



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 2020

**Verde come la speranza
di un mondo migliore,**

**Bianco come la purezza
di intenti,**

**Rosso come il sangue
versato dagli eroi.**

Questa è la mia bandiera



VERDE - BIANCO - ROSSO
i colori della bandiera italiana.

I colori di una scelta, quella fatta il 2 giugno 1946. L'Italia scelse la Repubblica e anche quest'anno si è celebrata la Festa della Repubblica **con le Frece Tricolori**.

Tutti siamo rimasti incantati almeno una volta osservando la **migliore pattuglia acrobatica del mondo** in azione.

Ogni **aereo delle Frece Tricolori** si contraddistingue per la scia verde, bianca o rossa, trio cromatico che richiama la bandiera italiana.

Occhi al cielo e bocca aperta: Verde, Bianco e Rosso si inseguono, si intrecciano, si abbracciano. Scie di colore, capriole tra le nu-

vole, evoluzioni spettacolari per rappresentare l'Italia nel mondo. Più di uno show: l'espressione visibile di un sentimento, l'orgoglio dell'appartenenza, l'amore per la Patria.

Quest'anno causa le restrizioni imposte dalla pandemia Covid-19, lo Stato Maggiore Aeronautica con l'assenso del Presidente della Repubblica e del Ministero della Difesa, in occasione delle celebrazioni per il 74° Anniversario della proclamazione della Repubblica, **la Pattuglia Acrobatica Nazionale ha effettuato una serie di sorvoli, toccando tutte le regioni italiane e abbracciando simbolicamente con i "fumi tricolori" tutta la Nazione, in segno di unità, solidarietà e di ripresa.**

A partire dal 25 maggio la PAN è decollata da Rivolto, sede delle Frece Tricolori ed ha sorvolato, nell'arco di cinque giorni, tutti i capoluoghi di regione.

Tra le città che sono state sorvolate, Codogno, prima zona rossa dell'emergenza sanitaria che ha colpito il Paese, e Loreto, dove ha sede l'omonimo santuario della Madonna protettrice dell'Arma Azzurra.

Il 2020 è, infatti, l'anno giubilare proclamato da Papa Francesco nel centenario della proclamazione della Beata Vergine di Loreto, "Patrona degli Aeronauti".

Il giro d'Italia delle Frece Tricolori si è concluso simbolicamente il 2 giugno, con il sorvolo di Roma in occasione della Festa della Repubblica che, quest'anno, non ha compreso la tradizionale parata ai Fori Imperiali.

Gli aerei hanno portato il "tricolore" sui cieli della Capitale effettuando alcuni passaggi sulla città durante la cerimonia di deposizione di una "corona d'alloro" all'Altare della Patria da parte del Presidente della Repubblica.



Frece Tricolori su Torino



Frece Tricolori su Napoli



Frece Tricolori sul Duomo di Milano



Frece Tricolori su Trieste



Frece Tricolori su Firenze



Frecce Tricolori su Venezia



Frecce Tricolori sul Colosseo



Frecce Tricolori sul Quirinale



Frecce Tricolori sull'Altare della Patria

PER RICORDARE

Com.te CAPACCIOLI SERGIO

gregario sinistro dei "GETTI TONANTI" dal 1959 al 1960
solo il 22 maggio 2020 siamo stati informati che
ha spiccato l'ultimo decollo il 4 ottobre 2019



Da sx: BASCHIROTTO, CICERONI, PICASSO,
CAPACCIOLI, ORLANDO, VILLANI (seduto)

Nel 1959 i Piloti del 5° Stormo vennero di nuovo chiamati a ricoprire il ruolo di Pattuglia Acrobatica ufficiale, sulla base di Rimini e sempre con il nominativo "Getti Tonanti" ma questa volta con i velivoli Republic F-84F Thunderstreak (argentati).

La livrea, forse una delle più accattivanti mai sfoggiate dai team che si susseguirono, fu ulteriormente abbellita dai cerchi olimpici posti sulle derive, per celebrare le Olimpiadi di Roma 1960. Accolsero, tra l'altro, la Regina Elisabetta, in occasione di una sua visita in Italia.

Si presentavano con una formazione di sei velivoli inventando e presentando il famoso "doppio tonneau", esibendosi in Italia e all'estero. Furono l'ultima Pattuglia ad essere scelta a rotazione; dopo di loro la Pattuglia Acrobatica Nazionale si trasferì definitivamente sulla base di Rivolto andando a costituire il 313° Gruppo Addestramento Acrobatico.

Formazione 1959-1960

Cap. Franco Picasso (capo formazione)

Ten. Antonio Camera Roda (gregario destro 1959)

Ten. Mauro Ciceroni (gregario destro fine 1959- 1960)

Ten. Sergio Capaccioli (gregario sinistro)

Ten. Gianni Orlando (gregario sinistro)

Serg. Magg. Gregorio Baschirotto (gregario destro)

Serg. Magg. Enzo Villani (fanalino)

Magg. Alessandro Bladelli (supervisore all'addestramento acrobatico)

(Si rimanda all'edizione del nostro Notiziario datata 1° marzo 2015 per una descrizione più accurata della Pattuglia dei Getti Tonanti)

Il ricordo di un collega di SERGIO CAPACCIOLI

..... Te ne sei andato così, in punta di piedi, silenziosamente, com'era nel tuo stile raffinato ed elegante.

Fino all'ultimo hai mantenuto, malgrado il male che lentamente ti logorava, il tuo consueto modo di essere spiritoso, arguto, con la tua proverbiale e simpatica inflessione toscana, sempre entusiasta di scambiare qualche parola sui ricordi bellissimi della nostra gioventù, quando ci sentivamo al telefono.

Ci eravamo conosciuti nel 1952 quando col 10° corso arrivasti ad Alghero in una uggiosa serata d'autunno, dove io, qualche tempo prima ero arrivato con l'8° corso per effettuare il 2° periodo della Scuola di Volo.

Son passati quasi settant'anni che, se ci penso, non mi sembra vero e ripercorrendo i tanti e tanti eventi di questo ampio arco di tempo, rivivo come in un sogno tutta la vita che avevamo intrapreso con il cuore gonfio di entusiasmo e passione.

E di eventi da ricordare ne abbiamo tanti, vero Sergio?

Specialmente degli anni della "PATTUGLIA", quando, nella foga di voler fare sempre meglio e sempre di più, passavamo, a volte, quel limite che il buonsenso avrebbe consigliato di non superare... e, per fortuna, sempre senza gravi conseguenze, anche e sicuramente, con l'aiuto della nostra buona "MADONNINA" che,





nonostante fossimo anche un po' scapestrati, dev'essere stata molto impegnata nel porre rimedio alle nostre esuberanti intemperanze aviatorie.

Quanti voli e quanti ricordi si accavallano e affollano la mia mente nel ripensare a quei tempi, specialmente all'inizio, Sergio, quando il buon Franco Picasso, il nostro bravissimo Capopattuglia, a volte, si dimenticava di avere dei gregari, ricordi il looping di Ghedi?

Quando venimmo giù tanto bassi che rovesciammo tutti i tavolini imbanditi per la festa e, le signore presenti si ritrovarono, per uno strano risucchio, con gli abiti sollevati fin sopra la testa!

Sembrava avessimo scatenato un "tornado" e, da ciò, era scaturito il primo appellativo della nostra pattuglia, "TORNADO" appunto.

Poi, però, era prevalso quello di "GETTI TONANTI" in omaggio alla tradizione dei nostri predecessori.

E quella volta all'incrocio della "BOMBA" quando i due laterali erano venuti giù troppo bassi ed io, che dovevo passare sotto di loro, mi ero trovato davanti la rete di recinzione con la sensazione di non riuscire a passare, un attimo, un batter di ciglia ed ero passato... ma ... "a pelo"... e, con la testa istintivamente incassata fra le spalle.

Cose che succedevano abbastanza frequentemente, come quell'altra volta, mi sembra fossimo a BUCHEL o forse a FURSTENFELDBRUCK quando in un rovesciamento in fila indiana a bastone il buon Picasso, anche un po' innervosito da chi faceva le osservazioni da terra, arrivò talmente basso per cui, essendo sempre l'ultimo, dovetti spostarmi di lato ed acquistare qualche metro per evitare ... "serie conseguenze"...

Un evento che, la sera al circolo, durante la festa aveva suscitato i commenti divertiti di tutti i piloti delle pattuglie partecipanti.

Potrei continuare, anche a lungo, rievocando fatti e avventure di quegli anni favolosi in cui noi, Sergio, la nostra generazione di aviatori, con la gagliardia dei nostri vent'anni ci siamo trovati in seno ad un'Aeronautica Militare altamente efficiente con grande dovizia di mezzi e con tantissimi aeroplani che ci consentiva di "saziarci" e di "ubriacarci" di volo.

Possiamo ben dire Sergio, di aver intensamente vissuto la nostra vita aeronautica.

Ora tu, starai volando in un cielo molto più ampio, come il "PICCOLO PRINCIPE" di SAINT EXUPERY, perché ne sono certo, da qualche parte, nell'immensità degli spazi, ci dev'essere un angolino riservato agli aviatori di tutto il mondo.

Ciao Sergio, è stato bello conoscerti ed averti avuto come amico. Un abbraccio forte.

Col. Pil. GREGORIO BASCHIROTTO

Si riportano alcuni passaggi di una intervista a **SERGIO CAPACCIOLI** realizzata nel 2018 per il documentario "le PAN prima della PAN"

Ovviamente manca la caratteristica cadenza ed accento toscano era nato ad Empoli il 27 luglio 1929.



"... sono venuto nel '70 all'Alitalia ... sono sempre stato famoso per le mie scelte sbagliate: la prima alla 'Romagnoli': all'inizio, ad un certo punto dovevamo andare in America; all'Ufficio la prima scernita chiedendo chi voleva andare e chi no, che avevo risposto NO ... poi mi sono mangiato le mani fino ai gomiti, quella fu la prima e questa è una delle tante, mi fecero un po' balenare il 104 e così mi sfiogolava, mi sfrugugliava abbastanza l'idea del 104 e alla fine sono rimasto e allora nel '64 andai a fare il Corso del 104 in Germania a Jever, ho fatto quasi 1.000 ore di volo sul 104 (900 e rotte ore) ... parecchie col 101 e un po' col 102 perché il 101 lo chiusero, lo misero in posizione 'quadro' e lì ho finito Io non reclamo niente, sono stato bene anche all'Alitalia intendiamoci, perché oltretutto non ho mai avuto a che ridire con nessuno, sono sempre stato un tipo tranquillo ... c'è stata molta gente che ha avuto grossi contrasti ... io non ho mai avuto problemi, oltretutto era un periodaccio, si stava a destra 15/16 anni per poter fare il 'Corso Comando' ... a quell'età lì già ormai quando avrei dovuto entrare a fare il 'Corso Comando' stavo già per andare in pensione praticamente e quindi chi me lo fa far a quel punto lì, ... è un tipo di vita si può fare sì, fino ad un certo punto, poi mi ero stancato proprio, per cui sono venuto via prima 7/8 mesi prima della naturale scadenza."

M.Ilo 1^a Cl. Sc. CORONA AURELIO

Motorista, Capo Velivolo

alle "FRECCE TRICOLORI" dal 8.11.1967 al 8.12.1970

ci ha lasciato il 17 maggio 2020

**Aurelio CORONA**

Correva l'anno 1967 e la PAN si rinforzava nei suoi Specialisti con l'arrivo al reparto di sette giovani ragazzi usciti dalla Scuola Specialisti di Caserta, di varie categorie, uno, tra questi era il mio carissimo amico Aurelio.

Di origine sarda, aveva un carattere gioviale, sempre sorridente e scherzoso.

Così lo è stato anche durante la malattia.

Nei 50 anni passati dal suo trasferimento ci si teneva in contatto telefonico più volte all'anno, ricordando i tempi passati nel breve ma intenso periodo di sua permanenza al gruppo.

In quel periodo fu impiegato sia come Capo velivolo che come Motorista sul motore Orpheus del G.91 con il quale aveva rapidamente preso confidenza e sicurezza negli interventi.

Dopo l'incidente di volo del C 119 del 25 aprile 1970, evento che lo aveva profondamente colpito data la perdita di due amici e colleghi di corso, fece domanda di trasferimento a Decimomannu, cosa che avvenne nel dicembre del 1970.

Qualche anno dopo andammo con la Pattuglia a Decimo, lui all'e-

**Aurelio Crew chief**

poca era responsabile del rifornimento di carburante agli aerei, invitò a pranzo me ed ad altri due colleghi facenti parte dei sette. Ci fece trovare il maialino sardo cucinato il giorno prima, una squisitezza, avemmo un'ospitalità meravigliosa come si riconosce ai sardi.

In tutti questi anni ho cercato di convincerlo per farlo venire in Friuli come mio ospite, ma, niente da fare, mi diceva sempre che fino a che non avessero trovato il tappo dell'isola, non sarebbe venuto in continente. Era molto attaccato alla sua terra.

**Aurelio con l'amico Saro FICHERA**

Abbiamo perso un amico e collega che era molto attaccato alla PAN ed era stato per lui il periodo migliore della sua vita aeronautica, infatti era Socio del "Circolo della P.A.N." dalla sua istituzione nel 1998.

I colleghi delle "Frecce Tricolori" ti ricorderanno sempre con grande affetto.

Ciao AURELIO

M.Ilo 1^a Cl. Sc. SICOLO FRANCESCO



Com.^{te} TAMBURRO ANDREA

Pilota gregario Dx nella P.A.N.
del "Cavallino Rampante" 1960

Il 20 giugno 2020 Daniela, la "figlia" di **ANDREA TAMBURRO**, nominativo radio "Strale 25" del 12° Gruppo - 4^a Aerobrigata, mi ha comunicato: *"Le scrivo con grande dolore della perdita di mio "padre" che è venuto a mancare il giorno 19 giugno 2019.*

Sapendo quanto lui fosse legato alla Pattuglia e a tutto il mondo Aeronautico, che seguiva costantemente, si preparava infatti per il Vostro prossimo Anniversario e sarebbe bello se la Pattuglia Acrobatica gli dedicasse un pensiero durante uno dei loro fantastici voli. Sarebbe il regalo più bello per lui. La ringrazio molto. Strale 25 sarà sempre con noi."

Ho prontamente informato il Comandante delle "**Frecce Tricolori**", Ten. Col. Pil. **GAETANO FARINA**, che **ANDREA TAMBURRO** aveva spiccato l'ultimo volo mi ha subito assicurato che ci sarebbe stato senz'altro un doveroso "pensiero" in un prossimo volo della formazione.



Nel rinnovare le mie più sentite condoglianze per la perdita del "papà" che è sempre dolorosissima, ho porto un abbraccio affettuoso a "**STRALE 25**" ed ai suoi "familiari" ed un sentito cordoglio da parte mia, dei componenti il Consiglio Direttivo e Soci tutti del "Circolo della P.A.N."

ASSENZIO GADDONI

ANDREA TAMBURRO si era iscritto al "Circolo della P.A.N." nel 2015, solo perché non ne conosceva l'esistenza.

Aveva partecipato all' 11° Raduno Piloti Pattuglia Acrobatica a Rivolto il 6 settembre 2015 dove ho potuto conoscerlo ed ho subito percepito essere una persona molto modesta e nello stesso tempo rimasta legata ai bei ricordi del suo periodo in Aeronautica, con una genuina ammirazione per le attuali **Frecce Tricolori**.

Ripercorriamo il breve periodo di **ANDREA TAMBURRO** alla Pattuglia Acrobatica del "**Cavallino Rampante**" in una fase piuttosto travagliata.

La **4^a Aerobrigata** fu nuovamente incaricata di costituire la **Pattuglia Acrobatica** che per il 1960 aveva la funzione di "riserva" dei "**Getti Tonanti**".

La scelta del "leader" cadde sul **Cap. V. Fiore**, con il **Cap. Z. Tascio** (gregario sinistro), il **Cap. M. Scala** (gregario destro), il **Serg. Magg. E. Turra** (fanalino), il **Serg. +Magg. G. Liverani** (gregario destro e fanalino) il **Ten. A. Ferri** (jolly) e **10 Specialisti**.

I velivoli in dotazione furono **6 F 86E "Sabre"**.



Dopo un mese il **Cap. Fiore** lasciò e subentrò il **Cap. Tascio** già Comandante della **84^a Squadriglia**; il **Serg. Magg. Turra** e il **Serg. Magg. Liverani** rientrarono al **10° Gruppo**.

La formazione subì un rimpasto risultando così composta: **Ten. C. Genovese** (gregario sinistro), **Ten. P. Gabrieli** (gregario sinistro), **Ten. F. Panario** (gregario destro e fanalino), **Serg. A. Tamburro** (gregario destro), **Ten. S. Imparato** (gregario sinistro e destro), **Ten. A. Ferri** (jolly).

Poco dopo Tamburro e Gabrieli escono ed entra il Ten. Sabatini.



Ai velivoli della Pattuglia venne riservato un piazzale alla testata nord, nell'hangar ad "apertura rapida", quello che in seguito sarà destinato al "servizio di allarme".



Storia dell'SOS

Sia che tu dichiari "S O S" nel codice Morse o lo scrivi in conchiglie su un'isola deserta, si capirà che hai bisogno di aiuto !



Benvenuti nel campo della telegrafia, parleremo dei collegamenti radio e via filo con le loro abbreviazioni usate specialmente nelle chiamate di soccorso.

L'uso della Radio fu reso possibile dalla sua invenzione a fine 800 ad opera di **Guglielmo Marconi**.

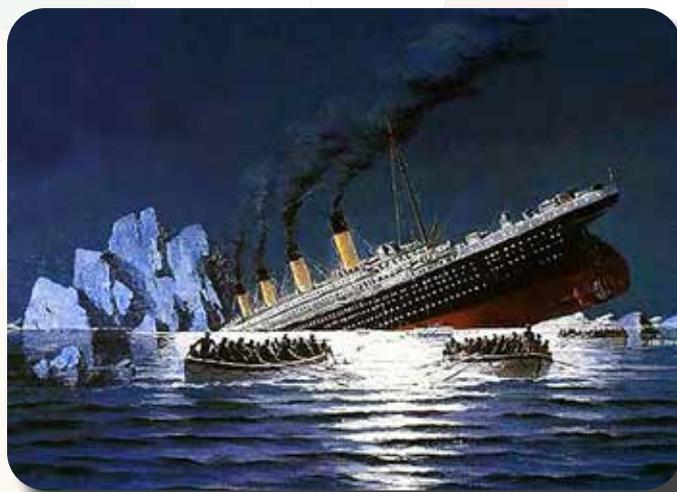
Prima dell'introduzione della radio a bordo delle navi, una nave che navigasse in alto mare era isolata dal resto del Mondo ed era ugualmente isolata dal resto delle navi che si trovavano in mare, non vi era la possibilità di chiedere soccorso né di essere rimorchiate nel porto più vicino per eventuali riparazioni. Il punto di vista di Marconi è che: la sua invenzione non vuole competere con le linee telegrafiche via filo, ma si vuole sostituire ad esse quando non vi è la possibilità di installarle come una nave che sia in mare. Una nave che si trovi in un oceano e che è munita di ricetrasmittente non può considerarsi isolata dal resto del Mondo.

La tragedia del TITANIC - La nave affondò nell' Oceano Atlantico alle ore 02.20 del 15 Aprile del 1912, esattamente due ore e quaranta minuti dopo avere urtato un iceberg. Tra passeggeri e personale di bordo morirono 1.517 persone delle 2.227 imbarcate

Marconi dopo il disastro del Titanic volle sperimentare un sistema per mandare in automatico la chiamata di soccorso in caso di imminente pericolo. Studiò anche un sistema per

eliminare dalle spese di gestione della nave il secondo operatore alla Radio collegando all' uscita del ricevitore radio un campanello d' allarme che in caso di ricezione di messaggi con richiesta di soccorso avrebbe dovuto squillare sul ponte di Comando della nave. Le autorità Americane preposte alla sicurezza in mare scartarono questo progetto perchè durante le prove effettuate diede scarso affidamento.

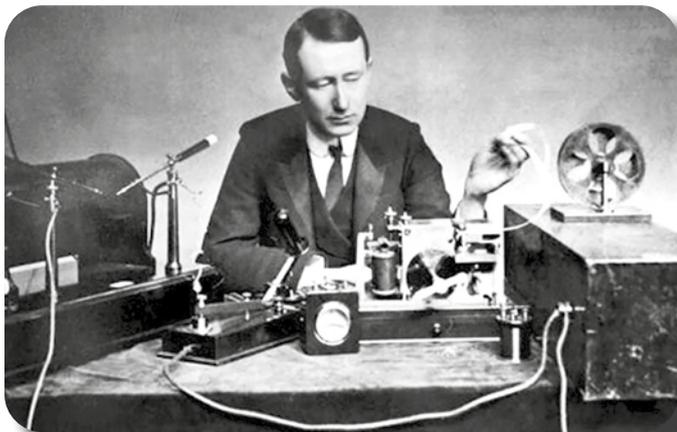
Nella terza conferenza mondiale della telegrafia internazionale del 1912 fu concordato che la trasmissione e la ricezione dei messaggi d'emergenza dovevano avvenire sulla lunghezza d'onda dei 600 metri corrispondenti alla frequenza di 500 KHZ, per i grandi laghi la frequenza stabilita era di 410 KHZ. Le leggi internazionali stabilirono che gli orologi fra le varie navi dovevano essere sincronizzati fra loro almeno per quanto concerne l'ora segnata (non si era ancora all'ora del meridiano Zulu) e che a minuti 15 e minuti 45 ogni nave cessasse di trasmettere e facesse ascolto per tre minuti sulla frequenza delle chiamate d'emergenza. Tutte queste disposizioni furono accolte e richieste dai delegati inglesi presenti alla conferenza in quanto la tragedia del Titanic era ancora presente nelle loro menti.



La leggenda vuole che il primo **SOS** della storia sia stato lanciato dal Titanic e poi raccolto dal Carpathia, che però giunse troppo tardi per salvare la nave e il suo carico di passeggeri, potendo solo soccorrere i pochi sopravvissuti sulle scialuppe che vagavano nel gelido oceano.

Guglielmo Marconi sfugge alla morte nel Titanic.

Quando, nel 1912, RMS Titanic colpì l'iceberg che, notoriamente, segnò il suo destino, aveva a bordo le più recenti apparecchiature radio. Il suo inventore, Guglielmo Marconi, aveva ricevuto un'offerta di passaggio gratuito per il viaggio inaugurale ma, fortunatamente, aveva scelto invece di prendere la Lusitania, pochi giorni prima, preferendo che lo stenografo di quella nave lo aiutasse con le sue pratiche burocratiche.



In realtà il nuovo codice sperimentale era già in uso da alcuni anni, ma quella fu senz'altro l'occasione più importante e al tempo stesso la più infausta in cui venne usato.

La fantasia dei narratori negli anni si è opportunamente sbizzarrita intorno a questa criptica sigla, secondo gli italiani potrebbe voler dire *Soccorso Occorre Subito* e secondo gli inglesi invece *Save Our Ship* oppure *Save Our Soul*, secondo i casi *Salvate la Nostra Nave*, oppure *Salvate la Nostra Anima*.

Secondo i diari di bordo la sequenza completa del segnale di allarme lanciato dall'RMS Titanic era *CQD CQD DE MGY TITANIC SOS SOS STIAMO AFFONDANDO ACCORRETE*.

Ma a parte questo caso particolarmente sfortunato in cui le navi più vicine purtroppo non risposero all'allarme, rimane il fatto che nella storia della navigazione l'introduzione delle comunicazioni radio ha contribuito a salvare migliaia e migliaia di vite umane.

L'invenzione della Radio risale alla fine del 1800 ed è dovuta agli studi del grande genio italiano **Guglielmo Marconi**.

Per tutto il tempo della navigazione a vela, per l'epoca maestosa dei clipper, e per il periodo dei grandi viaggi di espansione, colonizzazione e ricerca scientifica, le navi impegnate sulle nuove rotte si trovavano a migliaia di miglia dalla base di partenza, lontane da ogni porto con cui poter comunicare e impossibilitate a segnalare emergenza e difficoltà perfino alle altre navigazione a meno che non fossero talmente vicine da poter comunicare a vista.

La potente invenzione di **Marconi** finalmente consente di installare una linea di comunicazione anche in alto mare, in assenza delle classici linee di collegamento telegrafiche a mezzo filo.

Da quel momento, a meno di particolari avarie, qualsiasi nave in qualunque punto del globo, se ha a bordo una radiotrasmittente, è in grado di comunicare agevolmente con il resto del mondo, chiedere soccorsi, diramare informazioni, trasmettere bollettini meteo e segnalazioni. Una conquista eccezionale e un notevole apporto per le condizioni di sicurezza di imbarcazione ed equipaggio.

La prima nave in assoluto ad utilizzare questo sistema via radio per inoltrare una richiesta di soccorso fu la Nave Faro Goodwin, colta da un fitto banco di nebbia al largo delle coste inglesi, il segnale fu prontamente ricevuto da una stazione costiera che a sua volta comunicò con la nave San Matteo mandandola in soccorso.

Ma solo nel 1904 si iniziò a prevedere a bordo dei transatlantici delle vere e proprie stazioni radio trasmettenti a bordo, con operatori specializzati in telegrafia prelevati dalle scuole delle ferrovie e degli uffici telegrafici postali, ma all'inizio il radio operatore era uno solo e la sera staccava dal turno lasciando l'apparato radio commutato sulla posizione di Off, dovranno passare molti anni prima che si pensi a stabilire un turno di servizio H24.

Infatti nel 1912, in occasione dell'affondamento del Titanic, la nave più vicina, il Californian, che al momento del disastro distava non più di dieci miglia, non captò il messaggio di allarme perché il marconista aveva spento la radio per la notte. In quel momento una ricetrasmittente accesa ventiquattro su ventiquattro e due turni di sorveglianza avrebbero consentito di salvare migliaia di vite umane che invece furono sacrificate inutilmente.

Per lungo tempo il segnale telegrafico era la sigla CQ CQ preceduta dall'indicazione della data e dell'orario e seguita dalle notizie in codice che si intendeva trasmettere.

Il CQ serviva praticamente ad aprire le comunicazioni e ad indicare l'identificazione del chiamante, l'esatto momento cronologico della chiamata, e in alcuni casi il destinatario, a meno che non fosse una trasmissione generale.

Presto anche le stazioni costiere si sintonizzarono con questo nuovo sistema riuscendo in diversi casi a captare il segnale di soccorso e a rimbalzarlo verso le unità navali più vicine in grado di prestare gli aiuti necessari, la sicurezza in mare diventava così una questione organizzata, una specie di tam tam senza fili che consentiva a volte di salvare vite anche da centinaia di migliaia di chilometri di distanza.

Quando ad esempio il Dirigibile Italia di Umberto Nobile cad-

de sulla banchisa dei ghiacci polari, il suo segnale di soccorso fu captato dall'altra parte del mondo da un radioamatore che indirizzò le ricerche e le spedizioni di soccorso.

Nel primo Congresso Internazionale della Radiotelegrafia nel 1903 si propose di ideare un codice sintetico di veloce trasmissione da utilizzare solo in caso di emergenza. Quando le altre stazioni avessero ricevuto questo segnale avrebbero dovuto cessare tutte le trasmissioni e porsi in ascolto controllato, pronte ad organizzare le spedizioni di soccorso.

Il codice inizialmente proposto era SSSDDD.

Se ne discusse a lungo senza mai attuare il progetto, fino al Congresso del 1906, quando fu identificato definitivamente il segnale di emergenza DDD.

Intanto nel 1904 la Marconi Company adotta l'introduzione del codice CDQ che viene riconosciuto ufficialmente come segnale internazionale di soccorso con la circolare N. 57 del 1 Febbraio dello stesso anno.

Semplicemente si era deciso di agevolare la comprensione del messaggio e anche la velocità di trasmissione, l'unità in pericolo doveva solo inviare l'apertura di chiamata, il CQ, seguito dalla lettera D, che significava Urgenza.

CQD (— · — · — — · — — · ·) è stato un segnale di soccorso radiotelegrafico in codice Morse. È composto da CQ, indicativo di chiamata generale indirizzata a tutte le stazioni (derivato dal francese "sécu", abbreviazione di *sécurité*), seguito da D che sta per *Distress* (in pericolo): non significa quindi *Come Quick, Distress* (venite, presto, siamo in pericolo), come spesso si crede. Fu in uso fino al 1912, per chiedere immediata assistenza da parte di altre navi. Dopo l'affondamento del **Titanic**, venne sostituito dal più famoso segnale **SOS** costituito da tre punti seguiti da tre linee e altri tre punti (· · · — — — · · ·) molto più facile da riconoscere.

Dal 1904 in poi la trasmissione di un CDQ in mare rappresentava chiaramente un codice convenzionale di immediato e gravissimo pericolo, richiedendo l'attenzione generale e la piena collaborazione di tutte le altre unità navali presenti in zona e delle unità costiere.

Infine alla seconda conferenza internazionale della comunicazione radio senza fili, tenutasi a Berlino nel 1906, fu proposto il codice **SOS** da utilizzare al posto del CDQ, benché universalmente adottato come segnale ufficiale di allarme per molto tempo non venne utilizzato, soprattutto dalle marine più tradizionaliste come quella inglese che continuarono a preferire il vecchio CDQ.

Il Marconista in capo dell'RMS Titanic, perito nel tentativo di inoltrare disperate richieste di aiuto fino all'ultimo secondo di vita della nave, li trasmise entrambi, alternativamente e in sequenza per oltre 3 ore, dal momento dell'impatto con l'iceberg al definitivo inabissamento del Transatlantico, eppure in quella occasione soltanto il Carpathia, che transitava però a ben quarantotto miglia di distanza, rispose alla chiamata di emergenza, mentre il Californian che si trovava a sole dieci miglia la ignorò completamente.

Durante la conferenza di Berlino del 1906 dunque si decise di adottare come chiamata di soccorso internazionale il codice **SOS**, l'alternativa SOE proposta dalla Germania non venne presa in considerazione perché la lettera E in alfabeto Morse era rappresentata da un solo punto e in caso di trasmissione disturbata questa ultima lettera poteva anche non essere percepita o compresa chiaramente.

Ci voleva un segnale chiaro, inequivocabile, facile da recepire e veloce da trasmettere, qualcosa che all'occorrenza anche i profani fossero in grado di decifrare e di inviare. Tre punti, tre linee, tre punti, il nuovo codice SOS era al tempo stesso semplice e immediato da comprendere.

Per lungo tempo ancora però dopo la conferenza del 1906 in caso di emergenza continuarono ad essere usati entrambi i codici, il CDQ e l'SOS, come fece l'eroico Marconista del Titanic, Jack Philips.

Nel 1905 una nave faro comunica che per un'avaria al gene-

International Morse Code			
- Phonetic Alphabet -			
A ALPHA	--	N NOVEMBER	--
B BRAVO	---	O OSCAR	---
C CHARLIE	----	P PAPA	----
D DELTA	--	Q QUEBEC	----
E ECHO	.	R ROMEO	--
F FOXTROT	---	S SIERRA	---
G GOLF	---	T TANGO	-
H HOTEL	----	U UNIFORM	--
I INDIA	..	V VICTOR	----
J JULIET	----	W WHISKEY	---
K KILO	--	X X-RAY	----
L LIMA	---	Y YANKEE	----
M MIKE	--	Z ZULU	----



ratore elettrico non può più accendere il faro di segnalazione, il pronto intervento dei soccorsi per le riparazioni tecniche consentì di evitare il verificarsi di naufragi, la nave faro fu ripristinata prima che il danno potesse causare delle vittime.

Il segnale morse internazionale fu utilizzato finalmente in maniera intensiva soltanto dal 1912 in avanti, negli anni trenta addirittura una nave inglese stazionava fissa presso le acque circostanti l'isola di Rodi con il solo scopo di ascoltare le eventuali richieste di soccorso provenienti dal Mediterraneo rimbalzando il segnale alle unità costiere e navali in caso di necessità.

Nel 1909 il Republic si scontrò contro il Florida, delle due navi solo il Republic aveva la radio a bordo e riuscì ad inviare il segnale CDQ in tempo per far intervenire il Baltico, che transitava nelle vicinanze e che riuscì a condurre in salvo i passeggeri di entrambe le imbarcazioni prima che queste affondassero, evitando la perdita di 1500 vite umane.

Il Republic apparteneva alla White Star, la stessa compagnia di bandiera del Titanic.

Dopo questi episodi le compagnie navali iniziarono a sensibilizzarsi sul problema delle tele comunicazioni e presto quasi tutti i transatlantici passeggeri erano muniti di apparecchiature radio a bordo e di operatori professionali in grado di utilizzarle. Nel 1909 la Marconi Company installò 143 stazioni radio su navi oceaniche, il numero degli impianti salì a 303 nel 1911 e a 580 nel 1912.

Infine nel 1916 fu istituito un registro marittimo internazionale dove dovevano essere trascritti tutti i log delle comunicazioni interscambiati tra navi intervenute in soccorso e navi in difficoltà, in modo che eventuali errori nelle operazioni potessero essere individuati e corretti.

Seguì un resoconto completo dei salvataggi effettuati con l'elenco delle vittime e dei superstiti.

Fu così possibile ben presto disporre di dati a sufficienza per effettuare delle statistiche. Su 19 navi affondate o distrutte da una tempesta improvvisa solo 9 erano equipaggiate con la radio ricetrasmittente, mentre nel 1908 si registra la prima chiamata "ufficiale" di un SOS, lanciato dalla nave S. Rosa al largo della California, sollevata da un'enorme onda oceanica la nave perde l'assetto e il bilanciamento del carico e rischia di naufragare, il lancio dell'SOS eviterà il disastro.

Nel 1909 è il marconista del S.S. Araphoe a richiedere i soccorsi con un SOS, dopo aver perso l'elica di propulsione durante una tempesta, messi alla cappa l'Araphoe è in grado di attendere i soccorsi che prontamente giungono con i pezzi di ricambio a bordo di un rimorchiatore, effettuata la riparazione la nave riparte sulla sua rotta, sana e salva.

Intanto l'SOS viene perfezionato con l'aggiunta di ulteriori informazioni in codice. Tre TTT dopo l'SOS significava Ghiacci

Vaganti, Tempesta o Attacco Bellico, la parola MEDICO veniva inserita per indicare un'epidemia a bordo o la presenza di numerosi feriti bisognosi di soccorso, quattro SSSS indicavano un attacco in atto ad opera di sommergibili o caccia-torpediniere.

Gli altri codici normalmente usati per le chiamate di emergenza furono poi identificati anche per la Radiotelegrafia in messaggi semplici e di rapida trasmissione. La chiamata di soccorso **MAY DAY, MAY DAY**, universalmente entrata nel linguaggio comune, era derivata dalla locuzione francese ME AIDER, che significa Aiutatemi.

Le comunicazioni riguardanti la sicurezza come i bollettini meteorologici o l'avvistamento di relitti o corpi affioranti, secche, scogli o altri pericoli, sono invece sempre preceduti dalla locuzione SECURITY o SECURITE'.

Guglielmo Marconi, convocato come perito tecnico al processo tenutosi per individuare le cause del disastro e del mancato soccorso del Titanic, investì risorse consistenti per approntare un dispositivo automatico di ricezione dei messaggi in codice in grado di allertare il ponte di comando nel caso di richieste di soccorso, ma il sistema non fu mai utilizzato perché risultato difettoso al collaudo. Così come l'altro dispositivo sperimentale che in caso di naufragio avrebbe reso possibile alla radiotrasmittente di continuare a ripetere all'infinito il codice di soccorso SOS senza esigere il tributo di ulteriori vite umane, in memoria di Philips perito sul Titanic nell'estremo tentativo di chiedere aiuto fino all'ultimo secondo.

Nella successiva conferenza mondiale della radiotelegrafia di Berlino furono poi concordati ulteriori dispositivi e metodologie da usare in caso di emergenze.

La lunghezza d'onda per i messaggi d'emergenza fu fissata sui 500 Khz, fu stabilito che gli orologi a bordo delle navi dovessero essere sincronizzati e che tutte le imbarcazioni allo scoccare del primo quarto e dei quarantacinque minuti di ogni ora dovessero cessare ogni trasmissione per dedicarsi alla ricezione, sintonizzati sulla frequenza delle chiamate d'emergenza.

In questo modo la storia navale forse non avrebbe conosciuto un'altra insensata tragedia come quella del Titanic e l'uomo alla fine sarebbe stato in grado di imparare dai suoi stessi errori.

Come sempre il progresso ha richiesto il suo tributo da pagare e un alto numero di vittime, prima di poter attuare le necessarie precauzioni e gli accorgimenti necessari per scongiurare altri disastri, ma finalmente oggi una nave non è più sola sulla sua rotta di navigazione e può, con il semplice tocco di una manopola, inviare tempestive e dettagliate richieste di soccorso o segnalare emergenze meteorologiche in grado di salvare altre navi ed altre vite.

Dopo la II^a Guerra Mondiale, con la diffusione delle comunicazioni radiofoniche, è stato introdotto anche il codice di richiesta di soccorso per navi e aerei **Mayday** (deriva dalla pronuncia dell'ultima parola della frase francese **venez m'aider**, venite ad aiutarmi), dato che, se pronunciato **esseeoesse** diventa poco più che un sibilo.

Né la legge tedesca del 1905, né quella internazionale del 1906, riportano l'equivalente alfabetico del segnale. Tuttavia la fantasia popolare intorno a SOS si è scatenata, proponendo interpretazioni diverse a seconda del Paese: *Save Our Ship* o il già citato *Save Our Souls*; in Italia *Salvateci O Soccombiamo, Soccorso Occorre Subito, Subito Occorre Subito*.

Nessuna delle interpretazioni di quello che è, a torto, ritenuto un acronimo è affascinante come il semplice **SOS** pronunciato nel modo diverso in italiano, inglese, francese, tedesco e così via. Tanto diffuso e retaggio dei grandi disastri della storia.

Chiamate **SOS** storiche

Piroscafo Kentucky affondata nel 1910, l'uso precoce di SOS che ha salvato tutti i 46 vita a bordo.

RMS Titanic (che ha usato pure il **CQD**), affondata nel 1912

RMS Lusitania, silurato nel 1915

HMHS Britannic, affondata nel 1916

SS Andrea Doria, affondata nel 1956

NOTIZIA



Il 2 agosto 2020 **Tre marinai naufragati su isola sperduta del Pacifico vengono salvati grazie a un gigantesco SOS scritto sulla sabbia**

Dispersi da tre giorni, la loro imbarcazione aveva finito il carburante e perduto la rotta. Finiti sull'isola di Pikelot in Micronesia, nel Pacifico occidentale, un luogo remoto e deserto dove rischiavano di morire.

L'**SOS** scritto sulla sabbia è stato avvistato dai soccorritori a bordo di aerei militari USA e australiani; i tre naufraghi sono stati tratti in salvo da un elicottero australiano.

Roberto Oros di Bartini

**il più grande progettista italiano
di aeroplani sovietici**



**La geniale attività di Progettista e di Ingegnere Aeronautico
per oltre mezzo secolo nella Russia Sovietica**

tratto da [AeroStoria](#) **AS** 21 agosto 2010

Ogni grande storia ha sempre un prologo, come una specie di romanzo dove lo scrittore traccia una linea temporale dove poter ambientare i personaggi del libro che si accinge a scrivere: una specie di "trucco del mestiere" che fa sì che il lettore venga proiettato dentro il racconto facendogli respirare lo stesso clima che respirano i personaggi, in modo da condividerne in prima persona e con coinvolgimento le passioni, le paure, i sentimenti, i pensieri.

Di solito sono dei "Flashback" che proiettano i personaggi - e il lettore - a ritroso nel tempo nella loro vita vissuta, in modo da capire le motivazioni o le cause che hanno portato i protagonisti a trovarsi in quelle determinate situazioni o in quel determinato contesto narrativo.

Noi invece di andare indietro e scavare nel passato, dobbiamo andare avanti: un periodo che per molti studiosi del settore è considerato come "Il secondo periodo pionieristico dell'Aviazione" ossia il contesto storico che diede le basi per la moderna aviazione sia civile che militare, denominato "Guerra Fredda", quando il mondo era diviso in due blocchi dove l'Est e l'Ovest attuarono una politica di escalation agli armamenti, dove prima dell'avvento dei missili balistici intercontinentali le Superpotenze lavorarono in segreto per progettare e costruire flotte di incredibili Bombardieri per



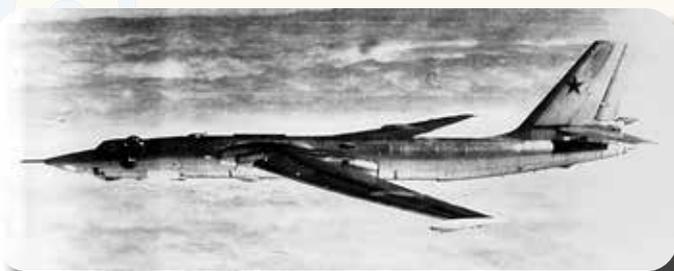
portare morte e distruzione al nemico. Il risultato di questa corsa furono vere e proprie corazzate volanti a propulsione convenzionale (a getto) o nucleare; il periodo dove la Marina USA lavorò al progetto di Bombardiere Nucleare da lanciare dal ponte di una Portaerei, mentre il Congresso deliberava a favore dello smantellamento di queste giganti del mare; il periodo di quando l'URSS ingannò gli USA facendo credere che era in grado di costruire e di disporre di un grandissimo numero di Bombardieri a lungo raggio Nucleare, capaci di raggiungere qualsiasi parte del mondo in tempi ragionevolmente brevi, grazie alla collaborazione di team di esperti scienziati, ingegneri e costruttori che attingevano da piani segreti trafugati ai tedeschi durante la guerra, di avvalersi di scienziati tedeschi che vennero rapiti per poi essere costretti a lavorare nelle industrie militari di Stalin.

Questi personaggi non furono di nazionalità soltanto tedesca, ma Stalin si avvalse di menti geniali che provenivano un po' da tutto il mondo, "idealisti" che credevano nelle basi del Comunismo. Ed è proprio di uno di questi personaggi che oggi racconteremo la storia, un uomo che venne dimenticato sia dalla Patria di cui egli proveniva (fino a i giorni nostri) e sia dalla Patria "adottiva" causa la politica staliniana di cancellare definitivamente ogni individuo con qualche ombra di sospetto (la maggior parte dei casi infondati) di cospirazione contro il governo.

Oggi la sua figura è stata riabilitata in Russia, in Italia venne ricordato dagli esuli antifascisti ma senza il lustro che effettivamente questa mente brillante e geniale riconosciuta dallo stesso Stalin meritava.

La Parata che cambiò il Mondo

di Ino Biondo e Marco Pilliteri



Nel Luglio del 1955 a Mosca, la Russia Comunista tende una trappola all'America e ai suoi alleati della NATO, l'ambientazione è una parata dell'Aeronautica nel cuore della città. Mentre a terra tra la folla acclamante e le autorità compiacenti sfilavano Carri Armati e Missili di ogni genere, il cielo veniva sorvolato da un gran numero di nuovi Aeroplani.

Uno di questi tolse letteralmente il fiato agli americani che assistevano all'evento in maniera non ufficiale naturalmente. Si trattava di un enorme Bombardiere Quadrimotore il suo nome era

Myasishhev M-4 ma la NATO gli assegnò il nome in codice "BISON" (Bisonte) nome che gli calzava a pennello.



Questa foto rende l'idea di quanto enorme fosse la cellula del Bison



Vista frontale dell'aereo da cui si notano le prese d'aria dei 4 motori

A questo punto la reazione del Comando Supremo degli USA fu immediata, preoccupati dal fatto che l'URSS era in grado di attraversare il Polo Nord e attaccare da lì città come Chicago o New York, inoltre durante il passaggio in rassegna all'estremità delle ali del BISON sfilavano anche due caccia Mig-17 in modo tale che si potesse percepire la grandezza della macchina, più o meno grande quanto un B-52 solo che era munito di 4 motori anziché 8, fu una vera e propria dimostrazione, secondo gli americani, di quanto efficaci e letali erano ormai divenuti gli aeroplani Sovietici. Adesso si presentarono due incognite per gli analisti e per gli strateghi USA: effettivamente quanti BISON erano operativi tra le fila dell'Aeronautica Sovietica!? E soprattutto quanti ne erano in produzione o prossimi a lasciare le catene di montaggio!?

Furono incaricati due audaci Piloti dell'USAF di svelare l'arcano con una missione che sembrò impossibile ma alla fine diede i risultati sperati.

Archangel e Murmansk sono due dei nomi in codice delle tante missioni di ricognizione strategica svolte dallo Strategic Air Command (SAC) dell'USAF, mediante le quali dei B-47 opportunamente modificati per alloggiare fotocamere di precisione nella cellula e

sul muso. Questa missione ebbe il compito di sincerarsi della reale presenza di squadriglie di BISON pronte al decollo nelle basi dislocate sul territorio Sovietico. La missione si presentò impegnativa sin dall'inizio il giovane pilota **Hal Austin** e il copilota **Carl Holt** dovettero sostenere una dura prova, e mettere in pratica tutto ciò che fin da quel momento avevano imparato dai manuali e dai vari volumi tattici di missione. Ma sentiamo dalle stesse parole del Comandante Austin come si svolsero i fatti: *“Una mattina, dopo le consuete istruzioni di volo e il Briefing giornaliero, il Comandante mi afferrò per un braccio e mi portò nella sala riunioni dove si riunivano gli Alti Ufficiali. In fondo la sala vi erano due Colonnelli che non avevo mai visto prima, non appena mi videro questi aprirono una mappa e mi consegnarono in mano un volume con la copertina scura con su scritto “Archangel & Murmansk”. Domandai cosa fosse e loro risposero che era il nome della missione di cui mi avevano incaricato, chiesi chi fosse il mio copilota e risposero dicendomi Carl Holt, un ufficiale che già conoscevo. Capii che saremmo stati soli, ma volli fare ugualmente la domanda, uno dei due alti ufficiali mi rispose che saremmo stati l'unico equipaggio e l'unico aereo a sorvolare la zona”*.



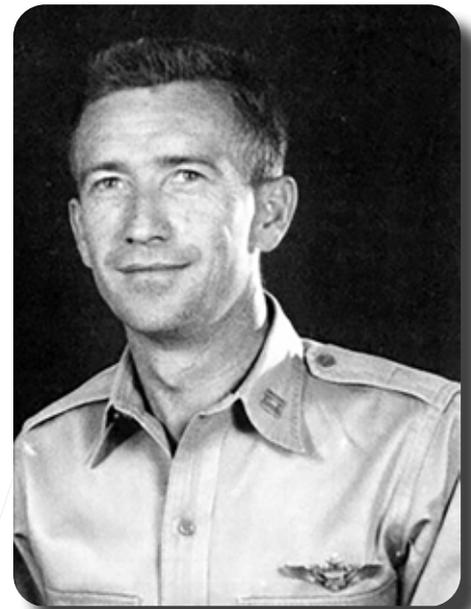
Hal Austin Pilota di RB-47 del S.A.C.

A bordo di un B-47 Holt ed Austin volano dal Circolo Polare Artico alla volta della Russia per una missione che avrebbe sicuramente dato una svolta alla situazione di tensione che gli USA stavano vivendo in quel periodo; *“Ci avevano detto di salire ad una quota di 12000 m. subito dopo il decollo, una quota superiore rispetto*

agli standard di missione stabiliti, anche perchè a quella quota il velivolo ne avrebbe risentito in velocità e autonomia, cosa che mi preoccupò non poco, lo feci presente ai due Colonnelli i quali mi risposero che a quell'altezza i Mig-15 che erano schierati da quelle parti non avrebbero potuto raggiungerci, ma i Sovietici possedevano anche i più temibili Mig -17, i due Ufficiali minimizzarono la cosa asserendo che non erano schierati grosse aliquote di Mig -17 nelle zone operative assegnate quindi era improbabile che ne avremmo incontrati”.

Ma le Forze Aeree Sovietiche erano pronte a difendere con forza il segreto dei BISON; *“La missione procedeva tranquilla eravamo arrivati sui nostri obiettivi, ma fu quando incominciai la manovra di rientro che avvertii una forte vibrazione sulla leva di comando, vidi anche una serie di lampi incandescenti che sorpassavano l'a-*

bitacolo del velivolo, capii subito che erano dei proiettili di fosforo che colpivano il velivolo, i russi ci attaccavano. Carl Holt disse che avevamo dei Mig in coda e che ci sparavano contro, gli ordinai di raggiungere i cannoni di coda e fare fuoco, abbassai il muso del B-47 e raggiunsi quota 1500m. raggiungendo una velocità di 20 nodi fu grazie a questa manovra evasiva che riuscii a



Carl Holt copilota dell' RB-47

seminare i Mig”. Ma il B-47 di Austin e Holt era pesantemente danneggiato: *“Sull'estremità dell'ala c'era un buco di circa 20 cm di diametro, sia la fusoliera che i serbatoi erano ridotti un colabrodo perdevamo carburante vertiginosamente. Carl Holt mi disse che la scorta di carburante si stava esaurendo avremmo dovuto tentare una manovra di fortuna una volta riusciti ad uscire dallo spazio aereo Sovietico. Mantenendo una velocità costante e mantenendomi ad una quota bassa riuscii a raggiungere un Tanker del SAC che intuendo la situazione lo aveva spedito verso di noi, riempi tutto ciò che c'era da riempire di carburante e riuscimmo ad atterrare in una base alleata in Inghilterra, io e Carl tirammo un respiro di sollievo non appena toccammo il suolo, la missione era riuscita e la pellicola era al sicuro, sceso dal velivolo e dando un'occhiata mi accorsi che addirittura gli impennaggi verticali erano squarciati tanto che ci si poteva infilare un braccio e trapassarli da parte a parte, beh! pensai, questa è una storia da raccontare ai miei nipoti, io e Carl da quel giorno ci sentimmo più uniti, due amici inseparabili, sicuri del fatto che compimmo qualcosa di grandioso sui cieli Sovietici quel giorno.”*

L'America investì miliardi di dollari per costruire una nuova generazione di Caccia e Missili Antiaereo per difendersi dai BISON, ma dopo la missione di Austin e Holt capirono che furono ingannati dai russi con un elaborato tranello: dalle foto si capì che i velivoli BISON non erano che solamente 2 prototipi che tra l'altro funzionavano anche male, insomma erano un fiasco. Le foto aeree mostrarono solo due sagome di grossi aerei parcheggiati in linea di volo contro le centinaia e centinaia di macchine dichiarate con orgoglio dai Sovietici, il tranello venne subito svelato, quel famigerato Luglio del 1955 i BISON erano solamente i due unici prototipi che sorvolavano ripetutamente Mosca in modo da farli sembrare tanti rispetto alla realtà. *“Passarono 40 anni prima che potessimo vedere quella pellicola, in quei anni tutte le missioni di*



questo genere erano considerate Top Secret, neanche ai piloti era dato sapere ciò che andavano a fotografare. Ci diedero 9 obiettivi quel giorno, riuscimmo a fotografare le basi Sovietiche e i due unici BISON parcheggiati, fu qualcosa che ci riempì di orgoglio”.

I BOMBARDIERI MAI COSTRUITI

Caduta nel tranello, l'Intelligence americana credeva che la Russia possedeva 700 **BISON** operativi, ma in realtà ne furono costruiti 35 esemplari di cui solamente 2 funzionanti.

In buona sostanza il BISON si rivelò un fiasco della tecnologia, la tecnologia bellica dell'URSS a quel tempo non combaciava con la possibilità dei progettisti di produrre macchine valide.

Le caratteristiche di consumo di queste macchine erano scarse, elemento essenziale per un Bombardiere è il basso consumo e il carico bellico, il BISON non sarebbe stato in grado di portare un carico bellico decente, sarebbe stato in grado a malapena di raggiungere gli USA, ma tutto questo venne scoperto molti anni dopo la sua produzione.

Durante la Seconda Guerra Mondiale gli USA svilupparono una tendenza costruttiva di tutto rispetto, progettando grandiose macchine capaci di un'autonomia elevatissima e di trasportare carichi bellici considerevolmente elevati e di raggiungere quote altissime, fu il periodo della nascita dei fantastici **B-29** vere e proprie corazzate volanti.



Di contro la tendenza in Russia era agli antipodi, si progettavano e ideavano aerei tattici da affiancare all'Armata Rossa, trascurando questa branca della progettazione bellica.

Dopo il 1945 i Gerarchi Sovietici si resero conto di questa mancanza, consapevoli di non aver acquisito nessuna esperienza in questo senso, decisero di rubarla alla prima occasione.

L'opportunità si presentò l'ultimo anno di guerra, quando diversi **B-29** danneggiati atterrarono in Russia dopo aver bombardato il Giappone. Stalin fece rimpatriare gli aviatori ma trattenne gli ae-

roplani, il Leader Sovietico era un uomo molto astuto quando si trattava di potenza aerea, nel 1945 decise che l'Unione Sovietica doveva trattenere i **B-29** atterrati nell'estremo oriente russo, ed usarli come matrice per copiare il progetto del **B-29 Super-Fortress** interamente. Copiare il progetto del Bombardiere americano però richiedeva uno sforzo industriale ed economico di proporzioni enormi, Stalin aveva bisogno di una persona che dirigesse tutto, fu scelto il più grande progettista russo di tutti i tempi **Andrej Nikolayevich Tupolev**. Venne considerato come una delle più grandi imprese ingegneristiche del XXI° Secolo, Tupolev impiegò 900 fabbriche e centinaia di migliaia di operai, finalmente nel Maggio del 1947 il B-29 Sovietico denominato **Tupolev Tu-4** volò tra gli sguardi compiaciuti di Stalin e dei Gerarchi.

Ma l'unico modo in cui il Bombardiere russo poteva raggiungere gli Stati Uniti era solamente una missione suicida e di sola andata, azione che non preoccupava affatto sia i Piloti che i Gerarchi disposti a tutto per difendersi dai nemici di "Madre Russia". L'alternativa alla missione suicida di sola andata era il "Rifornimento in Volo" specialità ormai collaudatissima in occidente che si avvaleva di vere e proprie stazioni aeree dove venivano basati i rifornitori su tutti i territori aderenti alla NATO. Ma la Russia tendenzialmente isolata oltre i suoi confini questa specialità non la prese mai in considerazione, ci vollero decenni prima che l'Aeronautica russa incominciasse a prendere sul serio la possibilità di rifornire i propri velivoli in volo, grazie all'allargamento di basi alleate nei territori aderenti al Patto di Varsavia come ad esempio Cuba per citarne qualcuna.

Ormai i progettisti dell'Unione Sovietica si erano spinti oltre non potevano rischiare di tradire le aspettative di Stalin, la produzione e gli studi continuarono con impegno e devozione. Intanto, in America sia gli Analisti che l'Intelligence che assisteva agli ultimi successi dell'Industria Aero-



Andrej Nikolayevich Tupolev

nautica Sovietica, non dormivano sonni tranquilli, un nuovo tarlo echeggiava nella mente degli strateghi e dentro lo Stato Maggiore dell'Air Force, lo spettro del BISON ritornò a inquietare l'America: in effetti si dava ormai per scontato il fatto che la Russia aveva creato un Bombardiere sicuramente non idoneo al compito per cui era stato concepito sia per carico bellico, consumi e quota operativa, ma restava il fatto che i progettisti di Stalin seppero creare una macchina oggettivamente valida dal punto di vista del disegno aerodinamico, poi la soluzione di adottare 4 motori a getto contro gli 8 occorrenti ad un suo omologo in peso e dimensioni (B-52) rendeva il tutto pressoché avanti rispetto alle tendenze costruttive

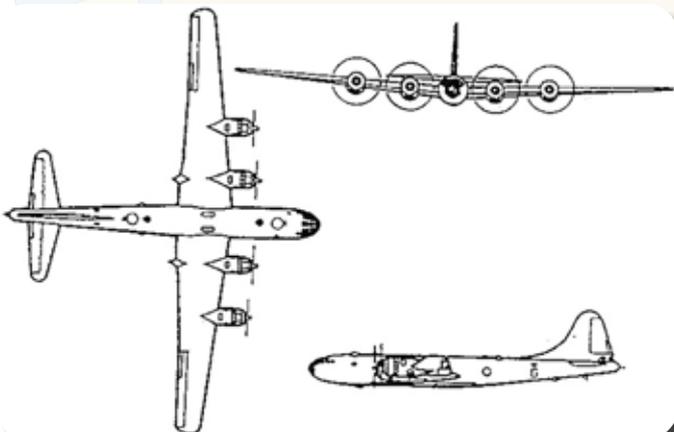
del periodo, analizzando i filmati e le foto poi gli Analisti si resero conto che l'aeroplano volava bene era stabile e robusto, poteva benissimo essere una base di partenza per progetti futuri, una possibilità che gli USA non potevano assolutamente sottovalutare.

In effetti si sapeva che i Sovietici avessero creato il **Tupolev Tu-4** clonando il **Boeing B-29**, ma questo progetto era superato dagli sviluppi tecnologici statunitensi, e c'era chi affermava che l'URSS non avrebbe saputo produrre niente di meglio prima del 1970.

Ma tanto ottimismo era mal riposto, perché anche l'industria sovietica, già protagonista di numerose innovazioni negli anni trenta stava giungendo nell'era del motore a getto. Uno dei primi progetti a reazione era l'aerorazzo IB sovietico, dopotutto. E anche in URSS lavoravano molti tecnici tedeschi catturati, assieme ai loro aerei e missili, durante o dopo la guerra. Inoltre la Gran Bretagna, appena eletto un leader laburista al posto di Churchill, vendette all'URSS decine di quelli che all'epoca erano forse i migliori motori a reazione del mondo, tra cui i Rolls-Royce Nene. Tutto questo avrebbe sicuramente dato i suoi frutti.



I due giganti a confronto Tupolev Tu-4 (foto in bianco/nero) e il Boeing B-29 (foto a colori)



Tupolev Tu-4 disegno esplicativo

I PROGETTI DI STALIN

Alla fine della II^a Guerra Mondiale, i russi riuscirono a catturare molti dei piani di Hitler per la creazione di armi sempre più efficaci per portare a termine i suoi piani di conquista e di supremazia del Reich, tra questi i Sovietici riuscirono ad impadronirsi anche i progetti aeronautici segreti della Luftwaffe.

Dopo aver catturato i migliori progettisti tedeschi costringendoli a lavorare per loro, Stalin riuscì a catturare l'intero Junkers Design Team che stava sperimentando un Bombardiere sperimentale a 6 motori, il BISON gli assomigliava parecchio.

Ma il problema di tutti i progettisti era l'autonomia, il consumo elevato dei loro Aeroplani era il tallone d'Achille dell'Industria Aeronautica Sovietica. Si cercò quindi di aggirare l'ostacolo, cercando vie alternative per attaccare gli Stati Uniti, la ricerca portò ad uno dei progetti di Bombardiere russo più incredibili della storia, dietro questo fantastico apparecchio non c'era l'ingegno di un progettista russo, ma la mente brillante di un Ingegnere Italiano. L'idea era tanto semplice quanto incredibile, costruire un Bombardiere in grado di Ammarare e di rifornirsi dai sottomarini russi.

Quest'idea venne dall'ingegno di **Roberto Oros di BARTINI**.



Roberto Oros di Bartini - Library

ROBERTO OROS di BARTINI nasce a Fiume nel 1897, quando scoppia la II^a Guerra Mondiale si arruola in Aviazione dove prende il Brevetto di Volo, BARTINI è un idealista e con la nascita del Fascismo aderisce al nuovo Partito Comunista Italiano con la speranza di salvare il suo paese da Mussolini.

Nel 1923 Mussolini prende il potere e inizia a mandare i comunisti come BARTINI nei campi di prigionia, ma riesce a fuggire e rifugiarsi in Russia. Ben presto si ritrova a ricoprire un importante ruolo nella nuova Industria Aeronautica Sovietica, ma Stalin non aveva molta fiducia negli stranieri che lavoravano per il governo, anche se dimostravano la loro totale fedeltà all'ideologia comunista, venivano guardati con sospetto dal Leader Sovietico.



I suoi primi progetti di massima furono esaminati dallo **TsAGI**, l'istituto centrale di aero-idrodinamica, a partire dal 1929.

Riguardavano tre idrovolanti ed un nuovo tipo di caccia che furono trovati particolarmente promettenti, cosicché gli esperti del prestigioso istituto dettero parere favorevole alla prosecuzione dell'attività del giovane ingegnere.

Il Consiglio superiore dell'economia e quello militare rivoluzionario approvarono allora la nomina di **BARTINI** a costruttore Capo responsabile e Direttore di un proprio **OKB** (Opytnoe Konstrukorskoe Byuro, ufficio di progettazioni sperimentali di cui abbiamo avuto modo di parlarne in altri articoli di AeroStoria).

Il primo progetto messo a punto riguardò un idrovolante plurimoto siglato **MTB-2 (Morskoi Torpedonosec Bombardirovščik**, bombardiere silurante marino) costituito da due fusoliere a scafo collegate da un robusto tronco alare centrale con ampie semiali a sbalzo, pesante 40 000 kg e adatto al pattugliamento e al bombardamento a largo raggio. Tale realizzazione, per tipologia costruttiva e dimensioni, era totalmente nuova per l'URSS, tanto che il simile **Tupolev MK-1** (Morskoi Kreiser, incrociatore marino) sarebbe stato realizzato solo quattro anni dopo.

Il progetto di **BARTINI** fu esaminato in alternativa ad uno proposto dal costruttore russo **Dmitrij Pavlovič Grigorovič**, ma questi si ritirò dalla competizione riconoscendo la validità della proposta di **BARTINI**.



MTB-2, magnifico progetto di Bartini

In questo stesso periodo ebbe luogo una vasta riorganizzazione dell'industria aeronautica di stato sovietica. Alcuni uffici tecnici vennero riuniti in un unico grosso supercollettivo (TsKB o ufficio centrale di progettazione), per incrementare drasticamente il ritmo di messa a punto di nuovi prototipi d'aereo, richiesti dalle forze armate.

Del nuovo ente, attivo fino al 1940 e i cui aeroplani sarebbero stati designati genericamente con la sigla **TsKB** e un numero progressivo, vennero a far parte, oltre al gruppo guidato da **BARTINI**, anche quelli di **Aleksandr Sergeevič Jakovlev** che ne era il vicedirettore, di **Grigorovič**, **Sergyej Aleksandrovič Kočerigin**, **Nikolaj Nikolaevič Polikarpov** ed altri. Ciascun ufficio avrebbe dovuto dedicarsi separatamente alla messa a punto di un'unica parte costruttiva dei velivoli, disegnando contemporaneamente

più prototipi da costruire e provare in rapida successione.

All'atto pratico tale organizzazione presentò seri problemi di funzionamento, dovuti in massima parte a gelosie e rivalità personali degli ingegneri capo. Scompariva per esempio il sistema, ancora oggi in uso in Russia, di siglare i velivoli con le iniziali del Capoprogettista. **BARTINI** che, da rigoroso marxista, era contrario a qualsiasi forma di personalismo, tanto da non voler mai identificare i propri velivoli con le sue iniziali, non mancò di far presente alle autorità del Partito Comunista Sovietico (bolscevico), al quale era iscritto, la scarsa efficienza del nuovo supercollettivo.

Nella divergenza di vedute organizzative tra il grosso ente aeronautico e il partito che ne seguì, egli finì con l'essere sacrificato e privato del suo incarico direttivo, con l'ovvio abbandono del suo progetto, realizzato in forme simili da **Andrej Nikolaevič TUPOLEV** con la collaborazione dello stesso **BARTINI**.

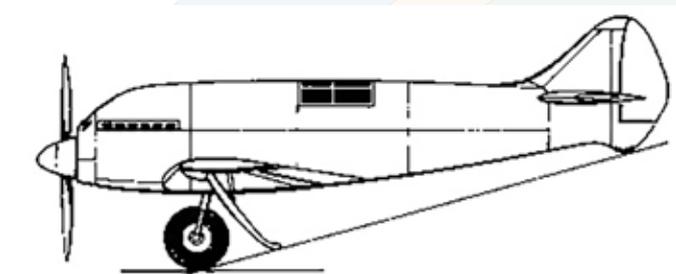
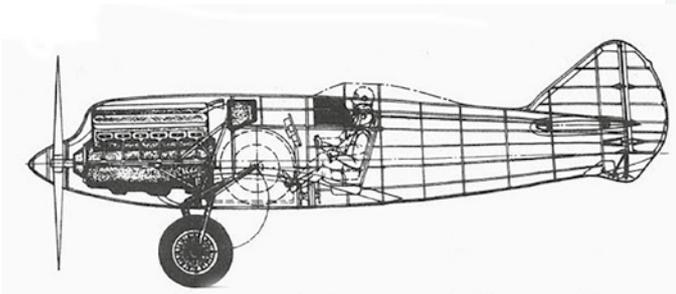
L'esclusione di **BARTINI** colpì profondamente anche molti responsabili del progetto di Stalin, i quali credevano profondamente nelle potenzialità del progettista, decisero di non perderlo proponendogli un nuovo incarico, la direzione dell'ufficio progetti dello **OOS-GVF (Otdel Opytnogo Samoletostroenya-Grazhdanskij Vozhdusnyj Flot**, dipartimento di costruzioni sperimentali della flotta aerea civile). Questo ente, fondato nel 1928 e denominato abitualmente **Stal'** (acciaio), si occupava della realizzazione di aerei civili con il preciso scopo di sostituire l'acciaio al più caro alluminio, in quegli anni ancora importato dall'Occidente.

Grandi Progetti

Allo **STAL** **BARTINI** però non si occupò di progettare solamente Aeroplani per scopo civile, in via del tutto ufficiosa egli si occupò di progettare validi aerei per scopi bellici, nel 1933 vide la luce uno strepitoso caccia dalla concezione alquanto avveniristica: Il velivolo "Monoplano" venne costruito con una struttura interna di tubi in acciaio al cromo-molibdeno e un rivestimento esterno con due sottili lamierini di acciaio inossidabile Enerž-6, formanti un'intercapedine per il raffreddamento e la condensazione del vapore per il successivo ricircolo. Il velivolo, il primo in URSS a disporre di carrello monotraccia centrale completamente retrattile e di pattini anch'essi retrattili, venne siglato **Stal'-6**.

Il primo volo avvenne nel luglio 1933. I successivi collaudi evidenziarono una velocità massima di 420 km/h con un tempo di salita a 1.000 metri inferiore al minuto. Il grande successo ottenuto da **BARTINI** destò sensazione negli ambienti tecnico-militari sovietici.

Ma il governo malgrado il successo non avviò mai la produzione in serie del progetto su ordine dello stesso Stalin, credendo che **BARTINI** non fosse che un astuto doppiogiochista che stava tentando di attirare l'attenzione dell'occidente verso i progetti dell'Unione Sovietica.

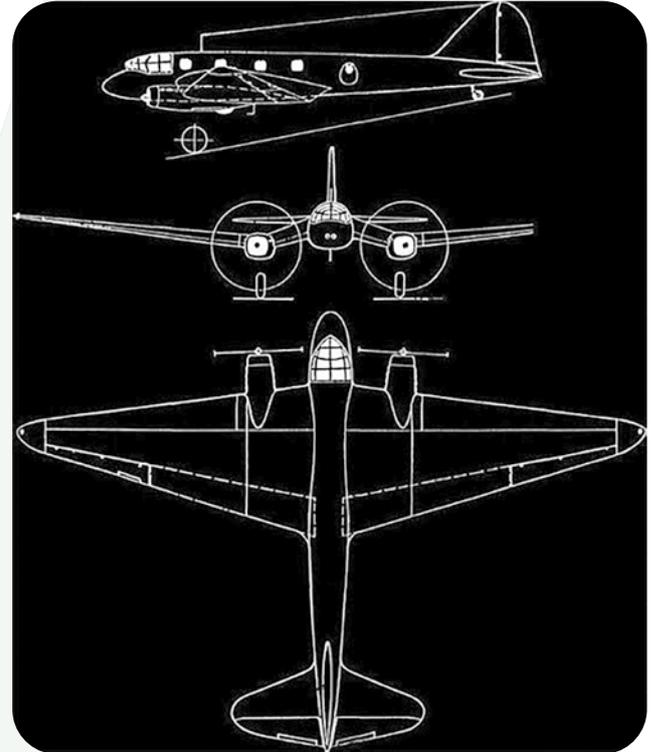


Stal-6 una linea decisamente non convenzionale per quel tempo

Ma non fu l'unico progetto di quel periodo lo Stal-6, l'Ingegnere doveva giustificare la sua presenza all'ufficio di progettazioni STAL, da lì a poco progettò un altro incredibile aeroplano suscitando scalpore negli ambienti del settore, lo **Stal-7** un bimotore per uso civile da 12 passeggeri, equipaggiato con due motori M-100 da 760 hp, costruiti su licenza Hispano-Suiza, che consentivano di raggiungere i 450 km/h con un'autonomia massima di 5.000 km.

L'ala mono-plana a gabbiano inversa sfruttava efficacemente l'incremento di portanza dovuto all'effetto suolo dinamico, con notevoli capacità di decollo in sovraccarico. Il prototipo, progettato a partire dalla fine del 1933, venne completato nel maggio 1936. Rivelatosi inizialmente poco governabile e incidentatosi, venne riparato e completò le prove di volo nella primavera 1937. Fu anche esposto al salone di Parigi di quell'anno e nell'agosto 1939 stabilì il primato mondiale di velocità volando sul circuito chiuso di 5 000 km Mosca-Sverdlovsk-Sebastopoli-Mosca in 12 ore e 31 minuti.

Anche in questo caso il regime comunista trovò modo d'arrestare la fase dello sviluppo in serie della nuova macchina, cancellando ogni traccia del progetto e facendo arrestare BARTINI con l'accusa di cospirazione contro il governo, BARTINI divenne vittima delle feroci epurazioni staliniane.



Lo Stal-7

La soluzione di ali a gabbiano tutt'oggi è una scelta valida dal punto di vista aerodinamico

La Prigionia

Era iniziato infatti in tutta l'URSS il periodo del grande terrore nel quale incapparono non solo gli avversari politici dello stalinismo, ma anche milioni di altri cittadini.

Numerosi progettisti aeronautici vennero arrestati dalla polizia politica tra i quali **Tupolev, Konstantin Alekseevič Kalinin**, che fu fucilato, **Aleksandr Ivanovič Putilov, Georgi Langemak, Sergej Pavlovič Korolëv** e diversi altri.

Anche **Bartini** venne arrestato il 14 febbraio 1938 e successivamente incarcerato senza che fossero state formulate contro di lui



specifiche accuse ed in attesa di un processo che non sarebbe stato mai celebrato.

L'italiano non accettò di sottoscrivere alcuna lettera di autodenucia mentre le sue più recenti realizzazioni caddero in disgrazia.



Lo stato di detenzione di BARTINI sarebbe durato ancora a lungo se non fosse intervenuto il record mondiale dello **Stal'-7**.

L'eccellente velivolo era suscettibile di essere trasformato rapidamente in bombardiere tanto che BARTINI era già stato incaricato di realizzare tale modifica.

Durante il periodo di prigionia, fece da mentore a vari progettisti che ebbero la sua stessa sventura, **Korolëv (il padre delle esplorazioni spaziali con uomini a bordo - ndr)** considerò Bartini come suo maestro. In questo clima di terrore comunque, l'italiano ebbe la possibilità di continuare le sue ricerche, fu un periodo prolifico che diede alla luce apparecchi di concezione "futuristica". La direzione dei lavori per modificare lo **Stal'-7** venne però affidata all'ingegner **Vladimir Grigor'evič Ermolaev**, che era già stato suo collaboratore durante la realizzazione dello **Stal'-7**.

Fu creato uno specifico **OKB** e il nuovo bombardiere venne dapprima siglato **DB-240** (Da'Inyi Bombardirovščik, bombardiere a lungo raggio) e in seguito **Er-2**. Costruito interamente in metallo, il bimotore venne largamente modificato. Venne creata una stiva bombe interna e fu installato l'armamento difensivo. I motori radiali vennero sostituiti da motori in linea M-105 da 1.100 hp ed il timone verticale posteriore fu sdoppiato. Il primo esemplare volò il 14 maggio 1940. Con i primi esemplari prodotti vennero costituiti due stormi operativi supersegreti che, appartenenti al comando dell'aviazione da bombardamento a lungo raggio, già nel **settembre 1941** effettuarono incursioni su Berlino, Konisberg, Danzica

e Stettino partendo da aeroporti nella zona di Mosca.

Fu proprio un Bombardiere progettato da un italiano a bombardare per la prima volta Berlino, un merito che non gli venne mai riconosciuto, dello **Er-2** vennero costruiti 462 esemplari di serie, alcuni dei quali propulsi da motori diesel.

Durante il conflitto Bartini proseguì la sua attività di progettista alla testa dell'**OKB-4**, incaricato di compiere studi e progettare velivoli a reazione. Nel 1942 concepì un velivolo bireattore tutt'ala siglato **R** che non fu mai realizzato. Da questo progetto derivò l'intercettore di punto a decollo verticale **R-114**, molto simile al **Me 163 Komet**. Non fu però possibile metterne a punto l'apparato propulsivo, concepito da **Valentin Petrovič Gluško**, uno dei pionieri della missilistica sovietica. Questo propulsore avrebbe dovuto essere costituito da due statoreattori accoppiati a motori a razzo **RD-1** che gli avrebbero teoricamente consentito di raggiungere velocità bisoniche.

Idee Geniali per sé e per gli altri.

Possiamo asserire con convinzione e fermezza che i grandi costruttori russi non sarebbero ciò che sono oggi se il grande BARTINI non avesse messo il proprio ingegno a loro disposizione: mise in pratica tutto ciò che fino a quel periodo era considerato pura e semplice teoria o addirittura semplici illusioni che non avrebbero mai trovato risvolti applicativi. Già nel 1944 prese consapevolezza delle potenzialità dell'**"Ala a Delta"** soprattutto se applicata in ambito dei trasporti, anticipando di 30 anni il progetto del **Concorde**, fu grazie a Bartini inoltre che il grande progettista di giganteschi aerei da trasporto per antonomasia **Oleg Kostantinovitch Antonov**, concepì i suoi primi velivoli da trasporto con rampa posteriore dopo che l'italiano gli mise a disposizione i suoi disegni.

Lo stesso **Sergej Vladimirovič Il'jušin** (altro grande ingegnere aeronautico russo) ribadì il ruolo di fertile generatore di idee che sarebbero state utilizzate a piene mani per decenni dall'intera Industria Aeronautica Sovietica.

Altri suoi studi lo portarono all'ideazione di una gigantesca macchina volante anfibia gettando le basi per quelle meravigliose creazioni indicate col nome "**Ekranoplani**" capaci sia di ammarare che atterrare nelle vaste distese di ghiaccio della Siberia, o mastodontici "**Quadraturboelica**" capaci di trasportare missili balistici intercontinentali.

Ma per gli anni successivi non ebbe incarichi particolarmente di rilievo, solo collaborazioni ad altri progetti o meglio creazione di altri progetti dei quali non gli furono mai accreditati le ideazioni, morto Stalin il 5 marzo 1953 come gli altri suoi colleghi venne scarcerato e sciolto da ogni accusa, si ritirò a vita privata nella totale riservatezza pressoché dimenticato.

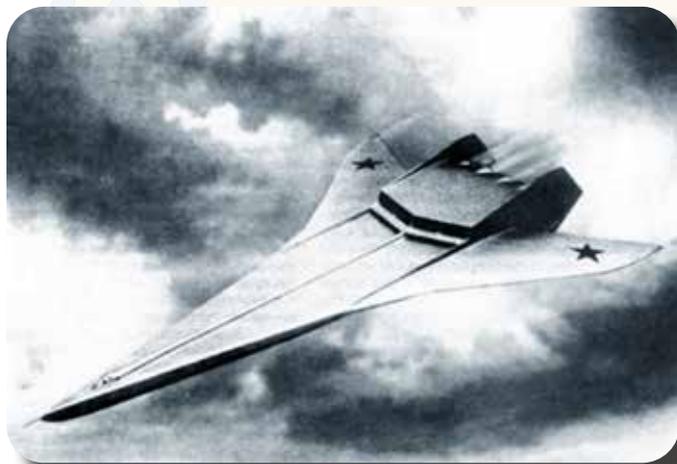
Il Ritorno

Avremmo voluto utilizzare un altro titolo per questo capitolo finale della storia di questo magnifico personaggio, ma alla fine "Il Ritorno" ci è sembrato più opportuno, un ritorno alla memoria che non dimentica, che ricorda i grandi uomini che hanno fatto grande la storia dell'uomo, uomini geniali alla stessa stregua di Leonardo, Galileo, Michelangelo, individui che sono la pura testimonianza di quanto l'uomo possa essere una creatura dal potere incredibile, il potere di creare l'impossibile ma tristemente di distruggere tutto.

Siamo al periodo del famigerato BISON, dei Bombardieri mai costruiti e dell'inganno da parte dei sovietici, dell'impossibilità da parte sovietica di costruire un Bombardiere a lungo raggio degno di questo compito. I progettisti russi erano in fermento, su segnalazione dello stesso TUPOLEV un nome cominciò a circolare nelle stanze dello Stato Maggiore sovietico: Roberto Oros BARTINI.

Solamente una mente brillante come la sua avrebbe avuto la capacità intellettuale e scientifica di esaudire le aspettative del governo sovietico, l'Ingegnere venne immediatamente ricontattato per lavorare al progetto in un laboratorio in Siberia dove intanto era stata creata una galleria del vento per le sperimentazioni.

Qui Bartini ebbe l'idea di progettare un Bombardiere Idrovolante Supersonico, il progetto racchiudeva la sintesi degli studi che fino a quel momento l'italiano aveva portato a compimento e prese il nome di **BARTINI A-57**.



Il progetto finale era straordinario, si trattava di un enorme aeroplano dalle linee futuristiche con al centro una batteria di propulsori a reazione diretta puntati verso il basso per favorire la salita, più altri motori a getto montati nella parte posteriore per dare la spinta in avanti, l' **A-57** inoltre poteva decollare e atterrare sul mare e sul ghiaccio grazie a dei pattini retrattili a posto del carrello, un Bombardiere Idrovolante risolveva il problema dell'autonomia, poteva ammarare e rifornirsi da un sottomarino. Ma Bartini del suo progetto pretendeva l'alta velocità, dopo un periodo di tentativi in camera del vento in Siberia, perfeziona ciò che chiama **ALA BARTINI**: una lunga e sottile ala a Delta adatta per le velocità supersoniche.

L' **A-57** definitivo venne equipaggiato da questo tipo di ala, venne munito di 5 motori a reazione, rimase inalterata la capacità anfibia e di atterraggio sul ghiaccio in modo da poter decollare da basi nel Polo Nord, ed ottenne la capacità di poter raggiungere la velocità massima di 2400Km/h !!! Con un raggio d'azione illimitato avrebbe potuto colpire qualsiasi obiettivo del pianeta, sarebbe stato il più formidabile Bombardiere mai costruito di tutti i tempi.

Presentato allo Stato Maggiore fu accolto con acclamazione, tanto che furono avviati gli stanziamenti per la produzione dei primi esemplari e BARTINI ottenne il riconoscimento ufficiale da parte del governo sovietico.

Ma purtroppo anche questa volta il destino gli rema contro, nel 1957 **Korolëv** lancia il primo **Sputnik** della storia, i russi decisero che i missili erano meglio dei Bombardieri sfortunatamente questo cambiamento di tendenza cancellò la realizzazione del progetto del **A-57**.

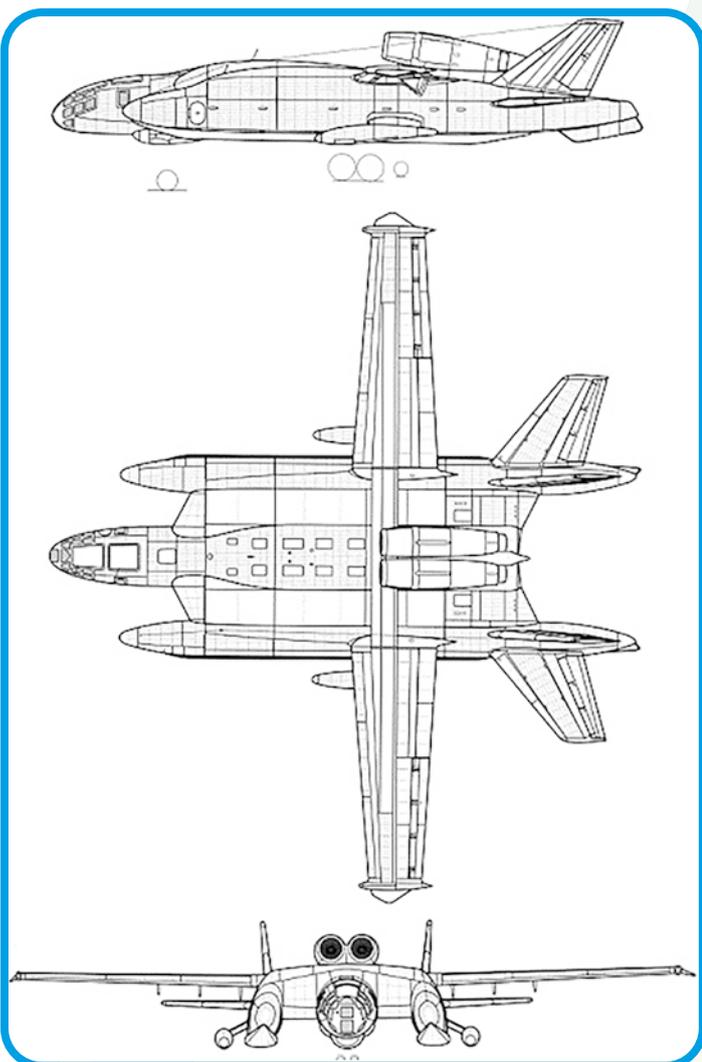
Non appena i Russi misero a punto un programma missilistico efficace che permetteva di lanciare un ampio numero di missili contro l'America o il resto delle nazioni appartenenti alla NATO a costi decisamente molto più contenuti, i Bombardieri passarono in secondo piano.

Ma il mondo ancora non aveva visto l'ultima creazione di Roberto BARTINI, il suo progetto finale completato prima della sua morte avvenuta nel 1974 fu il **VVA-14**, dopo la cancellazione dell'A-57 Bartini era ancora affascinato dagli aeroplani anfibi e sviluppò l'idea di un aeroplano che non atterrava su ruote ma su un cuscinio d'aria dandogli la possibilità di decollare e atterrare ovunque. Purtroppo il crollo economico del comunismo nell'Unione Sovietica, vide la fine dell'interesse dei russi in armi simili, l'ultimo progetto di Bartini fu abbandonato in un vecchio campo di aviazione in disuso ad arrugginire al sole.

Oggi riposa inesorabilmente al Museo dell'Aviazione di Monino tra gli sguardi increduli dei visitatori che purtroppo non conoscono il suo creatore, l'italiano che contribuì alla potenza militare dell'Unione Sovietica.



VVA-14



settantenne ingegnere strinse amicizia con il corrispondente dell'Unità a Mosca che gli avrebbe dedicato un articolo biografico, pubblicato il 7 dicembre 1967.

Un altro articolo sarebbe apparso sull'organo ufficiale del PCI per commemorare la sua scomparsa. In esso veniva riportato il necrologio ufficiale dell'italiano, apparso il 10 dicembre 1974 a firma di Dimitri Ustinov, futuro Ministro della Difesa e di quattro tra i più grandi costruttori sovietici allora viventi: **Tupolev, Ilyushin, Antonov e Yakovlev.**

Sarebbero stati gli unici riscontri, in Italia, di cinquantuno anni di intensa attività aeronautica.

«Noi siamo debitori verso BARTINI, immensamente! Senza BARTINI non ci sarebbe stato lo Sputnik. Lei deve riprodurre la sua immagine prima di tutti.» (Sergej Pavlovič Korolëv allo scultore Faidish-Krandievskom realizzatore dei ritratti nel viale dei Cosmonauti a Mosca)



La sua lapide nel Viale dei Cosmonauti a Mosca

In tutti gli anni della sua attività aeronautica, condotta in completa riservatezza, **BARTINI** visse in totale distacco dal suo paese d'origine. Malgrado ciò il costruttore capo era considerato dai sovietici un italiano e tale si sentì per tutta la vita.

Nel 1967, in occasione delle celebrazioni del cinquantenario della rivoluzione d'ottobre, si tenne a Mosca una conferenza sulla figura di Antonio Gramsci il cui relatore principale fu l'on. Umberto Terracini. Al convegno era presente BARTINI che avvicinò l'autorevole dirigente ed altri esponenti del PCI per ricordare gli anni di lotta politica trascorsi insieme. In quella stessa occasione, l'ormai

«Tutti i progetti di BARTINI erano estremamente originali. Ma lui non aspirava espressamente all'originalità, questa veniva dal suo approccio ai progetti... Roberto Ljudovigovič osava essere coraggioso nella ricerca e confidente nella correttezza delle conclusioni. Era ricco, immensamente ricco di idee e di conseguenza era generoso.» (Oleg Konstantinovič Antonov)



Il relitto del VVA -14 al Museo dell'Aviazione di Monino.

Le ali sono state staccate, si notano i galleggianti rigidi che sostituirono nell'ultima fase di test quelli gonfiabili.

Al di sotto delle vetrature dell'abitacolo si notano anche gli attacchi della coppia di turboventole per il decollo.



Nostalgia ...!

**Che canaglia la nostalgia!
Un po' struggimento, un po' rimpianto,
uno sguardo all'indietro.**

Quattro significativi momenti aeronautici scritti dal mio carissimo "amico" e "collega" **MARIO ANTOGNAZZA** che ben esprimono tutta la passione per il volo, il forte legame affettivo verso l'Aeronautica, il suo "**spirito di corpo**" ed il forte senso di solidarietà, attaccamento e affiatamento con i componenti del "suo" Gruppo di Volo..... il **103°**.

Quello "**spirito di corpo**" che è uno degli ingredienti più importanti quale forza animatrice ed elemento ispiratore per la coesione di un Gruppo di Volo.

MARIO esprime le sensazioni che molti di noi hanno provato e vissuto e che sono inequivocabilmente irripetibili e diverse da quelle di oggi esperienze ed emozioni che Piloti e Specialisti hanno vissuto insieme, anche se è altrettanto vero che esiste l'ineluttabile salto generazionale al quale non c'è scampo.

E' pur vero che la nostalgia può diventare sinonimo di vecchiaia, ma è altrettanto vero che gli "**anziani**" hanno scritto le pagine della storia sulla quale sono state costruite le fondamenta delle fortune della nostra amata **Aeronautica Militare** e quindi orgogliosi di far parte di coloro che hanno cercato di offrire la propria passione e professionalità.

ASSENZIO GADDONI

... qui di seguito quattro momenti significativi della sua vita aeronautica:

1. l'ingresso in Aeronautica
2. l'arrivo al primo Gruppo di Volo
3. un momento emblematico al Reparto di Volo
4. l'ultimo saluto al Gruppo di Volo

*** 1° ***

20 APRILE 1972

Ingresso in Aeronautica

Il viaggio più lungo che avessi mai intrapreso, sino ad allora, da solo, era stato quello verso Gorizia, per partecipare al Corso di Cultura Aeronautica.

In quella occasione avevo cominciato ad annusare l'inebriante profumo del volo.

Ora, però, si iniziava a fare sul serio !



Le decisioni erano state prese e, da parte mia, non vi era nessun desiderio di ritornare sui miei passi!

Il mio cuore e la mia mente erano in subbuglio, mentre con mamma stavamo preparando la valigia che mi avrebbe accompagnato nel viaggio più lungo ed importante della mia vita.

Avevo un vestito color carta da zucchero, mi piaceva molto, era uno degli abiti più belli che avessi indossato e decisi di partire con quello.

Salutai i miei fratelli Franco e Piero!

Nonna Margherita mi stava mangiando con gli occhi, per imprimersi nella mente e nel cuore quei momenti.

Mamma mi guardava dritta negli occhi, resi lucidi dall'emozione di quel momento, e mi accarezzava dolcemente il viso; una carezza lieve e dolce, senza fine, che ancora oggi mi accompagna.

Tutti e due sapevamo che, da quel momento in poi, la vita in famiglia sarebbe cambiata, forse per sempre.

Nel suo sguardo lessi tutto il suo amore, tutto l'amore di una mamma che lascia libero il proprio figlio, cresciuto con tanti sacrifici e rinunce, e gli dona, con grande intelligenza e serenità, la libertà di seguire le proprie aspirazioni, lungo i sentieri della sua vita.

Durante il viaggio, di notte, i pensieri si accavallavano vorticosamente nella mia mente.

La parte razionale mi stava consigliando di tornare a casa.

"Chi te lo fa fare Mario! Un lavoro ce l'hai, hai provato a volare! in questo modo ti stai staccando dai tuoi affetti più cari... accontentati!"

... ma la passione scrollava insistentemente la testa.

- "Non sarai mica matto! Hai fatto tanto per arrivare a questo punto! Non è da tutti sedersi su questa carrozza che ti porterà a realizzare il tuo sogno! Questo è un treno che passa una sola volta nella vita! Continua nella scelta che hai fatto! Devi essere determinato!"

Non ricordo se avessi dormito oppure no durante il lungo tragitto, immerso nei pensieri e nei dubbi, ma ricordo benissimo il momento in cui scesi dal treno alla stazione ferroviaria dei Campi Flegrei a Napoli.

Cercai il personale che indossava la divisa azzurra dell'Aeronautica, che mi indicò il punto di ritrovo accanto al pullman grigio verde con la scritta "Accademia Aeronautica" in caratteri bianchi, visibilissimi.

Come un pulcino smarrito mi avvicinai al gruppetto di ragazzi che erano arrivati da altre parti d'Italia.

Tutte le Regioni erano rappresentate e, durante le presentazioni e le strette di mano, cercavo di indovinare, ascoltando la cadenza particolare delle varie pronunce, da quale angolo dello Stivale fossero partiti.

Da quel momento in poi qualsiasi remora sparì ed assieme a tutti

loro, fieri e spavaldi per aver superato la prima selezione della visita medica ed i test attitudinali, capii che una nuova fase della mia vita stava iniziando.

Quando il cancello di quello che io consideravo il "Tempio del volo" si chiuse dietro di noi, dopo il passaggio del pullman, dissi addio alla vita civile pronto e determinato a ricevere le stellette.



Accademia Aeronautica - Pozzuoli (NA)

Ricordo, come fosse ora, la salita al piano dedicato a noi Ascari: gli odori, l'atmosfera, i rumori, i colori, emozioni e sensazioni che si impressero dentro di me per non lasciarmi mai più.

"Sono il vostro Ufficiale di Inquadramento!" disse, quasi urlando, un personaggio in completa uniforme azzurra con gradi, che imparai poi a riconoscere, da Tenente.

"Allineatevi su quattro file nell'atrio, veloci ed in silenzio!" Tuonò energicamente.

"Dove vai tu?" disse rivolgendosi a me *"Credi di essere il più alto per metterti davanti a tutti? Prendi posto nella quarta fila, ultimo a destra!"*

20 Aprile 1972 - E' nato l'87° Corso NARS Allievi Ufficiali Piloti di Complemento.

... Iniziava l'avventura!

*** 2° ***

LE MIE ALI

Eravamo in sei gli unici sei superstiti risparmiati dalla selezione delle Scuole di Volo e destinati ai velivoli a getto, quando varcammo la porta d'ingresso della palazzina Comando del 2° Stormo.

L'aquila turrata spiccava, appuntata "in virata", sull'impeccabile azzurro delle divise mentre i gradi luccicanti e immacolati da Sotto Tenente impreziosivano spavalidamente il taglio delle maniche. Salimmo lo scalone che portava al pianerottolo del primo piano per raggiungere l'ufficio del Comandante di Stormo al quale ci saremmo dovuti presentare mentre tutti i Piloti dei due Gruppi, i

Guizzi alla nostra destra e i **Nibbi** a sinistra, erano appoggiati alla ringhiera accogliendoci con la solita “allegra e colorata benevolenza” usuale in tutti i Reparti dell’Aeronautica.

Penso che difficilmente si sarebbe presentata, per gli anziani, una ulteriore e così ghiotta occasione di poter godere dell’imbarazzo di tanti pivellini in un colpo solo!



Mario Antognazza prima del volo sul G.91 R

Ma questa è la ruota della vita dei Gruppi di Volo e noi ne eravamo perfettamente coscienti. Per tutto il tempo necessario a salire gli scalini si scatenò il “toto scommessa” per puntare sulle future assegnazioni di noi “pinguinotti” con le alucce ancora implumi. Nel frastuono degli apprezzamenti e considerazioni, più o meno eleganti ma perfettamente consoni alla situazione e amplificati dall’acustica del salone, potei udire distintamente una esclamazione alzarsi sopra le altre proveniente dalla parte del **103**: “*Il piccoletto è nostro!*”

Naturalmente non c’era nessun altro dei miei compagni col quale mettere in discussione i centimetri della mia statura per cui, sagacemente, intuì che quella esclamazione era diretta a me.

Seppi poi che la voce apparteneva a **BRUNO PATELLI**, colui che continuò a chiamarmi “piccoletto”, il mio talent scout e quel “papà aeronautico” che segnò il mio destino colorandolo di Giallo.

Ci volle ancora un po’ di tempo prima di avvicinarmi con la tuta anti-g indossata alla lunga linea volo dei **G 91R** divisa, in due parti uguali, dal raccordo centrale della pista di volo.

Si sa che la pazienza è la virtù dei forti e finalmente verso la fine del mese di aprile accompagnato da un’altra colonna del Reparto, **ANTONIO PICCOLO**, iniziai timidamente il primo giro dei controlli esterni cercando l’amicizia di **Gi**: alias **G.91 R** “.

In quelle prime missioni di transizione imparai a conoscere il carattere di **Gi**, le sue possibilità, le sue potenzialità, i suoi pregi e difetti. Sotto di me iniziò a correre un altro tipo di paesaggio. Abituato com’ero a sorvolare le magnifiche terre del Sud dove i centri abitati erano ben definiti e facilmente identificabili mi trovai a fare i conti con la foschia che spessissimo sporcava l’orizzonte del Nord e con il continuo ed incessante filare di paesi e cittadine che ricoprivano la piatta pianura Padana improvvisamente delimitata dalle rocce, a prima vista impenetrabili, delle Alpi e le subdole cime arrotondate degli Appennini.

Scalpitando in sella a **Gi** imparai a riconoscere i più disparati incroci, ponti, stazioni ferroviarie, campanili e piazze dei piccoli paesi appoggiati sulla lussureggiante pianura. Abbiamo scorrazzato sopra i campi arati della bassa Padana arroventati dal solleone in estate ed imbiancati dalla neve in inverno. Ci siamo allenati ad imprimerci nella memoria le attività rilevate sugli obiettivi assegnati sorvolandoli veloci come pallottole e con la pancia bassa come lepri.

Abbiamo immortalato con le macchine fotografiche momenti lieti della nostra storia o scenari terribili che nessuno avrebbe mai voluto vivere. Innumerevoli volte ho avuto il piacere di sorvolare il “grande fiume” che, con le sue voluttuose anse ed i suoi immutabili ponti, sarebbe stato un sicuro riferimento nelle giornate di nebbia per ritrovare la via di casa. Imparai a sorvolare le creste addolcite degli Appennini che, come “sirene ammaliatrici”, molte volte mi invitarono a proseguire nella mia corsa contro il tempo nascondendo insidie inaspettate.

Assieme a **Gi** potei vincere la paura che le prime volte si impadroniva di me mentre ci infilavamo velocissimi nelle strette valli alpine sfiorando gli alti costoni di roccia oppure sorvolando i maestosi ghiacciai che solo gli alpinisti più arditi potevano osservare.

Il volo in coppia o in formazione divenne il mio pane quotidiano appiccicato con le unghie e coi denti all’ala del mio compagno di volo molte volte per necessità e alcune altre per virtù.



Aeroporto Treviso – 22 Settembre 1978 Ventennale del G91



Formazione di 24 G.91 R



Formazione di 30 G.91 R

Il reticolo del collimatore non ebbe più segreti puntando, fortunatamente solo per esercitazione, i bersagli dei vari poligoni sparsi sul suolo italiano. L'azzurro delle nostre divise si confuse spesso con quelle grigio verdi dei nostri amici dell'Esercito e con le Penne Nere dei granitici Alpini nell'intento di affinare reciprocamente le nostre capacità operative da mettere a disposizione congiuntamente al nostro Paese.

Chiuso nel piccolo abitacolo mi sono arrampicato, innumerevoli volte, alto nel cielo dove la giusta e sicura via era indicata solamente dalla piccola punta bianca delle lancette di pochi e spartani strumenti, imparando a dominare l'ansia derivante dalla consapevolezza di essere minuscolo puntolino immerso nella enormità

della natura che molte volte mi lanciava il guanto di sfida deformando le mie ali metalliche ricoprendole con pesante ghiaccio o flagellando la cupoletta trasparente del tettuccio con scariche violente ed improvvise di pioggia e di grandine.

Quante volte **Gi** ed io ci siamo incontrati in linea volo nel buio della notte per ammirare, una volta lasciata la catenaria illuminata della pista spazzata dalla luce rossa intermittente delle anti collisioni, l'incanto delle luci colorate dei paesi delle città e delle strade che scorrevano rapide sotto di noi mentre le stelle, nella loro immutabile e fredda presenza, ci avvolgevano il tettuccio.

"Ma, mi stai ascoltando Marietto ?" - "Certo che si" risposi quasi automaticamente ad Umberto mentre stavamo raggiungendo a piedi i **Gi** parcheggiati nel piazzale di fianco all'hangar, in quella che risultava essere la nostra ultima piccola linea volo prima dell'avvento del "nuovo" [AMX].

Quel richiamo del mio Capo Formazione mi riportò brutalmente alla realtà di quel giorno staccandomi di netto dai ricordi, dalle immagini e dalle sensazioni che correavano nella mia mente.

Si era appena concluso il briefing con il resto dei Piloti provenienti dai Vari Gruppi di volo che avevano fatto parte del **51°** Stormo. Sulle loro tute da volo, quale giustacuore, spiccavano i colori, gli stemmi ed i motti che hanno fatto grande la nostra Aeronautica Militare. Sui visi dei ragazzi del **20°, 21°, 22°, 23° e 103°** Gruppo era disegnata quella orgogliosa consapevolezza di essere i depositari della storia di ciascun Gruppo e la orgogliosa volontà di tramandare le loro tradizioni. Erano atterrati ad Istrana a bordo dei loro **F104** per celebrare il Cinquantesimo Compleanno dello Stormo disegnando nel cielo della Marca Trevigiana il numero "**51°**".



Piloti del **20°, 21°, 22°, 23° e 103°** Gruppo che hanno disegnato il **51** in volo

Gli Spilloni avrebbero composto il "5". Il 103 assicurava l'inchiostro volante per la scrittura del numero "1" con una fila indiana (... manco a dirlo!) di cinque **Gi**, mentre la Squadriglia Collegamenti ci metteva il "o" puntino arancione con l'**MB 326** quale firma del pittore alato.

Mi avvicinai a **Gi**, al mio amico **Gi** con la fascia Gialla sulla coda. Sapevamo tutti e due cosa sarebbe successo quel giorno ma entrambi, quasi rispettando un misterioso e tacito accordo, non ne facemmo menzione.

La calma apparente della Base scomparve d'improvviso quando l'urlo dei carrelli di avviamento e lo scoppio delle cartucce lacerò il silenzio rubando la scena agli ultimi grilli della stagione appostati nell'erba adiacente ai piazzali. Ancora una volta l'asfalto della testata pista dovette sopportare il peso di sedici velivoli che con i freni tirati scaricavano sulle ruote l'incontenibile potenza delle turbine spinte al massimo dei giri, pronte a trasformare i caldi e dolciastri vapori del kerosene bruciato in velocità pura per proiettare quelle stupende macchine nella libertà del cielo. Anche con l'ossigeno al 100 % si poteva respirare la turbolenza che aleggiava sulla pista e le frustate d'aria che arrivavano sulle ali di **Gi** ne erano la prova tangibile.

I segnali laterali, indicanti la pista rimanente, iniziarono a correrci incontro sparendo, uno dopo l'altro sempre più velocemente al nostro fianco ed il magico momento del decollo arrivò anche per noi.

Belli, puliti e veloci come saette raggiungeremo gli altri quattro nostri simili. Il momento dell'apertura dell'aerofreno, né un secondo prima né un secondo dopo, ci inchiodò esattamente nella posizione di formazione decisa in fase di pianificazione. Sotto il tettuccio si respirava un'aria particolare: era come se una mano ruvida toccasse il mio cuore e intuivo che anche **Gi** ne era perfettamente consapevole.

*"Occhio che dobbiamo fare bella figura oggi amico mio" - incitai **Gi** con lo scopo di farlo anche nei miei confronti "alla nostra sinistra ci sono gli aerei di punta della nostra AM". Tutti sbavano per gli "spilloni" ma vedrai che con l'orgogliosa umiltà che ci ha sempre contraddistinto faremo la nostra "bella figura" anche questa volta.*

Lo so che è un problema mantenere posizione a bastone esattamente simmetrica dietro il sedere di altri quattro reattori ma quello è compito mio !... Tu seguimi con dolcezza e faremo "filotto". - Una volta in vista i due Leader e il puntino "o" composero il numero "51°" mettendosi in linea di fronte, alla distanza esatta tra di loro, raggiungendo il cielo campo quasi a sfogliare le pagine del libro della storia dello Stormo a 300 nodi di velocità.

Mentre la formazione da parata sorvolava maestosa la verticale della pista, il silenzio in frequenza rotto solamente dalle poche parole della biga *"perfetto ..avanti così"* celava a malapena la tensione presente sotto ogni tettuccio dove gli occhi, il cuore, la mente ed i muscoli di ciascun pilota erano tenacemente puntati sui riferimenti di posizione.

Sotto di noi i fotografi e gli infaticabili e irriducibili "spotters" ebbero pane per i loro denti immortalando quel passaggio che divenne irripetibile!

Ma come sempre nella vita le cose più belle hanno una breve durata e le tessere di quello splendido mosaico che sapientemente erano state composte con fatica e professionalità vennero di nuovo ordinatamente scompigliate prendendo forme diverse, necessarie per ripresentarsi in una nuova sequenza all'atterraggio.

Già, l'atterraggio! Quell'atterraggio che entrambi, **Gi** ed **io**, non avremmo voluto arrivasse mai !

*"Non posso riattaccare **Gi** ! ... non è previsto "pensai con il magone in gola !*

L'apertura della candida calotta del parafrreno ed il suo indimenticabile e caratteristico strappo

segnò definitivamente la fine di una parte, forse la più bella, della mia carriera in Aeronautica !

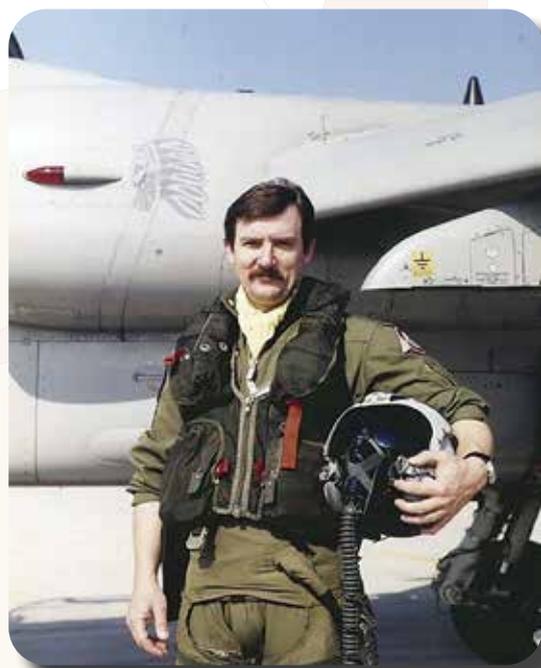
*Era il primo giorno di ottobre del 1989 ! Il giorno del mio ultimo volo con **Gi***

*...con **Gi** che mi ha regalato le ali per raggiungere il mio spicchio di cielo !*

*** 3° ***

KEROSENE E PAPAVERI MARIO con l' AMX

al 103° Gr. - 51° St. ad Istrana



Mario Antognazza prima del volo sull'AMX

Edoardo e Tommaso (i nipotini) tra poco usciranno da scuola. Oggi tocca a me accompagnarli a casa.



Manca qualche minuto alle 13 e il suono della campanella della Scuola Elementare di Ronchi restituirà la libertà ai piccoli studenti, costretti dietro il banco e seduti su di una seggiola per l'intera mattinata.

Eccoli, mi corrono incontro saltellando e sgambettando felici di avere ritrovato gli spazi aperti e il respiro della Natura, affamati come due lupetti.

Naturalmente dopo il classico *"batti cinque"* e il *"tutto bene nono... nessun voto oggi"*, gli zaini dei due cavallini irrequieti trovano rapidamente posto sulle mie larghe spalle.

Il tragitto per arrivare a casa è breve: solo un centinaio di metri. I due folletti riccioluti sono già davanti al cancello, mentre io arranco con passo lento, ben dietro di loro, sotto il sole del mezzogiorno.

E' bello camminare in tranquillità lungo la pista ciclabile, segnalata dal disegno stilizzato di una bicicletta e dall' impersonale omino bianco.

Sono al sicuro dal traffico di auto che corrono accanto, sia in un senso che nell'altro, godendomi cinque minuti di relax, prima di sedermi a tavola per il pranzo.

Immerso nei miei pensieri che galoppo, anche loro liberi come i due nipotini vocianti e scherzosi poco più avanti, la mia attenzione viene attratta dal rosso colore dei petali di un fiore di **papavero**.

Era spuntato nell'arido, ruvido e nero asfalto.

Mi fermo ad ammirare questo piccolo miracolo e la mia mente torna immediatamente indietro nel tempo, un po' di anni fa, quando.....

In quel periodo stavo sostituendo il buon **MARIO ALESSIO** (guarda caso anche lui con lo stesso mio nome), nelle mansioni di Capo Ufficio Sicurezza Volo di Stormo ad Istrana.

Tutte le mattine, prima del briefing generale con il quale, a Gruppi



radunati, si dava inizio all'attività di volo giornaliera, le procedu-

re prevedevano il controllo visivo delle condizioni dei raccordi e della pista, accertando che non ci fosse la presenza di oggetti o di materiale che potesse inficiare la sicurezza delle operazioni di decollo e atterraggio dei velivoli: in gergo aeronautico FOD (Foreign Object Damage).

Quindi, di buon'ora in quello stupendo giorno di mezza estate "inforco" felice la "Campagnola SV" (Sicurezza Volo) e in contatto radio con la Torre di Controllo, inizio a percorrere i raccordi e i tre chilometri di asfalto, perfettamente rettilineo della pista, da una testata all'altra, adeguando l'andatura in modo da osservare con sicurezza e senza difficoltà eventuali presenze estranee.

Alcune volte, durante questo giro di "ricognizione a vista" si possono fare interessanti "incontri ravvicinati"

Si possono trovare oggetti che, anche se in apparenza insignificanti, potrebbero innescare la catena di eventi che porta a situazioni critiche e pericolose oppure fornirebbero tasselli importanti per poter analizzare criticità accadute

Sempre meglio rispettare il vecchio e saggio detto "meglio prevenire che curare".

Assorbito in questa particolare "caccia al tesoro", con gli occhi ben spalancati e senza premere sull'acceleratore, anche se la tentazione di fare a gara con Tazio Nuvolari è forte, giunto a circa metà della pista noto una cosa strana, molto strana.

Fermo la campagnola e scendo, mentre un sorriso mi si stampa involontariamente sotto i baffi.

In una piccola crepa dell'asfalto, esattamente all'inizio di uno dei tratti bianchi della linea tratteggiata di mezz'ora, è cresciuto un bellissimo **papavero**.

Era già alto, con due belle foglioline ed un bocciolo ancora chiuso piegato verso il basso.

Non posso fare a meno di notare che il verde delle foglie ed il rosso carminio dei delicati petali, spiccano sul bianco della linea, ricordandomi i colori della nostra Bandiera.

Le coincidenze!

Attorno è tutto silenzio ed il profumo intenso dell'erba appena falciata mi entra nel cuore.

Accarezzo delicatamente i fragili petali di quel fiore che alcuni aliti di vento fanno fremere in quell'aria piacevole.

Penso che tra poco quella pace sarà squarciata da un inferno di rumori.

La pista, ora deserta, sarà invasa dal ruggito rabbioso di numerose turbine che mischieranno il caldo e dolciastro odore del **kerosene** bruciato con il profumo del fieno.

Innumerevoli ruote la percorreranno rotolando velocissime, inghiottendo la distanza fino al magico momento del decollo, dove diventeranno leggere ed inutili e accoglierà con uno sbuffo ed un sibilo di pneumatici, il ritorno sulla terra della Gente dell'Aria e dei loro mezzi volanti restituendoli alla loro naturale umana condizione.

Eppure su quella pista, costruita dagli uomini per permettere ad altri fortunati uomini di entrare nella terza dimensione dello spazio, e dove sembra esserci posto solo per la tecnologia, un piccolo fiore si è fatto strada, fra mille pericoli, vincendo la sua lotta per la vita.

Ho accarezzato quei teneri petali tanto fragili, quanto fieri ed orgogliosi di ricordare all'uomo che nessun ostacolo può fermare il corso della Natura.

- "Piccolo **papavero**, non so se domattina ti ritroverò ancora qui."

- "Non ti raccoglierò perché ti toglierei il piacere e la fierezza di lottare ancora per vivere; oggi mi hai insegnato che in questo mondo l'importate è volere."

- "Auguri piccolino!"

- "Torre a Sicurezza Volo, ci sono problemi?" gracchia l'altoparlante sulla consolle della campagnola, riportandomi alla realtà.

- "No Torre, nessun problema!" rispondo al microfono lasciando il fiore al suo destino

- "Anzi tutto è meravigliosamente ok! Nessun problema per l'attività di volo. La pista è perfettamente agibile!"

Seduto a tavola, ascolto orgoglioso il racconto della mattinata scolastica di Edo e Tommy, mentre voracemente e velocemente danno fondo ad un abbondante piatto di pastasciutta ben condita, augurandomi che un giorno possano leggere il racconto della mia irripetibile avventura, **papaveri** compresi, spuntati nell'asfalto, tra l'odore del **kerosene**.

*** 4° ***

**Il pilota sull'ala sta salutando il suo Gruppo.
"Gi" lo abbraccia per l'ultima volta a modo suo !**

... e per ultimo uno dei momenti aeronautici più significativi:

l'ultimo saluto al Gruppo di Volo.

Lo struggente saluto al **103° Gruppo**

che ben esprime il turbinio dei sentimenti e stato d'animo che ognuno di noi ha provato e vissuto nella stessa circostanza.

il "CREST"

Per un Pilota militare l'assegnazione ad un Gruppo di Volo, in un

Reparto Operativo, è un po' come nascere una seconda volta.



Nel caso fosse la sua prima destinazione, nel giovane aquilotto, proveniente dalle Scuole di Volo, c'è la curiosità mescolata ad una buona dose di preoccupazione, dovuta al pensiero di essere in grado di raggiungere gli obiettivi istruzionali che gli saranno richiesti.

Al contrario, se l'assegnazione deriva da un trasferimento, richiesto o voluto dai vertici della Forza Armata, tale preoccupazione si stempera nella curiosità di conoscere le nuove dinamiche interne al Gruppo e rispettare le sue tradizioni, tenendo però, sempre ben presente che, nonostante l'esperienza di volo ormai acquisita, non si finisce mai di imparare.

La vita del Gruppo Operativo è un'esperienza straordinaria.

Permette di crescere umanamente e professionalmente, condividendo, sulla base della medesima passione, esperienze difficilmente ripetibili.

La profonda conoscenza ed esperienza di volo di ciascun componente del Gruppo, sono il collante che, amalgamato con lo Spirito di Corpo, permette di superare situazioni particolarmente delicate ed impegnative, dove le decisioni da prendere devono essere rapide, ed il più delle volte irreversibili.

Il tempo corre velocemente, una missione dopo l'altra.

I decolli e gli atterraggi che si susseguono mangiano l'asfalto delle piste di volo, gli occhi si riempiono di cielo, il cuore scoppia saturo di adrenalina, le tute anti-g si gonfiano, mentre nelle maschere i respiri si fanno affannosi subendo lo sforzo delle accelerazioni.

E' impagabile portare avanti la manetta del motore, tirando la cloche, per inebriarsi di azzurro.

Non ha prezzo danzare attorno all'orizzonte in un tramonto, reso magico, da ineguagliabili colori.

Meravigliosa è la sensazione che si prova guardando la punta di una lancetta, tra le cento altre nel cruscotto, ed essere cosciente di volare come un proiettile, anzi ancora di più, sapere di avere una velocità tale da vincere la sfida con il suono e, non contento, riuscire anche a doppiarla.

Già, il tempo corre e divora tutto quello che incontra sulla sua strada...

... e un bel giorno il Pilota si guarda attorno e si rende conto che l'ultimo granello di sabbia della clessidra sta scivolando...



Inesorabilmente il suo tempo al Gruppo è finito!

Si ritrova con un po' di oro in più nei gradi sulla tuta da volo, con qualche capello in meno e di diverso colore in testa, la pelle del viso segnata dalle avventure vissute, sia belle che brutte, il sacchetto sulle spalle gonfio di polvere di esperienza, accumulata volo dopo volo, la schiena indolenzita dalle sfide con la gravità.



Oltrepassa così per l'ultima volta, ma in senso contrario, quella stessa porta alla quale, timidamente, si era affacciato un po' di tempo prima.

E' cambiato, non solo nell'aspetto, ma nel suo intimo, però questa volta stringe fra le mani un **Crest**, il simbolo, l'effigie ed il motto del suo Gruppo.



MARIO davanti al suo "Gi"

Lo guarda con gli occhi umidi di lacrime, ma colmi di cielo e dei visi di tutti coloro che, senza distinzione di grado e mansioni, lo hanno accompagnato nella sua meravigliosa avventura Azzurra.

Col. Pil. MARIO ANTOGNAZZA

PANAVIA TORNADO

Storia e sviluppo di una macchina eccezionale

Tratto da: AeroStoria  Posted: 16 Jun 2020



Foto: Aeronautica Militare.

Quella degli anni Sessanta, rappresenta per l'industria italiana, ciò che possiamo definire l'epoca d'oro, questo lungo periodo di crescita fu contrassegnato anzitutto dalla trasformazione delle attività produttive, in cui si verificò una enorme crescita del settore industriale, nel 1962 l'industria produceva già il 44% del reddito nazionale, questo "boom economico" si protrasse per tutto il decennio fino ai critici anni settanta.

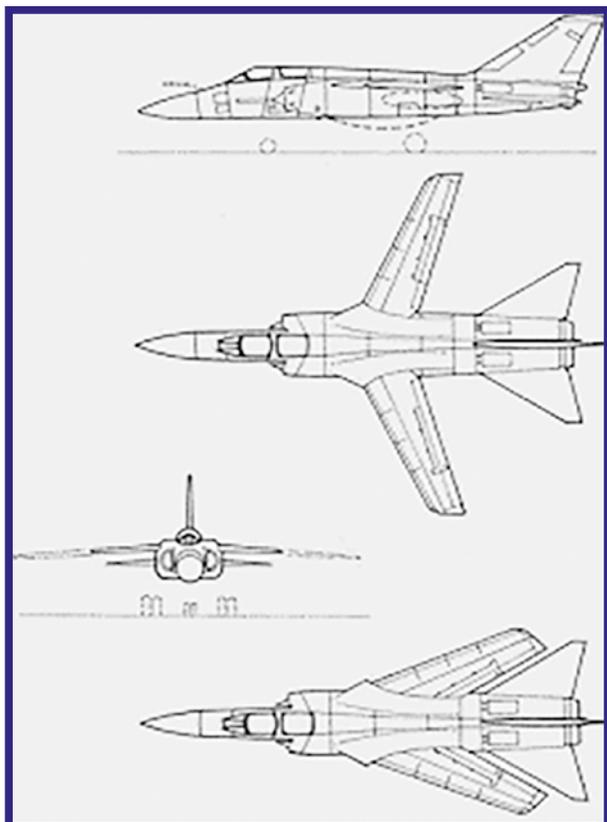
Ma anche un periodo di grosse crisi a livello internazionale, si è in piena Guerra Fredda, ed è proprio in questo contesto storico e culturale che in Europa sorse l'esigenza di sviluppare un velivolo in grado di ricoprire il ruolo dello "Strike" e della ricognizione, mediante degli studi concretizzati a metà del decennio, con un progetto anglo-francese denominato AFVG (Anglo-French Variable Geometry).

Il BAC/Dassault AFVG sarebbe stato un velivolo con ali a geometria variabile, questa caratteristica, secondo gli studi portati avanti, sarebbe stata in grado di offrire caratteristiche ottimali di volo a qualsiasi quota e velocità.

Ma il programma non ebbe ulteriori sviluppi e rimase sul tavolo dei progettisti per esser definitivamente abbandonato nel 1967.

In Germania, intanto, un consorzio di industrie denominato Entwicklungsring Süd (EWR Süd) avviava uno studio su velivoli bi-sonici con caratteristiche VTOL (Vertical Take-Off Landing - Atterraggio e Decollo Verticale) dando vita ad un prototipo denominato VJ-101 che nell'aprile 1963 effettuò il primo volo.

Esso era caratterizzato da tre motori basculanti uno nella posizione classica per la spinta orizzontale mentre i restanti due situati in gondole alle estremità alari.



AFVG 1967

Ma fu grazie all'apporto di un'eccellenza italiana, la FIAT Avio, che il consorzio tedesco, riuscì a produrre il VAK-191, un velivolo V/STOL (Vertical/Short Take Off Landing - Decollo e Atterraggio Corto e Verticale).

Tuttavia anche se ottimi prototipi e soprattutto innovativi questi velivoli vennero definitivamente abbandonati, però grazie a questo fervore innovativo e soprattutto di ricerca per soluzioni sempre più all'avanguardia, che si decise di mettere a disposizione dell'industria del settore europeo, questo bagaglio di esperienze, soltanto una sinergia di eccellenze poteva essere in grado di sviluppare un progetto valido, un velivolo multiruolo sviluppato congiuntamente che avrebbe dovuto equipaggiare le aeronautiche militari dei Paesi del vecchio continente.

Verso la fine degli anni Sessanta si gettarono le basi per la creazione di un consorzio che sarebbe stato in grado di produrre una delle macchine più riuscite dell'industria aeronautica militare in Europa.

MRCA-75

La genesi del progetto può essere datata il 19 agosto del 1967, quando una joint working group (JWG) formata dai rappresentanti delle aviazioni militari di Germania, Italia, Olanda, Belgio e Canada iniziò lo studio di un velivolo multiruolo che doveva sostituire l'[F-104G Starfighter](#).

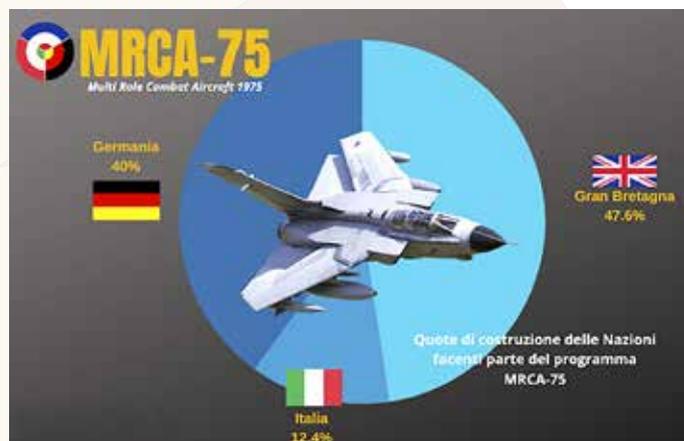


Foto: FFRC Collection
il primo prototipo tedesco matricola D-9591, da un lato portava la coccarda tri-nazionale, dall'altra parte l'insegna della Luftwaffe)

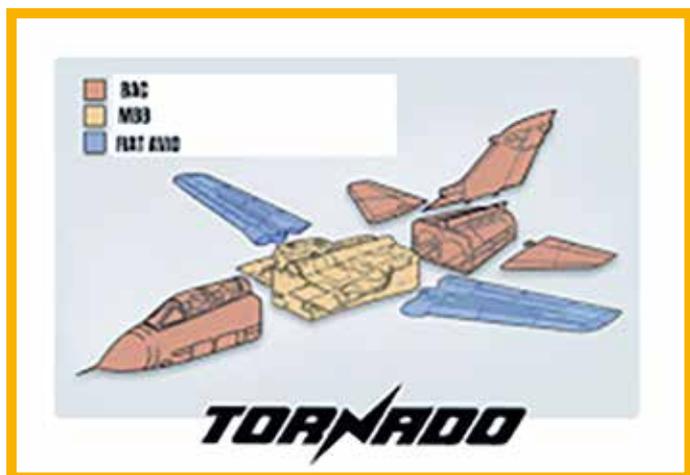
Nasce il progetto MRCA-75 ossia Multi-Role Combat Aircraft e il numero indicava l'anno di entrata in servizio.

Subito iniziarono i primi problemi soprattutto dal punto di vista dei finanziamenti, difatti considerandolo un progetto troppo oneroso Olanda, Belgio e Canada abbandonarono il programma, i Paesi rimanenti Italia e Germania ai quali successivamente si unì la Gran Bretagna, formarono il consorzio Panavia costituito ufficialmente il 26 marzo del 1969 con sede a Monaco in Germania.

il consorzio Panavia era formato da FIAT Aviazione, British Aircraft Corporation (BAC) e Deutsche Aerospace (a sua volta riunita in un consorzio denominato MBB - Messerschmitt, Bolkow e Blohm) aziende anche se unite nel comune progetto avevano comunque compiti diversi e ben assegnati in seno al consorzio, con quote di sviluppo proporzionali all'impegno finanziario e al numero di velivoli richiesti.



Come si evince dallo spaccato riportato nella pagina successiva in Gran Bretagna si sarebbero realizzate la parte del muso compresa la cabina di pilotaggio e la coda, in Germania la parte centrale e in Italia le ali.



Disegno Panavia

Ognuna di esse comunque si sarebbe dovuta occupare dell'assemblaggio degli esemplari relativi alla propria Nazione.

Per quanto riguarda il cuore pulsante di un velivolo, ossia i motori, venne creato un ulteriore consorzio di aziende denominato Turbo Union con sede in Gran Bretagna, composto da Rolls-Royce, MTU e FIAT Aviazione.

L'RB-199 (sigla con la quale venne designato il motore) era un turbo-ventola tri-berbero da sei tonnellate di spinta.



Turbo Union RB-199

Nel maggio 1969 vennero presentati due progetti il Model 100 monoposto per superiorità aerea e il Model 200 biposto da interdizione e attacco con pilota e navigatore in tandem.

Alla versione monoposto erano interessate Italia e Germania con la Luftwaffe mentre la Gran Bretagna e la Marineflieger (aviazione della Marina tedesca) erano più propensi alla versione biposto.

L'Italia rimanendo alla fine l'unica realmente interessata al Model 100 ma non potendo sostenere i costi di produzione da sola dovette rinunciare ed optare per la versione da interdizione e attacco, di conseguenza il Model 100 venne definitivamente cancellato.

Da Pantera a Tornado



Il D-9591 (Foto: Panavia)

Intanto, come del resto è sempre successo nella storia delle progettazioni aeronautiche, il programma MRCA subì ritardi, si capì che l'ingresso in servizio sarebbe avvenuto oltre il 1975, quindi la denominazione perse la sigla MRCA-75 ed assunse quella ufficiosa di Panther - Pantera, in Germania nell'aprile del del 1974 venne effettuato il roll-out del primo prototipo, matricolato D-9591, qualche mese più tardi e precisamente il 14 agosto del 1974 con ai comandi i capi collaudatori Paul Millet (inglese) e Nils Meister (tedesco) venne effettuato il primo volo.

Nel frattempo in Gran Bretagna fremevano i preparativi per il volo del secondo prototipo matricola XX946 che avvenne il 30 ottobre a Warthon.

I velivoli non tradirono mai le aspettative e il parere dei collaudatori era unanime nell'affermare che era una macchina eccezionale.

Il programma intanto procedeva senza particolari problemi, si decise di battezzarlo con un nome che fosse di uguale significato e scrittura nelle tre lingue dei Paesi facenti parte del consorzio, si decise per Tornado.

Secondo gli accordi intavolati tra le tre nazioni partecipanti, si prevedeva la produzione di un totale di nove "prototipi" così ripartiti:

quattro per la Gran Bretagna, tre per la Germania e due italiani, mentre per gli esemplari di "pre-serie", era prevista la costruzione di sei velivoli tre dei quali sarebbero andati alla Germania, due alla Gran Bretagna e uno all'Italia.

I velivoli di serie invece sarebbero stati 649 che assunsero la denominazione ufficiale di Tornado IDS (InterDiction and Strike - Interdizione e attacco) di cui 228 per la [Royal Air Force](#), 210 sarebbero stati presi in carico dalla [Luftwaffe](#) e 112 alla Marineflieger, 99 esemplari all'Aeronautica Militare italiana.

Il Tornado IDS italiano

Il primo prototipo italiano del Tornado IDS volò il 5 dicembre del 1975 da Caselle (To) con ai comandi **Pietro Trevisan** (capo collaudatore dell'Aeritalia) il secondo il 5 febbraio del 1977 stavolta

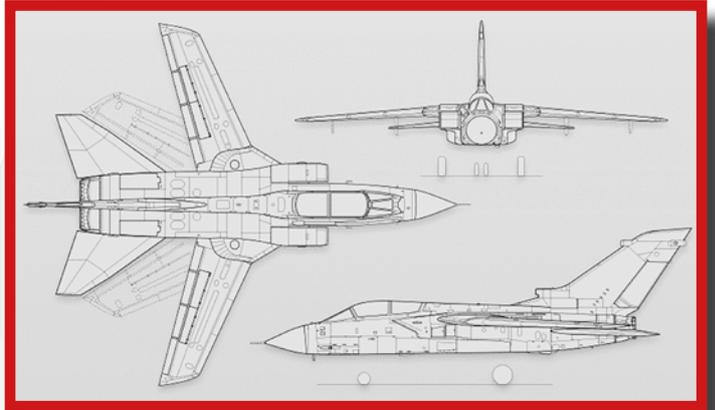
ai comandi c'era **Pietro Trevisan e Manlio Quarantelli**, qualche anno più tardi e precisamente l'8 gennaio del 1979 toccò a **Quarantelli ed Egidio Nappi** portare in volo il primo velivolo di pre-serie il PS.14 matricolato X-588.



Il secondo prototipo italiano X-587 (foto:Panavia)

Al momento dell'introduzione nei Reparti, nacque l'esigenza dell'addestramento, nasceva la figura dei "navigatori" o addetti ai sistemi d'arma, fino ad allora tutti i velivoli in organico all'Aeronautica Militare erano stati monoposto, tranne naturalmente per i velivoli da addestramento, all'inizio tutti i piloti dei Tornado erano ex "centoquattristi C.B." (piloti di F-104 cacciabombardieri) e i na-

vigatori personale non navigante che su base volontaria si sottopose all'addestramento sia fisico che tecnico per il ruolo.



Disegno Panavia

Gli aeroplani iniziarono il loro servizio al Reparto Sperimentale per svolgere una serie di test in collaborazione con Aeritalia.

La macchina superava brillantemente tutti i test a parte qualche problemino di "messa a punto" generale come del resto è consuetudine, ogni test si svolse senza particolari problemi.



MM 7001 con le insegne del Reparto Sperimentale e codice individuale RS-01 - Aeronautica Militare

Permaneva comunque la questione dell'addestramento degli equipaggi, per questo l'8 maggio del 1982, venne istituito il TTTE - Trinational Tornado Training Establishment - un centro di addestramento con sede a Cottesmore in Gran Bretagna, tale istituzione avrebbe dovuto addestrare Piloti e Navigatori destinati alla linea Tornado utilizzando standard comuni e indipendenti dalla Nazione di provenienza sia per quanto concerneva gli istruttori che gli allievi che gli aeroplani stessi.



Il primo Reparto Operativo sui nuovi Tornado fu il **154° Gruppo del 6° Stormo** allora basato a Ghedi (BS) fino ad equipaggiare il **155°** e il **102°** Gruppo, il resto è storia con i vari rischieramenti e soprattutto vicissitudini dovute soprattutto ai tagli della spesa militare.



Nonostante le origini di velivolo multiruolo, il Tornado IDS è un bombardiere/ricognitore (oggi anche impiegato per missioni ECR) il fulcro del suo sistema è il radar Texas Instrument TFR (Terrain Following Radar) esso aveva la possibilità di seguire il profilo del terreno in qualsiasi condizione atmosferica di giorno o notte, correggendo la quota: il sistema direttamente cablato al pilota automatico, quando in funzione, era in grado di volare a bassa quota (minimo 50 m.) e veloce in tutta sicurezza correggendola automaticamente in caso di ostacoli presenti sul terreno.

Tale funzione era indispensabile per operare "non visti" sotto al livello dei radar nemici, il pilota poteva disinserirlo per poi passare al pilotaggio manuale, altra parte importante dell'apparato del Tornado era il GMR - Ground Mapping Radar dedicato principalmente alla mappatura del terreno era il mirino del velivolo in buona sostanza.

Oggi il Tornado è una macchina diversa, è stato migliorato nell'avionica e soprattutto nei compiti assegnati ma volare bassi e veloci per eludere le difese avversarie è considerata una tattica non più necessaria, per anni è stato il velivolo da interdizione più efficace in Europa.

Anche se Panavia non ha mai confermato, alcune fonti dichiarano che fino al 1998 (anno della chiusura delle linee di produzione) sono stati prodotti circa 989 Tornado, oggi secondo World Air Force 2020, l'Arabia Saudita, cliente esterno al consorzio tri-nazionale, dispone di 81 velivoli prossimi alla radiazione, gli esemplari della RAF ormai sono stati consegnati alla storia, 85 aerei divisi tra ECR e IDS sono in servizio nella Luftwaffe, mentre in Italia dei 99 esemplari entrati in servizio dal 1982, sono rimasti 58 a loro volta aggiornati allo standard it-MLU RET.8.

INTERNATIONAL FLIGHT TRAINING SCHOOL

**Perfezionato l'accordo tra
Aeronautica Militare Italiana, Leonardo S.p.A.
e Regione Sardegna**

**Il Centro Addestrativo Internazionale di Piloti Militari
di Decimomannu, operativo dal 2022,
affiancherà il 61° Stormo di Galatina (LE)**

Il nuovo polo addestrativo International Flight Training School - IFTS, il progetto nato dalla collaborazione strategica tra Aeronautica Militare e Leonardo S.p.A. per la realizzazione di un Centro Avanzato di Addestramento al Volo presso la base aerea di Decimomannu (CA), è pronto a passare alla fase gestionale e operativa.



**Stemma Air Weapon Training Installation
AFB Decimomannu**

La formalizzazione è arrivata oggi, lunedì 3 agosto, con il protocollo d'intesa relativo alla fase attuativa del programma IFTS siglato a Villa Devoto tra Christian Solinas, Presidente della Regione Sardegna, e il Generale di Squadra Aerea Luca Gorretti, Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare.



Con questo progetto l'Aeronautica Militare si candida a consolidare la posizione di leader nell'erogazione dei Corsi di Addestramento Avanzato a livello internazionale.

L'operazione su Decimomannu conferma quanto già noto agli esperti: il progetto della Scuola di Volo convince e ha già riscosso un notevole consenso internazionale.

Diversi Paesi sarebbero infatti interessati a far addestrare i proprio piloti presso le strutture italiane, sia per l'eccellenza maturata nel campo dall'Aeronautica militare, sia per la qualità dell'M-346, universalmente riconosciuto come il migliore addestratore della sua categoria. D'altronde, presso il 61° Stormo già si addestrano Piloti di tanti Paesi stranieri, compresi statunitensi, francesi e spagnoli.

Inoltre, l'M-346 di Leonardo ha già riscosso consensi in ambito internazionale, acquistato in 72 esemplari tra Italia, Israele, Singapore e Polonia con l'obiettivo di formare i Piloti al volo sui caccia di ultima generazione, dall'Eurofighter all'F-35.

**M-346**

un "Maestro" per l'addestramento avanzato e pre-operativo dei Piloti

L'M-346 è il più avanzato velivolo a getto per l'addestramento, progettato per avere ampie capacità di formazione, un'affidabilità a lungo termine e per svolgere attività operative a costi ridotti.

Al centro di un sistema d'addestramento integrato, l'M-346 rappresenta la soluzione più moderna per addestrare la nuova generazione di Piloti.



Missioni e caratteristiche

Tecnologicamente avanzato e sicuro

L'M-346, bimotore e biposto in tandem, ha un sistema di controllo di volo Fly-By-Wire a quattro canali, sistemi principali ridondanti, avionica allo stato dell'arte con la più recente interfaccia uomo-macchina con display multifunzione (MFD) e a testa alta (HUD), comandi di tipo HOTAS (Hands on Throttle And Stick) e funzionalità per la sicurezza volo come il PARS (Pilot Activated Attitude Recovery System). Un'APU (Auxiliary Power Unit) permette di operare in autonomia.

ETTS e LVC

Il sistema integrato di bordo per la simulazione all'addestramento tattico (ETTS) consente all'M-346 di emulare sensori, armi, forze simulate (CGF) e permette ai piloti di interagire in tempo reale con uno scenario tattico virtuale in un ambiente LVC - Live (aereo in volo), Virtual (simulatori) e Constructive (ETTS), aumentando ulteriormente la flessibilità e la riduzione dei costi.

Addestratore efficace

L'ampio inviluppo di volo, l'elevato rapporto spinta-peso e una manovrabilità senza eguali consentono all'M-346 di offrire un impiego simile ai velivoli da combattimento di nuova generazione, come l'Eurofighter Typhoon o l'F-35. Questo massimizza l'efficacia addestrativa e consente di ridurre le ore di volo sugli aerei di prima linea, molto più costosi, presso le unità di Conversione Operativa.



NOTIZIE IN BREVE

Momenti tristi

Il 14 ottobre 2019 è deceduto il Socio – dal 1998 – **Magg. Pil. e Com.^{te} Aviazione Civile CAPACCIOLI SERGIO**, gregario Sx dei “GETTI TONANTI” dal 1959 al 1960.

Il 17 maggio 2020 è deceduto il Socio – dal 1998 - **M.Ilo 1[^] Cl. Sc. AURELIO CORONA**, Motorista, Capo Velivolo alle “FRECCHE TRICOLORI” dal 03/11/1967 al 08/12/1970.

Il 30 maggio 2020 è deceduta la Signora **LILIANA SCHIAVON “mamma”** del Socio **Gen. S.A. GIUSEPPE BERNARDIS**

Il 19 giugno 2020 è deceduto il Socio **M.Ilo 3[^] Cl. Pil. e Com.^{te} Aviazione Civile ANDREA TAMBURRO**, gregario Dx e Fanalino del “CAVALLINO RAMPANTE” nel 1960.

L' 1 settembre 2020 è deceduto il Signor **ONELIO LANT “papà”** del Socio **Gen. B.A. MARCO LANT**

Il 9 settembre 2020 è deceduta la Signora **LINA FABRI “moglie”** del Socio **Gen. B.A. MASSIMO MONTANARI**

alla “**moglie**” **MARGHERITA** ed ai “**figli**” **GIANNI, STEFANO** e **LUIGI CAPACCIOLI**,

alla “**moglie**” **LUIGIA CAMPUS** e alla “**figlia**” **CHIARA CORONA**,

ai “**figli**” **GIUSEPPE, ROBERTO, GIOVANNI** e **MARIA PIA BERNARDIS**,

ai “**figli**” **EMILIA, ANNALISA, DANIELA** e **NICOLA TAMBURRO**,

alla “**moglie**” **ANTONIETTA** ed ai “**figli**” **STEFANIA** e **MARCO LANT**,

al “**marito**” **MASSIMO** ed alla “**figlia**” **JESSICA MONTANARI**,

... 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.

Promozioni

Dal 1 Gennaio 2018 il Socio **GIANLUCA VILLANI** ha maturato l'anzianità di grado di **Maresciallo di 3[^] Classe**.

Congratulazioni ed “auguri” per il sempre tuo “solerte impegno” al “51° Stormo”.

Dal 18 Maggio 2020 il Socio **URBANO FLOREANI** ha maturato l'anzianità di grado di **Generale di Brigata Aerea**.

Congratulazioni ed “auguri” per la continuazione della tua “brillante carriera”.

Genitori felici

Il 10 Dicembre 2019 il Socio **Ten. Col. Pil. STEFANO CENTIONI** con immensa gioia è diventato “**papà**” di “**ADRIANO SETTIMO**” ... *rallegramenti vivissimi a “mamma” VIVIANA*

Il 9 Luglio 2020 il Socio **Magg. Pil. STEFANO VIT** con immensa gioia è diventato “**papà**” di “**SIMONE**” donando così un “**fratellino**” a “**NICOLE**” di quattro anni ... *rallegramenti vivissimi a “mamma” CHIARA*

Conferimento

Siamo venuti a conoscenza che al **Gen. B.A. MAURIZIO de RINALDIS** e al **Brig. Gen. GIUSEPPE LENZI** è stato conferito il titolo di **Pioniere del Progresso Aeronautico**.

Il **Consiglio Direttivo** esprime le proprie congratulazioni per l'alto riconoscimento ricevuto.

Cambio incarico

Mercoledì 2 luglio 2020 ha avuto luogo l'avvicendamento al Comando del 4° Stormo tra il **Generale di Brigata Aerea URBANO FLOREANI**, Comandante uscente, ed il **Colonnello Eros ZANIBONI**, Comandante subentrante.

Il Cambio di Comando, presieduto dal Comandante delle Forze da Combattimento, Generale di Divisione Aerea Francesco VESTITO, si è svolto dinanzi alla Bandiera di Guerra del Reparto e con una minima presenza di personale, in linea con le norme governative legate alla prevenzione della diffusione del Covid-19.

Un momento significativo nella storia del 4° Stormo che annovera tra i suoi precedenti Comandanti i vertici della Difesa, ovvero l'attuale Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale di Squadra Aerea Enzo VECCIARELLI e l'attuale Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale di Squadra Aerea Alberto ROSSO.

Nel suo discorso il Generale Floreani ha ricordato “*la storia del Reparto e del nostro passato, pieno di onore e ricco di tradizioni*” e di quanti servendo la Bandiera di Guerra “*ci hanno lasciato un'eredità pesante*”. Successivamente il Generale Floreani ha rivolto un pensiero agli uomini e alle donne del 4° Stormo con cui, in questi due anni di comando, ha lavorato insieme “*rispettandoci ed aiutandoci, spronandoci nel continuare ad espletare la nostra missione con impegno, supportandoci nel gestire le difficoltà, pronti a dimostrarci di essere qualcosa di più che Colleghi*”.

Al termine della cerimonia, il Generale di Divisione Aerea Francesco VESTITO, nel dare rilievo all'importanza dell'attività svolta dal 4° Stormo nella Difesa dello Spazio Aereo nazionale, ha ringraziato il Generale FLOREANI per il lavoro svolto e per i brillanti risultati ottenuti da tutte le componenti del Reparto.

Ha poi rivolto i migliori auguri di buon lavoro per la nuova esperienza di comando al Col. ZANIBONI, evidenziando “*la continua ricerca di miglioramento sotto ogni profilo*” a supporto dell'attività operativa del 4° Stormo che, come sottolineato nell'intervento, “*ha mantenuto, in massima sicurezza, livelli di efficienza elevati durante tutto il periodo di lockdown*”.

Il 17 luglio si è insediato al Comando dell'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche di Firenze (ISMA) il **Gen. B.A. URBANO FLOREANI** subentrando al Gen.. B.A. **VINCENZO NUZZO**, che gli ha simbolicamente ceduto la Bandiera d'Istituto dell'ISMA.



Una cerimonia insolitamente a porte chiuse – come ormai prassi durante il perdurare dell'emergenza sanitaria Covid19 – alla quale era presente il **Gen. S.A. AURELIO COLAGRANDE**, Comandante delle Scuole dell'Aeronautica Militare – 3^a Regione Aerea, che ha sede a Bari e da cui dipende l'ISMA, uno dei massimi istituti di formazione per gli ufficiali dell'Arma azzurra.



Sul piazzale Bandiera dell'ISMA (già Scuola di Guerra Aerea delle Cascine) era schierata una rappresentanza del personale militare e civile dell'Istituto nonché della **Scuola Militare Aeronautica Giulio Douhet**, il «college militare» dell'Aeronautica frequentato da allievi delle ultime tre classi di Liceo Classico e Scientifico.

Il Generale FLOREANI



... dalle Frece Tricolori a Firenze

Originario di Trofarello (To), 49 anni, il Gen. B.A. Floreani ha frequentato il corso Marte IV dell'Accademia Aeronautica. Durante la sua carriera è stato assegnato al 4° stormo di Grosseto e al 5° stormo di Cervia. Da capitano, è stato pilota del **313° Gruppo Addestramento Acrobatico** – molto più noto come le «Frece Tricolori» – dove si è qualificato come Istruttore di Specialità, nelle categorie Acrobazia e Tattiche operative CBR. Ultimo importante incarico di comando per Floreani, prima di arrivare a Firenze, è stato quello alla guida del 4° Stormo di Grosseto, uno dei reparti della Difesa aerea nazionale attivo 24 ore su 24.



Il Gen. B.A. Urbano **FLOREANI** davanti alla statua del Pegaso nel parco dell' ISMA alle Cascine di Firenze

«Continueremo nel solco che hai tracciato – ha detto Floreani ringraziando Nuzzo per il lavoro svolto – dando continuità ai numerosi e importanti progetti che sono stati avviati.



Affronteremo le nuove sfide con la consapevolezza che quanto è stato fatto costituisce una solida base per andare avanti nella giusta direzione». «Mi aspetto – ha subito aggiunto volgendo lo sguardo al personale schierato sul piazzale – che ci sia da parte vostra la giusta sensibilità nel cogliere le priorità e nel sostenere le attività in armonia e partecipazione pronti a venirci in aiuto senza che sia necessario chiederlo. Lavoreremo per raggiungere gli obiettivi, perché questa è la nostra natura, il giuramento solenne che abbiamo prestato, ma ci riusciremo solo se saremo capaci di farlo insieme».

Riconoscimento

Pochi sanno che nel 1996 si formò la così detta
 “ **SQUADRA RIALZO** ”..... cos'era?

Era formata da un gruppo di volontari, già in F.E.O. alle
 Frece Tricolori, che hanno restaurato l' F86-E Sabre attualmente in mostra statica a Rivolto.

*A loro un sentito “plauso”
 per la loro appassionata disponibilità !*

Cambio incarico

Il 24 luglio il Socio **Ten. Col. Pil. STEFANO CENTIONI** ha lasciato il Comando del 212° Gr. del 61° Stormo a Galatina (Lecce), contestualmente è stato trasferito al 4° Reparto dello S.M.A. a Roma.



da sx: M.Ilo 1^a Cl.Sc.. **PINZANO**, M.Ilo 1^a Cl.Sc. **CEDERMAZ**, M.Ilo 1^a Cl.Sc. **DAMIANI**, M.Ilo 1^a Cl. Sc. **MARCELLO**
 Ten.Col. **MINISCALCO**, M.Ilo 1^a Cl.Sc. **CARGNELUTTI**, M.Ilo 1^a Cl.Sc. **LOCCI**, M.Ilo 1^a Cl.Sc. **MASUTTI**

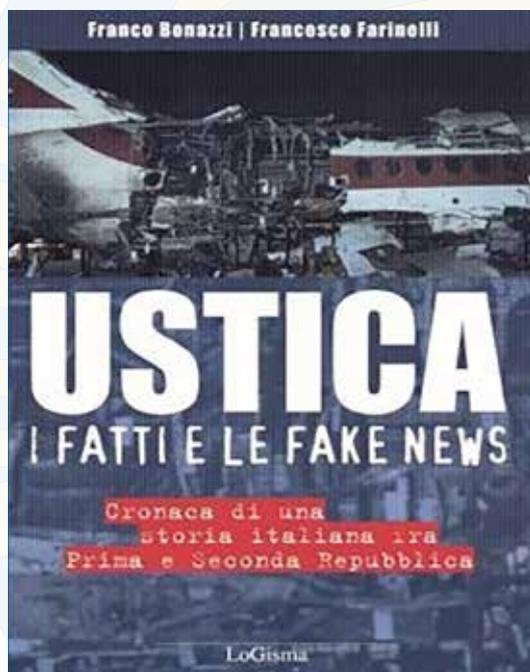
RECENSIONE

**“Ustica, i fatti e le fake news”
di Franco Bonazzi e Francesco Farinelli**

di Felice Laudadio – 18.6.2019

Ustica, un disastro aeronautico finito in preda ai talk show, dato in pasto al pubblico televisivo fino a diventare il Caso Ustica, antenato diretto dei casi Cogne, Avefrana, un puzzle multimediale intorno al quale è stata avanzata qualunque ipotesi, finanche scenari da rapimenti Ufo, senza imbarazzo di cadere nel ridicolo. E il pubblico le ha consumate famelicamente, anche le più inverosimili, convincendosi che fossero le uniche vere.

È il caso di sfrondare molto del troppo detto: questa l'oggettiva validità di **“Ustica, i fatti e le fake news. Cronaca di una storia italiana fra Prima e Seconda Repubblica”**, saggio-inchiesta di **Franco Bonazzi** e **Francesco Farinelli**, pubblicato ad aprile 2019 per l'editrice toscana LoGisma (364 pagine), casa editrice indipendente, con sede a Vicchio (Firenze), versata tra l'altro nella pubblicistica aeronautica.



Non a caso, Bonazzi è un Pilota e tecnico del settore, con un passato nell'Aviazione Militare e Civile ed esperienze come consulente nei processi proprio su quell'incidente aereo, mentre Farinelli è un ricercatore di storia.

Entrambi vantano titoli accademici e sono accreditati presso organismi internazionali d'indagine.

Il 27 giugno 1980, alle 20.59 il volo di linea Itavia IH 870 da Bologna a Palermo precipitò nel Tirreno, tra le isole di Ponza e Ustica. Nessun superstite. Quasi quarant'anni dopo le vittime sono salite a 82, perché ai 4 dell'equipaggio ed ai 77 passeggeri si è aggiunta la verità, come accade spesso.

Nonostante il meritevole impegno, neanche questo lavoro riesce a dare una parola definitiva, ma va detto che gli autori avanzano nel finale una tesi chiara.

Ci guardiamo bene dal rivelarla: ai lettori toccherà arrivare in fondo, dopo aver seguito la sistematica e argomentata demolizione di tutte le fantasiose distorsioni della realtà accumulate in 39 anni dal “sensazionalismo mediatico”, che ha contaminato il racconto dei fatti e reso l'incidente un “evento irricognoscibile”, anche a causa dell'eccessivo chiacchiericcio “non specialistico” che si è sviluppato intorno.

Dopotutto, accertare la verità non è il primo degli obiettivi degli Autori, che hanno inteso ricostruire le tante inchieste e le sconfinite raccolte di atti su Ustica, separando il grano dal loglio il vero dal verosimile o dall'errato, quando non dal falso.

Se in questa vicenda la verità è morta, presa prima in ostaggio dalla “fiction”, dalla memorialistica, dalla “fantascienza” e da ricostruzioni processuali insufficienti, **c'è un innocente, la nostra Aeronautica Militare**, ch'è uscito scagionato da qualsiasi responsabilità, sebbene l'opinione pubblica preferisca ignorarlo.

Anche se la Cassazione, nel 2007, ha confermato l'assoluzione in appello dei Generali “**perché il fatto non sussiste**”, il proscioglimento non ha impedito a una parte della società civile italiana, scrivono **Bonazzi** e **Farinelli**, di trasformarlo in una mera insufficienza di prove o sopravvenuta prescrizione.

Ma non è così: **la formula pronunciata dalla Corte ha riconosciuto invece in pieno la non colpevolezza dei vertici dell'Arma aerea senza esprimere la benchè minima riserva.**

C'è fame di storia, è vero. E ancora prima ce n'è di verità, ma nelle ricostruzioni giornalistiche, in tanti libri, in ore e ore di trasmissioni ed ora anche nel cicaleccio da comari che si alimenta via internet, quella “fame” non aiuta affatto a raggiungere la verità sulla strage di Ustica.

In troppi hanno adattato a piacimento la realtà allo scenario ch'è piaciuto loro definire, a prescindere da elementi scientifici, tecnici, storici e perfino cronologici. E lo stravolgimento continua ogni giorno, senza vergogna.



A proposito di date e di tempi, in uno dei capitoli di questo volume entra ed esce di scena il MIG 23 caduto il 18 luglio 1980 in Calabria, a Timpa delle Magare, Castelsilano. Il caccia militare libico è un altro pezzo del patchwork creato intorno all'aereo Itavia caduto il 27 giugno. Bomba a bordo, missile, quasi collisione o collisione? Familiari, tribunali, ex imputati, l'Italia intera aspetta di avere una risposta definitiva a tanti interrogativi che continuano a porsi, davanti all'uso distorto delle notizie. Difficile districarsi in un groviglio ormai inestricabile: alla ricerca delle cause, affidata a inchieste ufficiali, si è sovrapposta una caccia massmediatica ai colpevoli, che ha fortemente contribuito al radicarsi di un immaginario non sostenuto dai dati di fatto. Due binari divergenti, inchiesta tecnica contro ricostruzione emotiva, hanno scatenato un fortissimo interesse nel pubblico, che ha finito per assumere caratteri di contrapposizione ideologica. Si è creato un "labirinto informativo", con **fake news, false verità e dietrologie**, in cui fonti, atti e fatti vengono travisati, stravolti, anticipati o posticipati, cancellati perché non funzionali alla propria interpretazione. Secondo gli Autori, Ustica non è un mistero, ma l'esito di una serie di incompetenze, carenze professionali e ragioni politiche ed economiche, che hanno ostacolato ogni approfondimento. Una volta scivolati nella teoria del complotto internazionale e iscritto il caso tra i misteri politici italiani, è diventato impossibile venirne fuori. Un 'taglia e incolla' storiografico ha cancellato dal racconto i processi penali in Assise, Appello e Cassazione. Sono diventate uniche le ipotesi del missile, della collisione o della battaglia aerea in tempo di pace. Le evidenze scientifiche sono state schiacciate dalle tesi fantascientifiche. Verità l'è morta

Ustica, Generale Tricarico: "Risarcimenti ingiusti, fu attentato"

Tratto da www.adnkronos.com

Pubblicato il: 25/06/2020 12:54

*"A 40 anni dalla strage possiamo dire di conoscere **la verità sulla strage di Ustica**, ed è quella emersa, incontrovertibilmente, col pronunciamento della sentenza penale, confermata anche in Cassazione, che senza tema di smentita, con la più ampia esibizione di prove, dice che **il velivolo Dc9 Itavia è caduto a causa di una bomba collocata nella toilette** posteriore dell'aereo".*

A dirlo all'AdnKronos è il Generale dell'Aeronautica Militare **Leonardo Tricarico**.

*"Questa è la verità – sottolinea Tricarico -, una verità che tutti coloro che perseguono altre finalità che **non sia la ricerca della verità stessa**, ignorano, non parlando mai della sentenza penale, mai, e tutte le argomentazioni che adducono per sostenere le loro tesi sono quelle contenute nella sentenza-ordinanza del giudice Priore. Che altro non è, invece, che una richiesta di rinvio a giudizio con il vecchio rito, ma è quella che per loro fa legge e fede e che invece è stata **impietosamente smontata, nel corso del processo**, dall'escussione di 4mila testimoni, da 135 perizie, 11 delle quali dei migliori esperti al mondo, tutte concordanti sul fatto che non c'è stata nessuna battaglia aerea e che questa tesi è pura fantascienza".*



La foto qui sopra è reale e non una ricostruzione al computer. Si vede chiaramente che, subito dietro il portellone di ingresso, la lamiera è piegata "in fuori", cioè è "estroflessa" (sporge di circa 50 cm. rispetto alla sagoma del velivolo).

