro gatti) cacciabombardiere con capacità di ricognizione fotografica, oltre i vari reparti logistici e di supporto all'operatività dei velivoli e del personale.

Dal 18 Gennaio 2017 sono atterrati all'Aeroporto di Istrana due velivoli Eurofighter F-2000 del 4° Stormo di Grosseto che hanno attivato una cellula d'allarme di difesa aerea.

La visita ad alcune realtà dello Stormo è stata molto interessante ed ha riscosso un grande apprezzamento.



Tutti i partecipanti hanno espresso un eloquente complimento per la professionale esposizione nei settori visitati arricchita da una forte dose di amor proprio per l'eccellenza dello Stormo rappresentata.

Certo è che la citata constatazione è merito anche dell'appassionata azione di coordinamento fatta dal 1° Av. Capo Adalgisa LO VERDE che con alta professionalità e dedizione, condita da un radicato orgoglio di appartenere al 51° Stormo, ci ha condotto nella visita rispondendo via via ad alcune modifiche negli orari programmati.

Insomma, la visita ha avuto un grande successo !

Al termine del "pranzo" il Presidente del "Circolo della P.A.N." ha ringraziato il Col. Massimiliano PASQUA – Com.º del 51° St. per l'immediata disponibilità concessa unitamente a quella del Capo Ufficio Comando Ten. Col. Massimo VIGNOLI.



Nel primo pomeriggio i partecipanti si sono recati a **Possagno (TV) per visitare il Museo Antonio Canova** che raccoglie la grande eredità storica e artistica del massimo esponente del Neoclassicismo.

Grazie alle due appassionate **"guide turistiche"** si sono potuti apprezzare i **modelli originali in gesso** delle opere di Antonio Canova conservati nella **Gypsoteca**; la parola *"gypsoteca"* deriva dal greco e significa *"raccolta di gessi"*, quella di Possagno, infatti, è la **più grande Gypsoteca monografica d'Europa**.



La visita ha compreso anche la **Casa Natale**, dove trovano posto i dipinti, i disegni e gli abiti dell'artista; il **Giardino, Brolo e Parco** che completano con la **Biblioteca e l'Archivio storico** uno **spazio unico e originale** in cui è nato e ha trovato ispirazione l'illustre scultore.

Il tesoro d'arte e di bellezza conservato a Possagno sono un **punto di riferimento indispensabile** per conoscere l'artista e apprezzare tutti insieme i capolavori creati, modelli da cui sono stati realizzati i marmi commissionati e ora diffusi nei più grandi Musei del Mondo.

La visita è terminata al **Tempio di Canova** che sorge su una ripida collina, distante 400 mt. dal Museo, dove riposa l'illustre artista Antonio Canova.

