Circolo della P.A.N.

Notiziario riservato ai Soci del Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale
Direzione Redazione: Aerobase Rivolto - via Udine, 56 - 33033 Rivolto (UD)
www.circolodellapan.org 1° marzo 2022

Passaggio di consegne al Comando del 313° Gr. A.A.

30 novembre 2021 - Passaggio di consegne, al Comando della **Pattuglia Acrobatica Nazionale "Frecce Tricolori"**.

Il Ten. Col. **Gaetano FARINA** ha passato il testimone al Ten. Col. **Stefano VIT**, nuovo Comandante del **313° Gruppo Addestramento Acrobatico Frecce Tricolori**.

LA CERIMONIA

Alla cerimonia, presieduta dal Gen. D.A. **Francesco Vestito**, Comandante delle Forze da Combattimento e della 1^ Regione Aerea, hanno partecipato, nel pieno rispetto della vigente normativa anti-Covid, un ristretto pubblico composto dalle massime autorità militari e civili della Regione.

Come da tradizione, la cerimonia a terra è stata preceduta dal simbolico passaggio di consegne in volo, un evento che avviene solo in occasione del cambio di comando delle Frecce Tricolori.

Stefano Vit ha 40 anni ed è nato a **San Vito al Tagliamento**; ha all'attivo oltre 3.200 ore di volo. In precedenza il neo Comandante ha ricoperto diversi ruoli all'interno della formazione della Pattuglia Acrobatica Nazionale: Pony 9 (fanalino), Pony 8 (3° gregario destro), Pony 5 (2° gregario destro) e Pony 3 (1° gregario destro) e, infine, Capo Formazione.

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

Nelle parole del suo discorso di commiato, il Ten. Col. Farina ha condensato l'emozione dei numerosi anni trascorsi nelle fila della Pattuglia Acrobatica Nazionale, iniziati nel 2009 come gregario, poi come Capo formazione e infine, dal 2018, quale Comandante.

Ringraziando gli uomini e le donne delle Frecce Tricolori per il lavoro svolto al suo fianco e la sua famiglia per il quotidiano supporto, il Ten. Col. Farina ha voluto ricordare con particolare commozione l'Abbraccio Tricolore, simbolo di unione e speranza per tutti gli italiani nel difficile momento del lockdown.

Nell'assumere il Comando il Ten. Col Vit, 24° Comandante delle Frecce Tricolori, si è detto onorato e conscio della responsabilità che lo attende e ha voluto rivolgersi in particolare ai militari delle Frecce Tricolori, con i quali, ha affermato, *"scriveremo insieme un altro capitolo di questa meravigliosa avventura, lo scriveremo aiutandoci reciprocamente, condividendo i successi e sostenendoci l'un l'altro di fronte alle difficoltà, sempre a testa alta".*

Il Presidente del Consiglio regionale, **Piero Mauro Zanin**, intervenuto alla cerimonia in rappresentanza della Regione ha commentato *"È motivo di grande orgoglio partecipare al cambio di Comando della Pattuglia Acrobatica Nazionale e il sorvolo degli aerei che disegnano in cielo il più grande Tricolore d'Italia rinsalda e ricorda a tutti noi i valori portanti della nostra Patria ma anche della nostra terra: umanità, libertà e giustizia".* Zanin ha ringraziato Farina per l'opera svolta *"che ha contribuito a promuovere in tutto il mondo l'immagine e l'offerta del Friuli Venezia Giulia che ospita la PAN",* dando poi il benvenuto a Vit, *"un friulano doc che conosciamo bene e che, attraverso il suo comando, contribuirà a fare crescere le Frecce Tricolori, potendo naturalmente contare sull'appoggio della Regione".*

FRECCE TRICOLORI

LA FORMAZIONE ED IL POSTER 2022

Tratto da: http://www.aeronautica.difesa.it

Fonte 313° Gruppo A.A. - Autore Magg. Riccardo Chiapolino - S.Ten. Sara de Matola

Lunedì 20 dicembre si è svolta presso il Teatro Nuovo Giovanni da Udine la **serata di presentazione del Poster e della Formazione 2022** delle **Frecce Tricolori**.

L'evento, tradizione consolidata nel calendario della Pattuglia Acrobatica Nazionale, si è tenuto quest'anno in un luogo inedito: per la prima volta, infatti, le Frecce Tricolori hanno scelto di uscire dall'hangar della manutenzione, abituale cornice della serata, per approdare nello splendido teatro della città friulana.

Duplici le motivazioni: da un lato poter godere nuovamente del calore del pubblico, rispettando al contempo le normative a contenimento del contagio da Covid-19; dall'altro farlo simbolicamente in luogo emblematico dello spettacolo e della cultura, fortemente penalizzato dalla pandemia.

La Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia con il proprio prezioso sostegno ha reso possibile questa storica novità.

L'evento, presieduto dal **Comandante delle Forze da Combattimento** e **della 1^ Regione Aerea**, ***Gen. D.A. Francesco Vestito***, ha visto la partecipazione di numerose autorità civili e militari, tra cui il Vicepresidente della Giunta Regionale, dott. Riccardo Riccardi, in rappresentanza del Presidente Massimiliano Fedriga; l'Assessore prof.ssa Elisabetta Marioni, in rappresentanza del Sindaco del Comune di Udine, Pietro Fontanini; il dott. Fabio Marchetti, Sindaco del Comune di Codroipo ed il Comandante del **2° Stormo** di Rivolto, Colonnello Marco Bertoli.

Oltre alle autorità, presenti in platea numerosi ospiti, tra familiari e amici di lunga data delle Frecce Tricolori e rappresentanti del mondo delle associazioni, del territorio e dei Club Frecce Tricolori, che ancora una volta hanno dimostrato il loro caloroso affetto per la P.A.N.

La serata, che è stata condotta dalla presentatrice Barbara Pedrotti trasmessa in differita sui canali social dell'Aeronautica Militare a partire dal 22 dicembre, ha visto come protagonista sul palco il ***Ten. Colonnello Stefano Vit***, membro della formazione dal 2012, Capo Formazione dal 2019 al 2021 e, dallo scorso 30 novembre, ***Comandante del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico.***

Il Comandante Vit, dopo aver ripercorso i momenti più significativi della stagione 2021, tra cui le celebrazioni per il 60° Anniversario delle Frecce Tricolori, ha poi presentato la squadra a terra della

Pattuglia Acrobatica Nazionale, rappresentata per l'occasione dai Sottufficiali Capi Nucleo e dagli Ufficiali di staff.

Dopo la presentazione di coloro che lavorano dietro alle quinte, è poi giunto il momento di presentare la Formazione 2022 delle Frecce Tricolori. Confermate le posizioni chiave di Pony 6, leader della 2° sezione, e di Pony 10, solista, rispettivamente assegnate al **Maggiore Franco Paolo Marocco** e al **Maggiore Massimiliano Salvatore**.

Debutta nella posizione di ***Pony 1*** (Capo Formazione) ***il Maggiore Pierluigi Raspa***, forte dei suoi quattro anni di esperienza come gregario delle Frecce Tricolori.

Nuovo ingresso a Rivolto è il **Capitano Leonardo Leo,** di origine campana e pilota di Eurofighter proveniente dal 36° Stormo Caccia di Gioia del Colle, base della Difesa Aerea. A lui sarà assegnata la posizione di Pony 9, 2° Fanalino della formazione.

La serata è stata l'occasione per la consegna alle Frecce Tricolori di due importanti riconoscimenti: il "**Chairman 2021**" tributato dallo European Airshow Council, assegnato ogni anno al "*display team* o *display pilot"* che maggiormente si è distinto a livello europeo, ed il "**Premio Gianni Borta 2020**", assegnato dall'Associazione Nazionale Atleti Olimpici e Azzurri d'Italia di cui le Frecce Tricolori sono soci onorari dal lontano 1995, per l'oramai indimenticabile ***"Abbraccio Tricolore"***.

In chiusura, il momento tanto atteso della presentazione del Poster 2022 della PAN: il Comandante Vit, chiamando a sé la Formazione 2022, ha presentato l'immagine che accompagnerà le Frecce Tricolori nel corso del nuovo anno, senza dimenticare quello appena trascorso.

Lo scatto prescelto ritrae infatti gli MB339 PAN, in volo sulle dolomiti friulane, con le livree celebrative realizzate per il 60° Anniversario delle Frecce Tricolori, raffiguranti le storiche pattuglie acrobatiche che si alternarono prima della costituzione della PAN avvenuta il 1° marzo 1961.

Annotazione

- In rappresentanza del "Circolo della P.A.N." erano presenti alcuni Consiglieri del C.D. in divisa sociale.
- Il primo bellissimo Poster 2022 è stato consegnato al Decano delle "Frecce Tricolori" **Gen. B.A. Vittorio CUMIN**, 92 anni ben portati grazie anche alle amorevoli cure della figlia **Antonella** come ben si vede nella foto prima della consegna.

Questa la Formazione PAN 2022 al completo con il Gen. B.A. Vittorio **CUMIN** che riceve il primo Poster 2022.

Pony 0 – Tenente Colonnello Stefano **VIT** (Comandante)

Pony 1 – Maggiore Pierluigi **RASPA** (Capo Formazione)

Pony 2 – Cap. Alessandro **SOMMARIVA** (1° Gregario Sinistro)

Pony 3 – Cap. Simone **FANFARILLO** (1° Gregario Destro)

Pony 4 – Cap. Oscar **DEL DO**' (2° Gregario Sinistro)

Pony 5 – Cap. Alessio **GHERS**I (2° Gregario Destro)

Pony 6 – Maggiore Franco Paolo **MAROCCO** (1° Fanalino)

Pony 7 – Maggiore Alfio **MAZZOCCOLI** (3° Gregario Sinistro)

Pony 8 – Cap. Federico **DE CECCO** (3° Gregario Destro)

Pony 9 – Cap. Leonardo **LEO** (2° Fanalino)

Pony 10 – Maggiore Massimiliano **SALVATORE** (Solista)

Trattato Italia - Francia al Quirinale

26 Novembre 2021

Il Presidente del Consiglio, **Mario DRAGHI**, e il Presidente della Repubblica Francese, **Emmanuel MACRON**, hanno firmato il "Trattato per una cooperazione bilaterale rafforzata" al Quirinale alla presenza del nostro Presidente della Repubblica **Sergio MATTARELLA** e delle delegazioni italiana e francese.

Le **Frecce Tricolori** e la **Patrouille de France** hanno sorvolato il cielo della capitale per celebrare il Trattato del Quirinale Italia-Francia.

Addio a GIAMPAOLO SCHIEVANO PABLO per gli amici

Ten. Colonnello Pilota – Comandante Aviazione Civile
gregario dx (n° 5 - 8) e 2° fanalino (n° 9)
alle Frecce Tricolori dal 13/12/1963 al 15/10/1969
Socio del "Circolo della P.A.N." dal 2000
deceduto il 30 ottobre 2021

Il rito funebre è stato celebrato in forma strettamente privata nella Chiesa di San Timoteo a Casal Palocco (Roma), assieme ai famigliari, erano presenti alcuni amici ed i colleghi del **Corso Rostro** tra i quali il suo amico fraterno il Generale Mario ARPINO.

La bara è stata scortata da militari dell'Aeronautica, mentre la preghiera dell'Aviatore è stata letta da un Ufficiale A.M. in uniforme

Come ho conosciuto GIAMPAOLO

Il 16 ottobre 1969 il Magg. Giampaolo SCHIEVANO giunge al 2° Stormo, arriva dalle prestigiose "Frecce Tricolori, due mesi prima avevamo salutato il "grande" Mario SQUARCINA con il rammarico di avere perso l'occasione di proseguire l'addestramento acrobatico iniziato, dove, sotto la "sua" guida, avevamo ottenuto ottimi miglioramenti, per i giovani Piloti l'arrivo di Giampaolo ne rappresentava l'ideale proseguimento… eravamo rinfrancati.

Come avevo avuto la fortuna/privilegio di volare con Squarcina, rendendo altresì omaggio a tutti i Piloti anziani del **103° Gruppo** che mi hanno addestrato al volo operativo ed in particolate al volo acrobatico in formazione, ho fatto diversi voli acrobatici in ala, rigorosamente sempre a sinistra, del G.91 di Giampaolo dove ho fissato meglio i parametri e le correzioni di prospettiva già apprese da Squarcina.

Giampaolo **SCHIEVANO** (leader). Assenzio **GADDONI** (greg. sx), Ivano **POFFE** (greg. dx), Renato **PIZZEGHELLO** (fanalino)

Giampaolo era molto soddisfatto ed io più di lui… era molto loquace e non taceva ne critiche ne apprezzamenti, era una persona autentica; il grande attaccamento per l'Aeronautica e per il volo traspariva in ogni suo atteggiamento, anche se non tralasciava mai di manifestare con franchezza le proprie opinioni sempre e solo finalizzate al miglioramento del profilo addestrativo ed operativo.

Poi nel 1972 improvvisamente ci saluta… si congeda dall'Aeronautica e passa all'Alitalia, confesso mi è molto dispiaciuto sia per il rapporto professionale che avevo instaurato sia perché ho sempre pensato che l'Aeronautica stesse perdendo un ottimo Ufficiale.

Dopo essere stato eletto Presidente del "Circolo della P.A.N." ogni tanto ci sentivamo al telefono ed era come tornare indietro nel tempo, gli argomenti erano sempre quelli: il volo, le "Frecce Tricolori", il G.91 ed una malcelata "nostalgia" per l'Aeronautica Militare.

Più volte l'ho invitato a scrivere suoi ricordi e/o aneddoti da inserire nel Notiziario del "Circolo della P.A.N." … ma niente.

Ora che ci ha lasciato ho scoperto che un collega del **Corso ROSTRO** è riuscito nel 2019 a fargli scrivere un breve sunto del suo cammino in Aeronautica che doverosamente riporto.

ASSENZIO GADDONI

Ricordi di GIAMPAOLO SCHIEVANO scritti nel 2019

tratti da: www.rostro1956.it/cacciabombardieri

G-91 PAN..... CHE BEO !

Lasciata la natia Vicenza, nel 1956 inizio la mia carriera in Aeronautica Militare come allievo del Corso Rostro dell'Accademia Aeronautica. Nel 1960, completato l'iter addestrativo su M-416, T-6 e T-33, il sogno giovanile diventa realtà e vengo assegnato al 155 Gruppo "Pantere" della mitica 6^ Aerobrigata di Ghedi. Volo per circa tre anni su quel gran "cavallo da guerra" che era l'F-84F Thunderstreak "mordendo l'ala" a piloti del calibro di Cumin, Squarcina, Ceoletta, Vanorio.

A parte l'efficacia operativa ripetutamente dimostrata dal Reparto nel Ruolo cacciabombardiere, alla Sesta l'acrobazia collettiva era di casa; i "Diavoli Rossi" sono stati una delle migliori formazioni acrobatiche nella storia dell'acrobazia collettiva mondiale. Praticamente, al termine di ogni missione operativa si effettuavano sessioni acrobatiche. Insomma, furono anni fantastici vissuti intensamente, sia in volo che a terra; l'84F era una gran macchina sia nell'impiego operativo che nell'impiego acrobatico.

Alla fine del 1962, mio malgrado, assieme a due miei famosi compagni del Corso Rostro, vengo inviato all'Accademia Aeronautica in qualità di Ufficiale d'inquadramento del Corso Aquila III.

In quel periodo riesco a svolgere una discreta attività di volo coll'MB-326 alla SVBIA di Lecce, volando spesso coll'amico Riccardo Peracchi. L'indimenticabile Riccardo volava il suo incredibile programma di presentazione del Macchino con un'armonia di movimento dei comandi da virtuoso musicista. Io lo seguivo con mani e piedi sui comandi e non ho mai più visto nessuno muoverli con tanta maestria.

Nell'autunno 1963 arriva la chiamata tanto attesa: il 313 Gruppo AA di Rivolto, le neo costituite "Frecce Tricolori", il cui leader era Vittorio Cumin, grande Pilota e Comandante. Arrivato a Rivolto, inizio l'addestramento con l'F-86E (Canadair SABRE Mk4). Rispetto all''84F richiede più attenzione nel pilotaggio: in decollo lo devi ruotare alla velocità giusta se no rischi di finire in secondo regime, in volo non puoi "stringere" come con l'84F se no rischi il "G stallo", nei passaggi ad alta velocità tende a "delfinare", comportamento deleterio sopra tutto nell'incrocio dopo la "bomba". Al delfinamento ad alta velocità si ovviava col "metodo Nencha", cioè trimmando a picchiare durante la fase di discesa del rientro dalla bomba; tale metodo era stato escogitato dal Com.te Andrea Nencha, leader del team dei "Lanceri Neri" della 2^ Aerobrigata, nostri predecessori quale team acrobatico AM negli anni 1957 e 1960. Comunque, il Sabre era complessivamente un ottimo aeroplano.

Il 28 dicembre 1963, assisto all'arrivo dei primi due FIAT G-91 PAN assegnati al 313°. Atterrano a Rivolto provenienti da Torino Caselle, pilotati dai Com.ti Di Lollo e Cumin. Il G-91 PAN è una vera meraviglia: piccolo, compatto, con quella colorazione blu scuro che mette in risalto le decorazioni tricolori… non posso non pensare tra me e me *"che beo! El xe proprio beo e i aerei bei i voea anca ben!"*. Nei primi mesi del '64 continuo a volare col Sabre e contemporaneamente inizio la transizione sul G-91 PAN. Col 91 mi trovo subito a mio agio, ti da veramente la sensazione che le ali ti spuntino dalla schiena; sono diventato una "riserva" e spesso faccio voli d'allenamento con Di Lollo leader e Meacci gregario sinistro.

1964 – Piloti Frecce Tricolori (**Schievano** chinato primo a dx)

A fine '64 divento titolare, inizialmente come Pony 7 e successivamente come pony 5. Leader è adesso Danilo Franzoi. Mi addestro anche come riserva Pony 1. Rimango in Pattuglia fino al 1969. Fra i moltissimi aneddoti e ricordi che affiorano alla mia mente, ricordo il tonneau più lento mai visto fare col 91, ad opera di quel gran "manico" di Renato Ferrazzutti ed un suo passaggio rovescio risolto in modo molto "brillante". Il 91 aveva la tendenza a mettere giù il muso in volo rovescio e se non avevi una velocità adeguata, pur dando tutta la barra a picchiare, lui continuava a scendere di muso, per il resto, il comportamento in volo era entusiasmante, con un buon rapporto di peso- potenza e un incredibile rateo di rollio. Col G-91 PAN non ho mai avuto grossi problemi tecnici: ricordo un paio di avarie elettriche, una al generatore e l'altra alla batteria, di cui la seconda in volo notturno, risolte comunque positivamente, e un'altra idraulica durante l'esecuzione del doppio tonneau che è stata un po' più "da naso", ma risolta anch'essa bene.

1965 – Piloti Frecce Tricolori (**Schievano** primo in piedi a sx)

Dal '69 all'inizio '72 vengo assegnato al 2° Stormo di Treviso S. Angelo, dove ho volato sia nei ranghi del 14° Gruppo che del 103°. A Treviso ho volato sia sull'R che sul T. Nel 1971 il Comando di Stormo mi nomina "team leader" incaricato dell'addestramento del gruppo di piloti che dovrà partecipare alla competizione NATO BEST HIT che si terrà in Turchia sulla base di Eskisehir dal 7 al 15 luglio '71. Durante l'addestramento per questa importante competizione volo spesso come istruttore sul G-91T che abbiamo in "prestito" da Amendola, in missioni di navigazione e tiri con armamento reale sul poligono di Maniago.

1966 – Piloti Frecce Tricolori con Il Presidente della Repubblica **SARAGAT** e il C.S.M.A.. Gen. S.A. **REMONDINO** (**Schievano** primo chinato a sx)

A Eskisehir andiamo con 6 G-91R e un C-119G di supporto. Alla competizione partecipano i teams Usa su A-7, turco su F-100, greco su F-5 e noi col Gigetto. Arrivano primi i Turchi e noi secondi. Visti i mezzi in competizione, si tratta di un risultato eccezionale di cui vado molto fiero.

Nel 1972, come molti altri Piloti Militari, non resisto alla malia dell'Alitalia, mi congedo col grado di Maggiore e divento Pilota di linea. A fine anni '80 torno al volo acrobatico con un "puledro di razza", il SIAI SF-260, in qualità di capo-istruttore SF-260 presso la Scuola Alitalia di Alghero. Altro periodo molto interessante, volando con un aereo che per molti versi mi ricordava il 91…

Ma il 91 era il 91, e il 91 era la PAN…. Vedremo cosa saprà fare l'M-345!

GIAMPAOLO SCHIEVANO "Pony 5"

Un frammento di un lontano ricordo di Paolo BARBERIS a proposito del compianto Cap. Schievano (Pony 5).

"Sono passati più o meno 50-55 anni e i ricordi cominciano a svanire... tuttavia mi è rimasto impresso quando durante uno dei consueti voli di addestramento del mattino con il grande Vittorio CUMIN Capo formazione, il quale non lesinava certo i "G" , una mattina sbottò : ***"Toio gastu magna' ovi?""***

1967 – Piloti Frecce Tricolori
(**Schievano** 3° chinato da sx – **Barberis** 1° chinato a dx)

Giampaolo e la sua famiglia… con tanta serenità

ENRICO "cugino" di GIAMPAOLO era insignito della Medaglia d'Oro al Valore Militare.

ENRICO SCHIEVANO

Nato nel 1913 a Verona. Sottotenente Complemento A.A. (Arma Aeronautica), Pilota.

Conseguito a Vicenza il diploma di Perito tecnico meccanico elettricista nell'Istituto nazionale industriale *A. Rossi*, trovò impiego come progettista meccanico presso la locale Società I.V.E.M.. Sportivo appassionato, ottenne, nell'Aeroporto *Dal Molino* di Vicenza, il Brevetto di Pilota promilitare nel 1934 e l'anno dopo, in aprile, venne arruolato in Aeronautica e, nominato Sottotenente di Complemento nel Ruolo Naviganti, fu inviato alla Scuola bombardamento di Malpensa.

Il 29 gennaio 1936 ottenne il Brevetto di Pilota Militare su apparecchio *Cr. 20*. Trasferito dal 1° febbraio alla 96^ Squadriglia del 4° Stormo Caccia Terrestre a Gorizia, vi rimase fino al 17 febbraio 1937, giorno in cui partì per la Spagna.

- Motivazione della Medaglia d'Oro al Valore Militare:

Volontario in missione di guerra per l'affermazione dell'ideale fascista, durante sei mesi di campagna rivelava la sua magnifica figura di combattente e audace pilota da caccia. Nei numerosi combattimenti cercati dove più accanita era la mischia, riusciva ad infliggere serie perdite al nemico, rientrando più volte dopo aver esaurito tutte le munizioni e con l'apparecchio colpito. Il 26 agosto 1937, per difendere una formazione da bombardamento attaccata da soverchianti forze da caccia, si prodigava in una lotta impari con straordinaria audacia e sangue freddo, fino al supremo olocausto della propria vita. Fulgido esempio di valore personale e di spirito di sacrificio. – Cielo di Villamajor, 26 agosto 1937.

Scudetto artigianale dell'**Asso di Bastoni**
costruito dai compagni di Squadriglia, posto provvisoriamente sulla tomba di **ENRICO**

Corso ROSTRO doveva chiamarsi REX

tratto da: www.rostro1956.it/-la-storia

Dovevamo chiamarci **REX** ma un solerte pensatore e salvatore della Repubblica, volendo prendere le distanze dal passato regime, decise che il corso con la R non potesse chiamarsi più con il nome tradizionale, che originariamente era stato dato in onore del re.

Sul gagliardetto del glorioso **REX**, tuttavia, c'era scritto *"**Rex Altitudinis**"*, che con la famiglia reale non si sa quale attinenza potesse avere, ma il nostro eroe forse il latino non lo conosceva bene... e così la democrazia fu salva !

Siamo a metà degli anni cinquanta. Non si sono ancora rimarginate le ferite prodotte dallo sfortunato secondo conflitto mondiale, ma c'è nell'aria una gran voglia di ripresa: accanto alle macerie che ancora intristiscono le nostre città spuntano i primi capannoni industriali. Il miracolo economico è alle porte.

Anche le Forze Armate si stanno riorganizzando, superando gradualmente i traumi di un conflitto perso tragicamente. Siamo ormai in pieno clima di guerra fredda: l'Italia è ben inserita nel blocco occidentale e deve fare la sua parte per la difesa del mondo libero. I Paesi alleati la aiutano fornendo generosamente mezzi, materiali e addestramento del personale.

L'Italia tutta è, di fatto, in piena ripresa, morale e materiale: una ripresa che investe tutti i settori, compreso quello delle sue Forze Armate, che vogliono dimostrare agli Alleati che gli sbagli del passato sono sideralmente lontani: il futuro, quanto mai ricco di prospettive, non ammette, nonostante le rivalità politiche interne, incertezze né, tanto meno, atteggiamenti equivoci.

L'Aeronautica è in prima linea in questa ripresa. Nei cieli delle nostre città sfrecciano i primi aviogetti che con il loro frastuono inusitato stupiscono uomini e animali: si diffonde la voce che in qualche caso le galline smettano di fare le uova. Ma sono anche questi rumori che incuriosiscono prima, e attirano poi, molti giovani, affascinati dal mondo dell'Aviazione, un mondo che sembra particolarmente proiettato nel futuro e ricco di prospettive.

In questo quadro, nel 1956, tremila di questi giovani si fanno avanti e decidono di partecipare al Concorso per l'Accademia Aeronautica. Si tratta di una cifra certamente ragguardevole, sia in confronto con i concorsi precedenti, che avevano registrato un'affluenza notevolmente inferiore, sia tenuto conto che la ripresa economica spinge le imprese industriali e commerciali, in fase di sviluppo, a richiedere personale giovane, sano e in possesso di una certa cultura: lo stesso che cerca l'Aeronautica Militare.

ALIGI RENZI

è volato in cielo dove si è ricongiunto con "papà" NORINO

Colonnello Arma Aeronautica Ruolo Servizi
Socio del "Circolo della P.A.N." dal 2000
deceduto il 20 gennaio 2022

Riportiamo un ricordo del **Gen. Mario BRUNO** amico da lunga data di ***ALIGI RENZI***

Portogruaro 24/1/22

"Scrivere su ALIGI non è facile, si rischia di cadere nella banalità per ricordare un amico affatto banale.

Simpatico, di poche parole, dal tratto misurato, sempre pronto ad aiutare i più deboli, era amato ed apprezzato da chi veniva in contatto con lui.

Aligi viveva nel ricordo del padre Norino M.llo Pilota della Pattuglia Acrobatica del 4° Stormo (periodo 1932.1940), scomparso in guerra fra le sabbie del deserto libico. Spesso pensava a quel giorno e non si dava pace avendo saputo che l'apparato radio di bordo era stato scaricato per alleggerire il velivolo.

Amava la vita in comune, partecipava volentieri alle riunioni conviviali, dalla battuta pronta e sintetica, quando arrivava al suo posto raccoglieva le posate poste in bell'ordine e, a chi gli chiedeva il motivo, rispondeva con un sorriso.

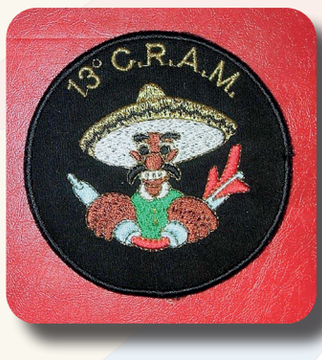
Ha indossato l'uniforme della nostra Arma all'età di sei anni quando fu Allievo del Francesco Baracca, gioiva a ricordare l'impresa che lo vide protagonista a sei anni. Organizzò una fuga dal collegio per raggiungere l'Africa ed andare in guerra. Lui ed altri cinque Allievi, nottetempo da Loreto, si recarono a Porto Recanati, s'impossessarono di una barca a remi e cominciarono la grande avventura. Dopo poche ore furono ritrovati in mare, a pochi metri dalla spiaggia, che remavano disperatamente sopraffatti dal peso dell'imbarcazione. Fine dell'avventura.

Ricordava con piacere il soggiorno americano di sei mesi per frequentare un Corso sui missili Hercules e le piacevoli giornate trascorse a Macerata come Ufficiale d'inquadramento Reclute.

Renzi con Gen. B..A **Susini**, in occasione del trasferimento dalla V^ ATAF al 1° ROC

In seguito la Difesa Aerea (Capo Controllore Guida Caccia) lo ebbe fra le sue file alternandosi tra il 13° Gr.R.A.M. a Lame di Concordia Sagittaria (VE), il 1° R.O.C.al Monte Venda (PD) e V^ A.T.A.F. a Vicenza.

*Diplomato al Liceo Artistico aveva una grande capacità per ideare e disegnare. Realizzò lo stemma del 13° Gruppo Radar di Lame di Concordia raffigurando il "**Pedro**".*



Sposato con Renata ebbe due figlie Barbara ed Alessandra, dedicava ogni minuto libero ed ogni risorsa alla famiglia per assicurare loro un avvenire migliore."

Fraterno amico.
Mario Bruno

RENZI ALIGI era "figlio" del defunto **M.llo 2^ Cl. Pilota RENZI NORINO** che era appartenuto alla **Pattuglia Acrobatica del 4^ Stormo** (Aeroporto di Merna-Gorizia) quale Gregario Destro nel periodo 1932- 1940.

Durante il 2^ Conflitto Mondiale, nel Nord Africa (deserto libico) l'8 agosto 1940 il Maresciallo **NORINO RENZI** restò ucciso durante un combattimento aereo.

Norino Renzi nato il 22 gennaio 1912 a Russi (RA) si era arruolato nella Regia Aeronautica nel 1929. Aveva ottenuto il Brevetto di Pilota Militare il 25 dicembre 1930 ed era stato assegnato al 4° Stormo della cui **Pattuglia Acrobatica** aveva fatto parte prima della guerra.

Gorizia – 1935 - NORINO RENZI con il figlio ALIGI

Ripercorriamo brevemente attraverso le immagini il percorso di **NORINO**, "padre" di **ALIGI**, verso il quale aveva una grande venerazione e dal quale aveva ereditato un fortissimo attaccamento all'Aeronautica dove ha prestato per tanti anni servizio.

ALIGI aveva verso le Frecce Tricolori, quali successori delle prime Pattuglie Acrobatiche degli anni trenta che furono espressione di coraggio, volontà ed ardimento e che hanno rappresentato l'inizio della tradizione acrobatica italiana, un grande entusiasmo e la sua appartenenza al "Circolo della P.A.N." era un aspetto significante che lo collegava a suo "padre" **NORINO**.

tratto da: http://www.asso4stormo.it

In questa foto traspare il carattere gioviale di NORINO RENZI ereditato dal figlio ALIGI

1936 - Ronchi dei Legionari - La Pattuglia del "Cavallino Rampante" voluta dal Duca d'Aosta dopo i successi riportati dalle esibizioni dei piloti del 4° Stormo a Budapest. A Remondino, giunto dalla "Scuola Caccia di Aviano", viene assegnato il compito di preparare la Squadriglia che si dovra' esibire a Venezia il 4 settembre alla presenza dell'Ammiraglio della VI Flotta americana.

Da sinistra: **Corsi, Renzi, Remondino, Pezzé, Montanari**.

Berlino, 23-26 giugno 1939

I componenti della Pattuglia Acrobatica del 4° Stormo che si sono esibiti a Berlino assieme ad alcuni Ufficiali tedeschi. I Piloti della Pattuglia sono: Col. Reglieri, Magg. Froncois, Cap. Botto, Ten. Pezzé, Serg. Dallari, M.llo Renzi, M.llo Ruffilli, Ten. de Campo, M.llo Raineri, Serg. Biffani, Serg. Stauble, Serg. Montanari, (Ten. Camarda, S.Ten. Bonfatti). **Renzi** é il primo a sinistra a terra.

Bagni di Tivoli, dicembre 1952 - ALIGI RENZI, in quanto orfano del padre Norino, é stato ospite del Collegio O.N.F.A. (Opera Nazionale Figli Aviatori). Nella foto, **uno dei primi Corsi di arruolamento nell'Aeronautica Militare degli Allievi usciti dall'O.N.F.A.**

DAVIDE ALBERTAZZI

Perché Davide?

E' già qualche mese che avevo intenzione di scrivere questo articolo, ma non sapevo come intitolarlo.

Ora mi sono deciso e gli ho dato il titolo "Perché Davide?" ma prima di proseguire volevo spiegare ai lettori chi è Davide.

Davide Albertazzi è stato un pilota della Pattuglia Acrobatica dei "**Diavoli Rossi**" di Ghedi, era per così dire uno dei *"ragazzi di Squarcina"* se così li possiamo definire.

Quale fanalino e secondo gregario sinistro in ala a Vittorio CUMIN che era primo gregario sinistro, fece parte con il grado di Tenente dei "Diavoli Rossi" nel 1957, in quell'anno Pattuglia Acrobatica di riserva a quella del "**Cavallino Rampante**", e con il grado di Capitano nel 1958 quale Pattuglia Acrobatica titolare.

Quindi un pilota di elevate capacità ed esperienza che, a stagione conclusa, si vide proiettato negli Stati Uniti nell'anno 1959 per fare la tournée con i "**Diavoli Rossi**" nel continente Nord Americano invitati al 1° Congresso Mondiale del Volo e dello Spazio a Las Vegas.

Ma nonostante tutte queste esperienze entusiasmanti il richiamo alla vita civile con compensi lavorativi decisamente più alti si è fatto sentire e Davide, come molti altri piloti, si è congedato dall'Arma Azzurra entrando alla Piaggio.

L'episodio che voglio ricordare è successo il 18 giugno 1968 sull'Aeroporto di San Sebastian Fuenterrabía, la struttura si trova nel comune di Hondarribia, a 22 Km da San Sebastián nella regione basca, all'estremità orientale della Costa basca ai piedi del Monte Jaizkibel sul Mar Cantabrico, precisamente nella baia di Txingudi formata dalla foce del fiume Bidasoa.

La pista dell'aeroporto è orientata 04/22 (039°/219°) e si estende come una lingua di terra lungo il fiume Bidasoa proprio sul confine spagnolo-francese sulla baia di Biskaya ed a nord-ovest ha dei rilievi montuosi che poi degradano dolcemente verso il mare.

Circostanza: L'aereo un velivolo Executive Piaggio-Douglas PD-808 siglato I-PIAI (nc 503) era impegnato in un tour dimostrativo con a bordo imprenditori di successo della famiglia Zanussi, in primis Lino Zanussi, che all'epoca aveva 48 anni; il suo più stretto collaboratore, Alfio Di Vora (47 anni); l'Ingegner Giovanni Battista Talotti (49 anni), Direttore generale dell'Ibelsa, la fabbrica spagnola controllata dal colosso pordenonese e Diego Hurtado de Mendoza, Direttore commerciale.

Il volo di Albertazzi con a bordo l'élite della Zanussi aveva lo scopo, dimostrandone l'affidabilità tecnica, di convincere Lino Zanussi ad acquistare quel velivolo per i voli di rappresentanza.

L'esemplare in questione era il primo di soli due esemplari nella versione civile su di un totale di 24 acquisiti più che altro per l'impiego militare presso la nostra Aeronautica.

Il Comandante pilota era Davide Albertazzi in qualità di Capo Pilota Collaudatore della Piaggio, al suo fianco il secondo pilota Sergio Milich.

Le condizioni del tempo erano pessime. Alcune schiarite convinsero Albertazzi al decollo dall'Aeroporto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, situato a nord-est di Madrid, a 12 km dal centro.
Erano le 16.20.

Lino Zanussi e il suo staff avevano fretta di raggiungere Bilbao distante 117 Km. dall'Aeroporto di San Sebastian per recuperare un po' del ritardo causato dall'atterraggio fuori programma a Madrid.

In avvicinamento alla pista 22 (219°) le condizioni meteorologiche erano molto brutte con nubi basse che realisticamente coprivano anche le montagne circostanti l'Aeroporto.

L'aereo proveniva dal mare ma ha dovuto effettuare un mancato avvicinamento; contrariamente alle procedure pubblicate, l'aereo ha virato a destra anziché a sinistra.

L'aereo è volato sul fianco del Monte Jaizkibel (547 metri), considerato l'inizio dei Pirenei, a nord/ovest dell'Aeroporto di San Sebastian, a 15 metri dalla cima.

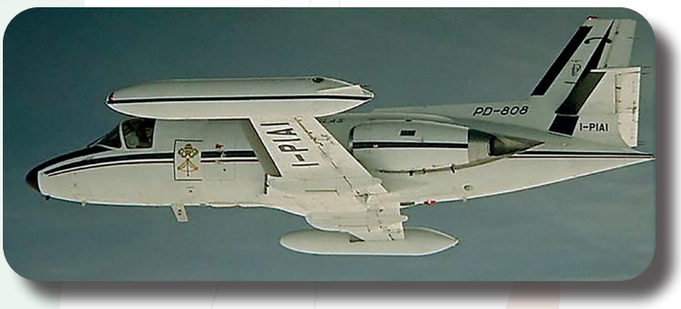
Alle 16:50 , si interruppero bruscamente le comunicazioni con la Torre di Controllo.

Alcuni testimoni raccontarono di aver udito un rombo di un aereo in difficoltà e subito dopo il rumore secco di uno schianto, Indicarono il piccolo Monte Jaizquibel, che sovrasta la pista, il luogo del disastro dove morirono sul colpo i quattro dirigenti dell'azienda Zanussi ed i due piloti.

La domanda sorge spontanea: perché Davide ha virato a destra e non a sinistra?

Non lo sapremo mai! . … anche se è verosimile ipotizzare che a sud/est dell'Aeroporto fosse in atto una intensa perturbazione atmosferica caratterizzata da forti venti e abbondanti precipitazioni che impedivano il sorvolo in quella zona del cielo.

Ora sulla cima del monte c'è un "cippo" dove sono ricordati tutti i caduti di quel drammatico volo, 6 in totale e dove, per ironia della sorte, il nome di Davide Albertazzi è ricordato per ultimo, dopo quello del suo "secondo pilota"!



Solo una nota sul PD808 I-PIAI: quel velivolo era stato usato prima dell'incidente l'anno stesso per il film *"L'uomo che venne dal Kremlino"* (1968) con protagonista Anthony Quinn e portava (solo per finzione scenica) le insegne del Vaticano!

1° Lgt. GIANNI CRISCUOLI

Personaggi Aeronautici

CHUCK YEAGER

la leggenda del volo

tratto da: www.tuttosulvolo.it/aeronautica-militare/piloti-famosi
by Cristina Pagetti - 28.12.2020

Nato il 13 Febbraio 1923 a Myra, West Virginia, è scomparso a Dicembre 2020 all'età di 97 anni.

YEAGER è stata una leggenda del volo: nel 1947 **è stato il primo uomo a superare la barriera** (o **muro**) **del suono** e cioè a volare ad una velocità superiore a 1225 km/h pilotando l'aereo sperimentale **Bell X-1**, primo velivolo statunitense progettato espressamente per fini di ricerca nel campo delle alte velocità.

Perchè si dice "muro del suono"?

Si parla di "**muro del suono**" perché la resistenza dell'aria aumenta sempre di più con l'aumentare della velocità dell'aereo, e diventa elevatissima (quasi una barriera fisica) quando la velocità si approssima a Mach 1 (1200 km/h al livello del mare, 1050 km/h

a 1100 metri di quota): in quel momento le molecole d'aria non fanno più in tempo a spostarsi per lasciare spazio all'aereo e vengono urtate, provocando il famoso fenomeno del *"bang"* sonico.

L'espressione «muro del suono» venne adottata durante la seconda guerra mondiale quando un certo numero di aerei incominciarono a sperimentare gli effetti del volo transonico, quali l'aumento di resistenza, le vibrazioni delle superfici aerodinamiche e l'inversione dei comandi, durante le manovre per il bombardamento in picchiata.

I velivoli, in queste condizioni, manifestavano comportamenti anomali come conseguenza di fenomeni aerodinamici, all'epoca non ancora pienamente compresi. **Poiché alcuni velivoli si distruggevano in aria come se avessero impattato contro un invisibile muro, divenne uso comune nel linguaggio non scientifico descrivere l'avvicinamento alla velocità del suono con la locuzione «muro del suono»**.

La passione per la meccanica

Yeager non aveva alcun interesse ad imparare a volare quando si unì per la prima volta alle forze aeree, voleva semplicemente essere un meccanico, passione che gli era stata trasmessa dal padre che lavorava per una compagnia petrolifera. Quando Yeager era un adolescente, un aereo fece un atterraggio di emergenza vicino a casa sua. Anche se Chuck si precipitò a guardare l'aereo, non rimase commosso dall'esperienza.

I suoi esordi come pilota

Quando Yeager è entrato nelle Forze Aeree dell'Esercito sembrava improbabile che sarebbe diventato uno dei piloti leggendari della storia.

Nell'estate del 1942, iniziò a mostrare interesse a diventare un aviatore grazie al *"Flying Sergeant Program"* delle forze aeree che addestrava uomini arruolati a volare. Dotato di un'eccezionale vista di 20/10, Yeager mostrò un talento naturale come pilota e fu accettato al Corso.

Raccontò di essersi iscritto al programma perché voleva un cambio di ruolo e per avere una promozione e un aumento di stipendio.

Nel settembre 1943 fu ammesso al corso piloti e, dopo averlo superato, fu promosso al grado di **Flight Officer diventando pilota da caccia su P-51 Mustang**, un caccia utilizzato durante la seconda guerra mondiale.

Il suo impegno durante la guerra

Dopo un breve incarico negli Stati Uniti, si trasferì in Inghilterra e iniziò a lavorare con il 363° Fighter Squadron.

All'inizio del 1944, durante la sua settima missione, Yeager abbatté il suo primo aereo nemico.

Il 5 marzo 1944, la sua ottava missione il suo aereo subì un colpo nemico. Nonostante fosse ferito, Yeager riuscì comunque a sfuggire ai tedeschi, con l'aiuto della Resistenza francese ed entrò nella neutrale Spagna. Poco dopo tornò in Inghilterra. Sebbene le regole militari gli proibissero di tornare nella sua unità, fece appello al suo caso fino al Generale Dwight D. Eisenhower che gli permise di tornare nella sua squadriglia.

Dopo essere tornato alla sua unità, Yeager abbatté cinque aerei nemici in un solo giorno e divenne un "asso in un giorno".

Più tardi, ha anche abbattuto un jet *Messerschmitt Me-262* tedesco mentre volava con il suo **P-51 Mustang a elica**.

Durante le sue 64 missioni della II^ Guerra Mondiale, Yeager ha ottenuto un totale di 11-1 / 2 vittorie. (Ai piloti veniva attribuita una vittoria "mezza" se i piloti di due aerei colpivano entrambi un aereo nemico.)

La carriera nell'aviazione

Nel luglio 1945 Yeager entrò in una nuova fase della sua carriera quando divenne Ufficiale di manutenzione a Wright Field, Ohio, un lavoro che prevedeva test di volo su tutti i diversi aerei del campo.

A causa della sua crescente esperienza con un'ampia varietà di velivoli e delle sue eccezionali capacità di pilotaggio, Yeager ha attirato l'attenzione del Colonnello Albert Boyd, l'uomo responsabile del programma di test aerei dell'Air Force. Boyd invitò Yeager a diventare un Pilota Collaudatore e decise di accettare l'offerta.

Nell'agosto 1947, Yeager si trasferì alla base aerea di Muroc, in California (che sarebbe poi diventata la base aeronautica Edwards), il principale banco di prova per gli aerei tecnologicamente più avanzati del giorno.

Subito dopo l'arrivo a Muroc, Yeager ricevette l'ordine di testare **l'X-1**, un velivolo sperimentale che alcuni credevano potesse superare Mach One.

Il 14 ottobre, Yeager ha pilotato l'**X-1**, che aveva ribattezzato ***Glamorous Glennis*** in onore di sua moglie, più veloce della velocità del suono.

Con quel volo, ha viaggiato più velocemente di quanto abbia mai fatto qualsiasi essere umano, un'impresa notevole considerando il fatto che si era rotto diverse costole durante un incidente a cavallo solo pochi giorni prima. Rivelando il suo caratteristico senso dell'umorismo, Yeager ha inviato una radio a uno dei colleghi: *"Sto ancora indossando le orecchie e nient'altro è caduto, né tantomeno."*

Il successivo volo degno di nota di Yeager avvenne nel 1953 mentre controllava l'**X1-A**, una versione più lunga e più potente dell'X-1.

Il 12 dicembre, Yeager ha pilotato l'**X1-A** a Mach 2.4, un altro record, anche se di breve durata. Anche se la maggior parte del volo è andata secondo i piani, verso la fine, l'aereo ha improvvisamente iniziato a girare fuori controllo e ha iniziato a ruotare su tutti e tre gli assi.

Nel frattempo, Yeager ha sbattuto la testa contro il tettuccio dell'abitacolo. Dopo aver girato per più di 50 secondi, Yeager ha finalmente ripreso il controllo dell'aereo e lo ha atterrato in sicurezza, un ottimo esempio delle sue eccezionali capacità di pilotaggio.

Nel 1954, Yeager lasciò Edwards e accettò una serie di posizioni di comando.

La sua prima tappa è stata la Germania Ovest, dove ha guidato il 417th Fighter Squadron.

Tre anni dopo, è tornato in California come Comandante del 1° Fighter Squadron.

Dopo essersi diplomato all'Air War College nel giugno 1961, ricevette la promozione a Colonnello a pieno titolo.

Il ritorno alla base di Edwards

L'estate successiva è tornato a Edwards per dirigere la nuova **Aerospace Research Pilot School**, un'istituzione che ha addestrato molti degli astronauti dell'Apollo e dello Space Shuttle e, in particolare, durante questo periodo, Yeager ha continuato ad aiutare **Jackie Cochran, pioniera dell'aviazione femminile**, prima donna a superare il muro del suono.

Yeager la aiutò ad apprendere le complessità di vari jet e sostenere la sua ricerca per migliorare diversi record di velocità, una missione che aveva iniziato all'inizio degli anni '50.

Nonostante il suo carico di lavoro come Comandante della Scuola Piloti di ricerca Aerospaziale, Yeager ha continuato a testare la maggior parte degli aerei sperimentali che sono passati attraverso Edwards. Sebbene molti dei suoi voli siano andati secondo i piani, una missione gli è letteralmente esplosa in faccia.

Nel dicembre 1963, Yeager stava testando un **Lockheed Starfighter F-104** quando inaspettatamente andò fuori controllo a ben oltre 100.000 piedi (30.480 metri). Sebbene Yeager abbia combattuto per riprendere il controllo, non poteva e doveva espellere a circa 8.500 piedi (2.591 metri). Durante l'espulsione, il sedile del suo pilota si è schiantato contro il suo casco, ha strappato la visiera e la fiamma del razzo di espulsione del suo sedile lo ha gravemente bruciato. Sebbene Yeager si sia paracadutato per mettersi al sicuro, ha richiesto diversi innesti di pelle. L'incidente ha indubbiamente contribuito a rafforzare la sua reputazione dura e determinata.

Ritorno al combattimento militare durante la guerra del Vietnam

Yeager tornò al combattimento militare nel luglio 1966, quando assunse il Comando del 405th Fighter Wing della base aerea di Clark nelle Filippine, che combatté nella guerra del Vietnam.

Durante il conflitto, Yeager ha volato un totale di 127 missioni di combattimento.

Nel febbraio 1968, Yeager entrò nella fase finale della sua carriera militare quando iniziò a comandare il 4° Tactical Fighter Wing. L'anno successivo, ha ricevuto una promozione a Generale di Brigata e divenne il Vice Comandante della 17a Air Force.

Yeager era diventato uno dei pochi uomini che aveva iniziato come arruolato ed era arrivato fino al grado di Generale dell'Air Force.

Il ritiro

Yeager si ritirò formalmente dall'Air Force nel marzo 1975.

Durante gli anni '70 e '80, ricevette una serie di onorificenze.

Nel 1976, ha ricevuto la Medaglia d'Onore del Congresso per il suo primo volo supersonico. Poi, nel 1985, il Presidente Ronald Reagan gli ha conferito la Medaglia Presidenziale della Libertà. Queste due medaglie sono le più alte onorificenze che un individuo possa ricevere per servizi e risultati eccezionali.

Yeager ha anche ottenuto molti altri prestigiosi premi durante la sua carriera, tra cui il 1948 Collier Trophy e il 1958 Harmon International Trophy, oltre a numerose citazioni militari.

Il 14 ottobre 1997, il 50° Anniversario del primo volo **Mach One di YEAGER**, Yeager ha rotto ancora una volta la barriera del suono, questa volta con un **F-15**. Quel volo è stato il suo ultimo volo ufficiale su un aereo dell'Air Force.

Yeager è stato artefice di un percorso lungo e impegnativo dai suoi inizi nel West Virginia fino a diventare uno degli Aviatori più famosi al mondo. Per molte persone rappresenta il vero significato della parola "eroe", non solo come Recorder e Pilota Collaudatore Pioniere, ma anche come Aviatore Militare.

F-104 STARFIGHTER

Il leggendario ed intramontabile Supersonico

tratto da: www.starfighters.it

Storia

Il **Lockheed F 104 Starfighter** nasce alla metà degli anni '50 dalla geniale mente di Clarence L. "Kelly" Johnson: è il risultato della ricerca di un aereo da combattimento che unisce leggerezza e maneggevolezza maggiori rispetto agli aerei già esistenti.

L'idea del 104 viene a Johnson durante una visita in Corea quando ha l'occasione di parlare con i piloti americani impegnati in azioni di guerra nei cieli sopra la Corea del Nord. Alla sua domanda di quali fossero le caratteristiche più idonee per un aereo da combattimento i piloti sono concordi nel affermare che il velivolo ideale dovrebbe essere maneggevole, leggero e con migliori prestazioni di velocità, salita e di raggiungimento di una maggior quota.

E' così che ha inizio la creazione di quello che sarebbe diventato l'aereo da combattimento più avveniristico mai concepito fino allora. Lo Starfighter è il primo intercettore capace di sostenere velocità oltre Mach due e grazie alla sua forma a spillo e alle sue piccole ali è soprannominato "il missile con un uomo dentro".

Nonostante le Forze Aeree Americane non avessero ufficialmente richiesto un velivolo nuovo, la proposta di Kelly Johnson viene accolta dalla Lockheed che dà il nulla osta al progetto a sviluppo privato.

Il team d'ingegneri messo insieme da Johnson comincia a lavorare nel marzo del 1952 presso la "Skunk Works" di Burbank in California dove prendono vita i primi progetti del nuovo "fighter".

Nel marzo del 1953 la Lockheed assegna al prototipo scelto la sigla *XF 104*; il progetto progredisce rapidamente fra prove e miglioramenti tecnici e meccanici ed il primo *XF 104* è pronto agli inizi del '54.

Trasportato in gran segreto alla base aerea "Edwards" viene dato l'avvio ai tests iniziali affidandoli al pilota collaudatore della Lockheed A.W. "Tony" Le Vier.

I problemi non mancano: durante il primo vero volo, il carrello non si ritrae, mentre durante il successivo volo si verifica la perdita di pressione del sistema idraulico.

In questa fase il velivolo monta il *turbojet J 65-B-3* senza postbruciatore sostituito più tardi con il *turbojet J65-W-7* con postbruciatore che dà un notevole incremento alle prestazioni del velivolo.

I tests successivi sono dedicati agli armamenti che creano non poche difficoltà: durante un volo di prova, un cannoncino *Vulcan da 20 mm* scoppia e Le Vier si salva miracolosamente.

Nel luglio del 1954 l'USAF, acquistando 17 aerei denominati *YF 104 A* destinati agli ultimi tests di manutenzione, partecipa ai ritocchi finali dell'aereo grazie ad un programma basato sullo slogan "volare prima di comprare" e prima che il 104 entri in produzione su larga scala.

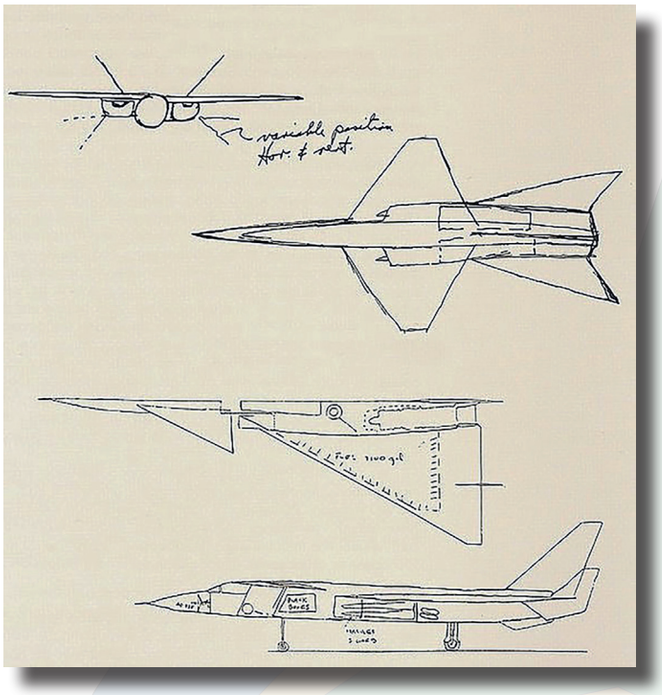
TF-104G (MM54554 – 4-48 – 20° Gruppo)
Salita verticale con anelli di Mach dei gas di scarico in evidenza.
Foto: Bruno Damascelli

La versione quasi definitiva dello *YF 104 A* è completata nel febbraio del 56 quando in gran segreto il velivolo effettua il suo primo volo, ai comandi c'è il Pilota Collaudatore della Lockheed Herman "Fish" Salmon.

Pochi giorni dopo lo Starfighter fa la sua apparizione pubblica durante una cerimonia alla fabbrica della Lockheed a Burbank; fino allora solamente voci sono emerse sulla costruzione di un rivoluzionario aereo da combattimento.

Ma solamente alla metà del '56 la versione definitiva con *motore General Eletric J79* viene presentata ufficialmente al pubblico.

Il primo ordine di produzione dello *Starfighter F 104 A* risale all'ottobre del 1956 dando il via a quello che sarebbe diventato uno degli aerei più importanti ed innovativi dell'era postbellica.



Schizzo originale di Johnson (1952)

Anche se costruito per le Forze Aeree Americane lo "Spillone" ha volato sui cieli di moltissime nazioni tra cui Italia dove vola tuttora, Germania, Canada, Turchia e Giappone.

Inoltre molti velivoli, su licenza della casa madre, sono stati costruiti fuori dei confini degli USA.

Nel '58 il 104 mette in mostra le sue potenzialità: il Maggiore Howard Johnson raggiunge l'altitudine record di 91,249 piedi in una salita a candela *(zoom climb)* ed il record di velocità viene raggiunto dal Capitano Walter W. Irwin con 1404.19 mph volando oltre 15/25 km.

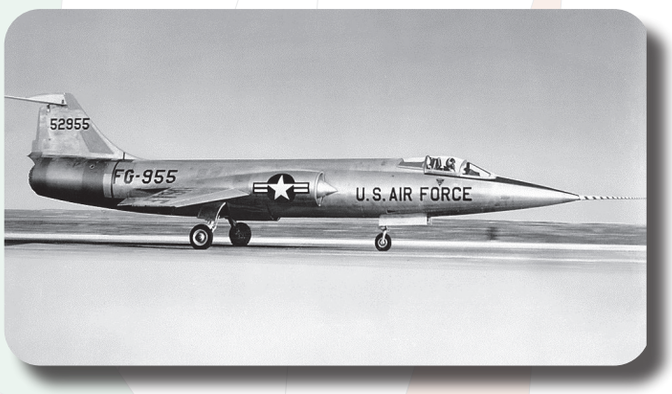
Per la prima volta nella storia dell'aviazione lo stesso modello di velivolo raggiunge simultaneamente i record di velocità e d'altitudine.

XF-104: il primo Starfighter (1953)

Da allora sono passati molti anni ma lo Starfighter non ha perso il suo fascino e richiama ancora moltissimi appassionati che desiderano ammirare in volo la sua silhouette unica.

XF-104 era il prototipo dello Starfighter ed era alimentato da un *GE J65*. Vennero costruiti due velivoli di cui il secondo aveva una versione di postbruciatore più potente del J65 (w-6) che fu successivamente installata anche all'interno del primo prototipo. Entrambi gli aerei furono persi in incidenti nell'aprile del 1954 e nel luglio del 1957.

L'*XF-104* era più corto dell'F-104 definitivo ed era in grado di raggiungere il MACH 1.79.



Uno dei 17 **YF-104A** di preproduzione (1955)

Il Maggiore Howard C. Johnson, U.S. Air Force, si prepara al record di salita e velocità a bordo del **F-104A** (1958)

Il **3 Marzo 1962** sui cieli della United States Air Force Plant 42 Palmdale in California un luccicante *F-104G* (c/n 9998) con le coccarde italiane eseguì una dimostrazione in volo ai comandi del **Cap. Franco BONAZZI** primo pilota AM qualificato su questo tipo di velivolo.

Lo stesso esemplare di *F104G c/n 9998* con insegne Italiane portato in volo dal Cap. Bonazzi fu ufficialmente consegnato all'Italia dagli USA, smontato e spedito alla FIAT AVIO che, dopo averlo

riassemblato e portato in volo a Torino Caselle il 9 Giugno 1962, lo impiegherà come *"banco per pratiche di costruzione ed assemblaggio"*.

Vola il primo **F-104G** con le coccarde italiane (1962)

F-104 Italiani

Il Fiat (poi Aeritalia) **F-104S** "**Starfighter**" è stato un aereo monomotore supersonico multi-ruolo, caccia intercettore ogni-tempo, d'attacco e d'assalto, ricognitore e d'addestramento con ala trapezoidale. Fu una versione costruita in Italia su licenza da Fiat Aviazione e derivata dal *Lockheed F-104 Starfighter* che venne data in dotazione all'Aeronautica Militare divenendone la colonna portante dalla fine del 1960 fino agli inizi del XXI secolo. Gli *F-104S* furono acquisiti anche dalla Türk Hava Kuvvetleri, l'Aeronautica Militare della Turchia, dove rimasero in servizio fino a metà degli anni novanta.

L'*F-104S* è stato lo sviluppo finale della linea Starfighter.

Derivato da studi di progettazione della Lockheed su un "Super Starfighter", l'*F-104S* è stata una delle migliori varianti della serie F-104 e destinata ad essere l'ultima in servizio in tutto il mondo.

L'*F-104S* (aggiornato alla variante ASA/M) è stato ritirato dal servizio in Italia nel mese di ottobre del 2004.

Storia

Il 18 Marzo 1960 l'Italia decise di entrare a far parte del programma *F-104G* insieme alla Repubblica Federale Tedesca, Belgio e Olanda ma soltanto un anno dopo, il 2 Marzo 1961, fu posta la firma sul contratto.

Il **3 Marzo 1962**, nella base di Palmdale (California – USA), venne consegnato il 1° F-104G alla nostra Aeronautica Militare alla presenza del Gen. PASTI. Questo velivolo fu mandato presso la FIAT per servire da campione per l'assemblaggio prima e la costruzione dopo dei successivi esemplari. In attesa dell'entrata in attività dell'apparato industriale per la produzione nazionale il 1° velivolo italiano veniva assemblato in Ditta FIAT Avio, utilizzando componenti importati dalla Lockheed. Tale velivolo venne poi consegnato, il 9 marzo 1963, alla 4^ Aerobrigata – 9° Gruppo.

Il 23 Febbraio 1965 fu assegnato al 20° Gruppo autonomo il 1° TF-104G, M.M. 54226, destinato all'addestramento dei piloti italiani.

Il 26 gennaio 1966, l'AM scelse definitivamente l'*F-104S* come velivolo da caccia per il suo futuro. Come azienda costruttrice in Italia fu scelta la "Divisione Aviazione della FIAT" (poi Aeritalia).

Complessivamente Fiat ne ebbe in commessa 199, assieme ai subfornitori: A.R. (collaborazione per il Motore), Piaggio, SACA, SIAI-Marchetti, Aerfer-Macchi, Officine Aeronavali.

Il primo *F-104S* fu in realtà una versione modificata dalla Fiat di un *RF-104G*, identificato con matricola militare MM 6658 e utilizzato come prototipo per gli studi aerodinamici. Il primo volo di questo prototipo venne effettuato il 22 dicembre 1966, mentre un secondo prototipo con matricola MM 6660, dotato di nuovi sistemi avionici più vicini alla configurazione finale, volò il 28 febbraio 1967. Il primo esemplare di produzione, identificato dalla matricola MM 6701 venne costruito dalla Aeritalia e volò il 30 dicembre 1968.

L'*F-104S* fu progettato per impiegare i *missili AIM-7 Sparrow* rinunciando al *cannone M61 Vulcan* presente nelle versioni precedenti. In configurazione da aereo da attacco al suolo, l'*F-104S* aveva nove punti d'attacco e poteva trasportare fino a sette bombe da 227 kg (500 lb) o 340 kg (750 lb), il che costituiva un sensibile miglioramento rispetto all'*F-104G* che poteva trasportare solo la metà di quel carico e aveva solo cinque punti d'attacco, due dei quali venivano impiegati per i serbatoi ausiliari.

Teoricamente un *F-104S* poteva essere equipaggiato con quattro o cinque bombe, due serbatoi supplementari e due *missili AIM-9*, diventando un velivolo a doppio ruolo intercettore-attacco al suolo.

La nuova versione entrò in servizio a metà del 1969, con il 22º Gruppo del 51º Stormo, e in quello stesso anno, *l'F-104S* accumulò 460 ore di volo.

L'Aeronautica Militare acquistò 205 esemplari dell'aereo, tutti consegnati tra il 1969 e il 1979, con il 100° aereo consegnato nel gennaio 1973 e il 200° nel maggio 1976.

L'*F-104S* è stato costruito in due varianti: una come intercettore armato solo di *missili AIM- 7 Sparrow e*, quindi privo del cannone M61 Vulcan, l'altra come cacciabombardiere, con il cannone in dotazione e la capacità di trasportare bombe e altri ordigni aria-superficie. Le varianti erano intercambiabili, il che non rende semplice stabilire quanti velivoli sono stati costruiti o ricostruiti secondo le due diverse specifiche.

In Italia il rombo del reattore del velivolo venne battezzato *"il lamento del contribuente"*.

Questa allegoria accosta il particolare rombo del motore alla moltitudine di polemiche levate dall'opinione pubblica, ovvero in relazione ad un velivolo obsoleto e dagli elevati costi di manutenzione, peraltro con un periodo di servizio prolungato ad oltranza in Italia fino al 2004.

L'ultimo incidente grave verificatosi ad un *F-104S* in servizio attivo è stato quello del 2 maggio 2002 sull'Aeroporto militare di Leeuwarden (Olanda), in cui l'*F-104S* dell'AMI con matricola militare MM 6778 del 9º Stormo (9°-40) si è schiantato sulla pista dopo un'esercitazione a Florennes (Belgio) nell'ambito del TLP 2002.

F-104 G e TF-104G: riepilogo delle numeriche

Per quanto concerne il *TF-104G*, il 23 Febbraio 1965 fu assegnato al 20° Gruppo autonomo il 1° TF-104G, M.M. 54226, destinato all'addestramento dei piloti italiani. La flotta dei TF si può riassumere nei seguenti numeri:

– 12 velivoli costruiti dalla Lockheed;

– 12 velivoli costruiti dall'Aeritalia (ex FIAT Avio).

La produzione europea del velivolo F-104G fu invece ripartita in 4 gruppi:

Gruppo Sud costituito da Messerschmitt, Dornier, Heinkel e Siebel per una produzione totale di 210 aeroplani tutti per la Germania;

Gruppo Nord costituito da Fokker, Aviolanda, FockeWulf, Hamburger Flugzeubau e Weser Flugzeugbau per una produzione totale di 350 aeroplani di cui 95 per l'Olanda e 255 per la Germania;

Gruppo Ovest costituito da SABCA e Avions Fairey per una produzione totale di 189 aeroplani di cui 100 per il Belgio e 89 per la Germania;

Gruppo Italiano costituito da FIAT, Aerfer, Macchi, Piaggio, SACA e SIAI per una produzione totale di 200 aeroplani di cui 25 per l'Olanda, 50 per la Germania e 125 per l'Italia.

Le versioni aggiornate

Mentre le altre nazioni europee cominciavano ad abbandonare il velivolo *F-104*, l'Italia inviò due *RF-104G*, MM.MM. 6658 e 6660, alla Lockheed per la modifica in *F-104S*, ribattezzati *F-104G/S*, la M.M. 6658 fu portato in volo il 22 Dicembre 1966 seguito dalla M.M. 6660 il 28 febbraio 1967. Rientrati in Italia furono assegnati al Reparto Sperimentale Volo. Entrato in produzione in Italia, ne vennero costruiti in totale 246 esemplari di cui 40 per la Turchia. Nel 1984 vennero acquisiti dalla Germania ulteriori 6 velivoli *TF-104G*, riconvertiti in Ditta alle specifiche Italiane, portando la flotta biposto a 30 unità.

Durante gli anni di vita del glorioso **F-104** furono apportate alcune modifiche fra cui spicca il *Pod Orpheus* per la ricognizione fotografica, la sonda per il rifornimento in volo mai adottata e la modifica S.P.U. *"Supplementary Power Unit"* per l'avviamento autonomo del motore.

Dal Settembre 1985 al Novembre 1993 tutti gli *F-104S* furono sottoposti ad un aggiornamento dell'avionica venendo ridenominati come **F-104S/ASA** *"Aggiornamento Sistema d'Arma"*.

Dal Luglio 1995 a Gennaio 2001 55 *F-104S/ASA* e 15 *TF-104G* subirono un'ulteriore modifica nella strumentazione e nell'avionica ridenominandosi rispettivamente in **F-104S/ASAM** e **TF-104G/M**.

Il 31 Ottobre del 2004 la linea 104 è stata definitivamente radiata ad eccezione di 2 F-104S/ASAM e 2 TF-104G/M in servizio presso il Reparto Sperimentale Volo come aerei sperimentatori.

F-104 S ASA (Aggiornamento Sistemi d'Arma)

Sviluppato nel 1986, ha introdotto un *radar Fiar Setter*, con capacità di *"look down"* e compatibile con il *missile Selenia Aspide*. Gli AIM-9L furono quindi usati come armamento principale, sostituendo la precedente versione "B" e "F" di questo missile, mentre i vecchi AIM-7 vennero mantenuti. Un AIM-7 veniva solitamente trasportato sotto ogni ala. In totale 147 F-104S sono stati convertiti in standard ASA con una spesa di circa 600 miliardi di lire.

L'ultimo modello ASA è stato consegnato all'inizio degli anni '90.

F-104-S ASA-M (Modificato)

Questo aggiornamento del 1997 (inizialmente noto come aggiornamento *"ECO", Estensione Capacità Operative)* si è concentrato sul miglioramento dell'affidabilità, con l'integrazione dell'avionica, alcuni irrobustimenti strutturali e interventi sul motore, e ha coinvolto 49 velivoli ASA e 15 TF-104G (biposto).

Primo esemplare FIAT - foto: https://www.aviation-report.com/

Il primo **F-104S** "italiano". Versione modificata da Fiat Aviazione di un RF-104G (MM 6658) e utilizzato come prototipo per gli studi aerodinamici.

Immagini di repertorio dagli Stormi

Aeritalia Lockheed **F 104S** MM 6660 (2° prototipo, il 1° realizzato in Italia) 2007 Aeroporto Pratica di Mare - Autore foto: IHAP

1986 - Propotipo **F-104S ASA**

Aeritalia **F 104 S** 36° Stormo - Gioia del Colle

1986 - Prototipo **F-104S ASA**

"**100° ASA**" - F-104S ASA MM6704 special per le 2000 ore di volo Col. P. Poggi (23°Gruppo, 1990)

20° Gruppo - passato e presente: **TF-104** e **Eurofighter**

STARFIGHTERS AEROSPACE (www.starfighters.net) gestisce l'unica flotta al mondo di aerei supersonici **F-104** pronti per il volo.

Basati sul Kennedy Space Center della NASA e operanti su autorizzazione della Federal Aviation Administration, questi velivoli sono disponibili per clienti governativi e commerciali per diverse missioni.

- Esperimenti di microgravità
- Test / qualifica del payload di spazio pre-lancio
- Simulazione del volo spaziale suborbitale
- Lancio aereo di microsatelliti
- Ricerche fisiologiche in volo
- Addestramento e familiarizzazione del tipo jet warbird per i piloti
- Test avionici
- Produzione video
- Sorveglianza e intercettazione

The Starfighters (Foto: Luigino Caliaro)

Una vita tra le nuvole

PIERCARLO CIACCHI

e il coraggio di sfidare se stessi

tratto da: www.corriere.it

L'ex pilota dell'Aeronautica Militare, con un passato alle Frecce Tricolori, oggi vive in Florida.

Lavora per la Starfighters Aerospace replicando, con i velivoli F-104, i voli suborbitali per aziende e piloti.

Tra coraggio, anticonformismo e gestione degli insuccessi, ecco come si racconta.

Piercarlo CIACCHI già Ufficiale Pilota delle Frecce Tricolori ed ora Pilota "sub-orbitale" presso la Starfighters Aerospace ed imprenditore in campo aerospaziale – Cape Canaveral – USA

Sul suo casco ha fatto scrivere: «**Logic will get you from A to B. Imagination will take you everywhere**».

Una frase che, tradotta, suona così: ***«La logica ti conduce da A a B. L'immaginazione ti porterà ovunque»***. E anche se a pronunciarla è stato Albert Einstein, quando si parla con Piercarlo Ciacchi la tentazione è di attribuirgliene la paternità. Perché se c'è una cosa che non manca a questo ex pilota dell'Aeronautica Militare italiana, nato a Trieste nel 1975, è proprio la capacità di saper guardare oltre, di cambiare prospettiva. E non solo perché la vita lo ha portato a stare poco con i piedi per terra.

Fin da piccolo **Piercarlo Ciacchi** è stato affascinato dal mondo dell'aviazione. «Ho sempre adorato gli aeroplani. Con i miei genitori facevo due o tre grandi viaggi all'anno ed è incredibile come ancora mi ricordi le sensazioni che provavo quando salivo a bordo. Non vedevo l'ora di viaggiare per vedere da vicino gli aerei. Tra l'altro, all'epoca i piloti chiamavano spesso i più piccoli in cabina. Un gesto, all'apparenza insignificante, ma che poteva segnare il destino di un bambino». Cosa che, con Ciacchi, effettivamente è successa. Anche se, a dire la verità, il suo sogno inizialmente non era quello di fare il pilota: *«Volevo diventare un ingegnere per progettare velivoli che potessero volare in modo più efficiente, veloce e performante. Ecco perché mi iscrissi all'università, alla facoltà di Ingegneria».*

«… volevo diventare un ingegnere per progettare velivoli che potessero volare in modo più efficiente, veloce e performante.»

In quel periodo, però, la vita lo mise davanti ad una scelta: la sua domanda per entrare in Aeronautica, inviata con non troppe speranze, era stata accettata.

Che fare? «Alla fine è sempre un discorso di opportunità. Io ho sempre cercato di cogliere tutte quelle che mi si sono presentate davanti. È il mio carattere: dentro di me c'è sempre stata quella ricerca di voler fare qualcosa di nuovo».

Il curriculum del friulano parla da solo: nel 1998 l'ingresso in Aeronautica Militare, poi gli anni come pilota intercettore sul mitico Lockheed F-104, a difendere i cieli della patria. L'esperienza sul General Dynamics F-16 a Trapani, «un aereo molto avanzato in termini di avionica e operatività» e poi il debutto, nel 2005, nelle Frecce Tricolori, a colorare il cielo, tra un'acrobazia e l'altra, con i fumi del tricolore.

Poi, alla fine del 2012, la vita di nuovo mescola le carte. Si apre l'opportunità di andare negli Stati Uniti per tornare a volare sull'F-104, ormai dismesso, in Italia, dal 2004.

Ciacchi accetta, congedandosi dalle Forze Armate: «L'ho vista

come una sfida, un'occasione per crescere interiormente. E l'ho colta». Ma la paura dell'ignoto non è mai stata un freno? «Tendo a rischiare, è vero. Però mai alla cieca. Pondero adeguatamente le decisioni ma, al contempo, accetto più sfide possibili. In fondo, sono innati, nell'uomo, la volontà e l'istinto di spingersi a esplorare il mondo e a raggiungere, continuamente, nuovi traguardi».

Oggi **CIACCHI** è Direttore Operazioni Volo e Pilota alla Starfighters Aerospace, unica azienda al mondo - è basata al Kennedy Space Center, in Florida - con una flotta di velivoli supersonici disponibile sul mercato, vale a dire slegata dal contesto militare.

«Ci sono aziende, in campo aerospaziale, che hanno bisogno di testare, in condizioni estreme, equipaggiamenti specifici di nuova concezione» spiega. «essendo l'F-104, tra gli aeroplani, quanto di più estremo, oggi, disponibile - è in grado di volare in regime supersonico, fino a 2 volte la velocità del suono, e di superare quota 20.000 metri - possiamo replicare in scala i profili di volo suborbitale. In questo modo siamo in grado di addestrare piloti e futuri astronauti oltre che supportare i vari enti nell'ambito della Ricerca&Sviluppo».

«… nell'uomo sono innati la volontà e l'istinto di spingersi a esplorare il mondo e a raggiungere, continuamente, nuovi traguardi»

Un lavoro, insomma, costantemente proiettato al futuro, che costringe ad avere coraggio, ad alzare sempre l'asticella, a mettersi in gioco, una sfida, non solo con se stessi.

D'altronde, le grandi imprese, comprese quelle del mondo dell'aviazione, non sarebbero state compiute senza una buona dose di anticonformismo. Personaggi leggendari come Amelia Earhart, la prima donna pilota a sorvolare, nel 1932, l'Atlantico, o Howard Hughes, con il suo record di circumnavigazione del pianeta in aereo stabilito nel 1938, erano tutto tranne che convenzionali, caratteristica fondamentale, questa, per essere definito un "pioniere".

Ma **Piercarlo Ciacchi**, pioniere, un po' si sente? «In tutta onestà, mi sembrerebbe arrogante definirmi così» racconta il pilota «però di fatto un po' lo sono. Ed è un aspetto che mi piace tantissimo. La posizione che sono riuscito ad ottenere è incredibilmente gratificante perché mi permette di usare moltissimo la mia creatività e di dare valore al mio know how, a supporto di altre entità, cercando sempre più di superare i limiti».

Curiosità

CARLO PEDERSOLI, in arte Bud Spencer, attore e pilota

tratto da: www.tuttosulvolo.it/aeronautica-militare/piloti-famosi
by Cristina Pagetti – 6 novembre 2020

Carlo Pedersoli, in arte Bud Spencer, non è più tra noi. Ce lo ricorderemo per la sua lunga amicizia con Terence Hill e i suoi "cazzotti" a fin di bene.

Pochi sanno però che era anche un esperto pilota.

Copyright immagine AVIONEWS

Nel 1972 Bud e Terence Hill sono in Colombia per le riprese di "***Più forte ragazzi***" in cui impersona, assieme a Terence Hill, un pilota avventuriero costretto a effettuare un atterraggio di emergenza nella jungla brasiliana.

Bud Spencer e Terence Hill

Il primo volo ufficiale

Il primo volo "ufficiale e risaputo" effettuato da Carlo Pedersoli è proprio questo: rifiutò lo stuntman e girò la sequenza aerea in prima persona *"facendo preoccupare il regista che temeva un possibile incidente, non conoscendo l'abilità dell'attore nella guida di vari tipi di velivolo"*, racconta lo storico del cinema Fabio Melelli.

Dopo quella fantastica esperienza professionale Bud decide di studiare per ottenere il Brevetto d'aviazione e diventa Pilota professionista volando poi per oltre duemila ore con gli aerei e oltre cinquecento ore con gli elicotteri.

Il Brevetto di Volo arriva nel 1976, Bud Spencer, Allievo della Scuola di Pilotaggio di Foligno si iscrisse nel marzo di quell'anno per conseguire il Brevetto di Pilota civile di primo grado: brevetto che conseguì nell'agosto successivo superando tutte le prove previste.

Mistral Air

Volare sarà la sua principale passione per oltre trentacinque anni, passione che gli ha dato la possibilità di conoscere nuovi luoghi e persone, soddisfacendo la sua accesa curiosità.

Dopo quel primo film Bud includerà le sue capacità aviatorie in varie scene dei suoi film.

Nel 1981 fonda la compagnia aerea **Mistral Air**, che diventa una delle principali Società di trasporti in Italia e verrà poi venduta a Poste Italiane.

Il suo bimotore

Abilitato in Svizzera, in Italia e negli Usa per aereo ed elicottero, sperimentò anche il volo su aliante.

L'aereo da turismo personale, un aereo bimotore *I-KIMM PA23*, si trova a Perugia appoggiato da una parte come un "ferrovecchio".

Per fortuna l'amministrazione comunale si sta attivando per restaurarlo.

Foto di Marcello Betti

LE STELLETTE MILITARI

tratto da: www.fidca.eu/le-stellette-militari di Luigi Mazza

L'Italia ha sempre avuto una particolare propensione per le stellette, essendo la stella uno degli oggetti più antichi del nostro patrimonio iconografico, associandola addirittura alla personificazione dell'Italia stessa, sul cui capo essa splende raggiante.

Tale particolare predilezione, l'ha avuta fin dai primordi della sua unità nazionale, specie nella rappresentazione uniformologica, tanto è vero che l'adozione delle stellette nell'Esercito e più in generale nelle Forze Armate, come simbolo militare, si può situare subito dopo la nascita del Regno d'Italia, intorno al 1871, allorché vennero adottate dagli Ufficiali di ordinanza del Re e dei Principi, apposte sul bavero delle proprie uniformi.

Difatti, anche se una circolare del marzo 1860, autorizzava l'ornamento di una *"stella d'oro a sei punte"*, con le cifre reali incise al centro e riguardava esclusivamente la tunica e il pastrano degli Ufficiali d'ordinanza di Sua Maestà, le "stellette" come le conosciamo noi, vennero prescritte la prima volta per gli Ufficiali di Fanteria nel 1871 con la "Istruzione sulla divisa degli Ufficiali di Fanteria" approvata con R.D. del 2 aprile di quell'anno.

A questa "istruzione", ne seguirono altre e solo con il Decreto del 13 dicembre 1871, n. 571, registrato alla Corte dei Conti il 28-12-1871, uniformando in un'unica normativa le diverse circolari precedenti, il Ministro della Guerra pro-tempore, Generale piemontese Cesare Ricotti Magnani (lo stesso che aveva soppresso i Cappellani Militari, abolita la SS. Messa domenicale nelle caserme, reso obbligatorio il servizio militare, ridotto la ferma militare da 5 a 3 anni ed altre analoghe iniziative), adottò la *"stella massonica a cinque punte"* sulle uniformi militari, in sostituzione della Croce di Savoia.

Il Decreto prescriveva testualmente che: *"… tutte le persone soggette alla giurisdizione Penale Militare, a mente dell'art. 323 del Codice penale militare per l'Esercito e dell'art. 362 di quello per la Regia Marina, porteranno come segno caratteristico della divisa militare, comune all'Esercito e all'Armata (l'Armata si identificava nella Regia Marina Militare – n.d.a.), le stellette a cinque punte sul bavero dell'abito della rispettiva divisa".*

La forma a cinque punte, scelta per le stellette dell'Esercito italiano, aveva soprattutto lo scopo di evitare confusioni con quelle asburgiche a sei punte.

Da allora, le "stellette", simbolo esoterico molto antico, associato dai popoli più antichi al pianeta Venere, diventarono segno distintivo del "militare in attività di servizio", di qualsiasi grado, arma e corpo. Erano in metallo o ricamate sui baveri delle giubbe e dei cappotti, poste sulle mostrine, sulle controspalline, sulle maniche delle uniformi e sul copricapo, per indicare il grado, ben si adattarono, completando le mostreggiature dei Reggimenti di Fanteria e Cavalleria di tutte le Armi e Corpi dell'Esercito.

In passato le "stelle a cinque punte", dette anche pentagramma o pentalfa, furono usate non solo per caratterizzare i militari, ma pure come distintivi di grado ed utilizzate anche sugli stemmi di famiglia e sulle bandiere nazionali.

Peraltro, una donna formosa, con una stella in fronte o sulla corona portata sul capo, era comune nelle raffigurazioni dell'Italia dell'800.

Lo si può vedere infatti sullo stemma di Casa Savoia, come anche nell'attuale stemma della Repubblica Italiana, assurto a ruolo odierno di "Stellone d'Italia" ed a simbolo delle italiche fortune, anche se la stessa simbologia è molto diffusa anche nel campo dell'araldica ed attualmente adottata in moltissimi Stati, che l'hanno inserita nei loro stemmi o nelle loro bandiere.

La "stella a cinque punte" compare infatti anche sugli emblemi dell'Esercito americano, come su quello russo, dove spicca anche sulla Medaglia dell'Ordine della Rivoluzione d'Ottobre e finanche dell'Esercito cinese.

Ma qual è l'origine vera e propria delle stellette? Da dove viene lo "stellone italiano" per eccellenza, che a distanza di 150 anni dalla proclamazione del Regno d'Italia, sembra abbia riacquistato attualità, campeggiando sulle bandiere, allegorie, divise militari, sulle polene delle navi della Marina Militare, perfino su alcuni balzelli, tipo i valori bollati e prese in prestito (seppure con vertici disuguali) anche dalle Brigate Rosse?

Inizialmente, pare che le "stellette" avessero un significato apotropaico (per scongiurare un pericolo o tenere lontana la sfortuna); la loro origine è da ricercarsi in tempi remoti.

Per dirla in termini mitologici, lo Stellone risalirebbe al sesto secolo avanti Cristo con il poeta greco antico siceliota Stesicoro *(Metauros, 630 a.C. – Catania, 555 a.C.),* autore del poema *"Iliupersis"* sulla caduta di Troia, con la leggenda di Enea, che fuggendo dalla città di Troia, presa e incendiata dai Greci, torna in Italia, la terra dei suoi antenati e quello stellone, cioè la fulgida luce di Espero-Venere, guidò l'eroe sconfitto.

Il racconto del viaggio in mare di Enea, guidato verso le coste italiane dalla materna stella di Venere (una specie di esule *ante litteram*), è poi ripreso da Varrone e da Virgilio dando origine ad una doppia tradizione: la tradizione politica del *Caesaris Astrum* (l'astro di Giulio Cesare) che si dichiarava discendente dalla dea Venere, considerata l'antenata e la protettrice della *Gens Julia* e la tradizione toponomastica e letteraria dell'Italia chiamata *Esperia*, da Hesperos, la stella della sera, secondo il nome che le davano i Greci, il punto luminoso che appare due volte nel cielo, ora come Phosphoros, al mattino, ora come Hesperos la sera, suggerendo loro il nome della terra che sorge al di là del mare, ad Occidente, ch'essi chiamano Esperia e che è la nostra Italia.

Ambedue le tradizioni, si riferiscono di fatto alla *Stella Veneris*, l'astro della sera, per i Greci, identifica l'Italia come *"terra del tramonto"*, ma che, essendo anche l'astro della dea dell'amore, in quanto forza universale, consacra l'Italia come la terra dell'Eros cantata dai poeti.

Nel Medioevo, l'astro venne ad assumere delle connotazioni negative, specialmente se tracciato con la punta rivolta verso il basso. Esso stava ad indicare generalmente la magia nera e le forze del male.

Altri fonti sostengono che la comparsa delle "stellette" debba farsi risalire ad un motto appartenuto ad Amedeo VI di Savoia (il Conte Verde): *"Il attend mon astre"*. Tale motto, deriva da un antico sigillo Sabaudo risalente al 1373, che venne inciso su una medaglia fatta coniare nel 1843 da Carlo Alberto.

Sempre per rimanere con i Savoia, si sa di certo che, in occasione dei funerali di uno dei maggiori fautori dell'Italia unita, Vittorio Emanuele II, il Pantheon di Roma, luogo deputato alla sua sepoltura, venne addobbato con innumerevoli stelle a cinque punte e un augusto pentacolo (così era anche definita la stella a cinque punte), di grandi dimensioni venne issato sulla cupola del Pantheon, che stava ad indicare ai patrioti, il vero cammino da seguire.

Un'altra ipotesi, per la verità alquanto inverosimile, potrebbe ricondursi ad origini massoniche e proviene dallo stesso Senatore del Regno d'Italia, Generale Cesare Ricotti Magnani, il quale avrebbe adottato l'uso delle "stellette a cinque punte", simbolo massonico per eccellenza, per dare un segno tangibile di riconoscenza agli affiliati al "Grande Oriente d'Italia", al quale egli apparteneva. Il pentalfa assumeva così una connotazione particolare, legata al cosiddetto numero d'oro (chiamato anche sezione aurea o divina proporzione), presente nella sua struttura geometrica.

Gli antichi architetti utilizzavano spesso il rapporto aureo, che conferiva alle loro opere un'armonia ed una perfezione senza pari. Così questo valore numerico, il "pentagramma" ed altri simboli associati all'architettura (come la squadra ed il compasso), sono entrati a far parte della complessa simbologia massonica.

In tempi più recenti, perveniamo all'inizio del diciassettesimo secolo, con l'opera *"Inconologia"* del 1603 di Cesare Ripa, il quale, nel suo trattato iconografico, unisce l'emblema dello "*stellone"* all'immagine allegorica dell'*Italia Turrita*, fino a giungere al Risorgimento italiano, in cui lo "stellone" acquista maggiore potenzialità, con il suo costante richiamo alle raffigurazioni risorgimentali.

Dopo l'unità d'Italia, la presenza di enormi stelle simboliche sul palco d'onore delle cerimonie ufficiali, a cui partecipava il re Vittorio Emanuele II, induce sempre più gli italiani a parlare, in modo affettivo, dello *"stellone"* che protegge l'Italia.

Negli anni del primo dopoguerra, tra il 1919 e il 1924, comincia così a prevalere un significato assistenziale, protettivo o provvidenziale della stella, che è giunto fino ai nostri giorni.

Una tradizione vecchia di decine di secoli, che ha nutrito il grande filone della poesia latina e italiana, da Cicerone a Leopardi, legittimata in funzione della nascita della nuova Italia, in cui la figura dello *"stellone"*, viene consolidata con la sua vistosa presenza, all'interno della ruota dentata dell'*emblema repubblicano "provvisorio"*, così come disposto con decreto legislativo del 5 maggio 1948, posta tra un ramoscello di ulivo e un altro di quercia.

In ogni caso, qualunque fosse il motivo della loro prima apparizione sulle uniformi militari, le "stellette" nel tempo sono divenute, non solo un simbolo militare per eccellenza, ma soprattutto, almeno in Italia, prerogativa specifica delle Forze Armate, il cui *status* comporta precisi doveri da parte di coloro che le indossano.

Dal 1871 in poi furono emanati diversi atti che regolamentavano la materia:

- il Regio Decreto del 2 aprile 1871, approvava la *"Istruzione sulla divisa degli Ufficiali di Fanteria"* , in cui venivano date indicazioni circa l'uso delle "stellette";
- le "Istruzione" del 5 agosto 1871, in cui si prescriveva l'uso delle "stellette" per gli Ufficiali di Stato Maggiore, per i Bersaglieri, per l'Artiglieria e il Genio;
- il R.D. del 2 settembre 1871, che approvava la *"Istruzione sulla divisa degli Ufficiali di Cavalleria"*, nella quale veniva prescritto che il *"fregio"* sul berretto, fosse composto da una "stella" con entro il numero del reggimento, il tutto sormontato dalla corona reale e venivano introdotte le stellette a cinque punte sul bavero;
- il R.D. del 15 ottobre 1871 che statuiva le "stellette d'oro" sul bavero delle giubbe dei Generali;
- il Decreto del 13 dicembre 1871, n. 571, registrato alla Corte dei Conti il 28-12-1871, che uniformava in un unico provvedimento le diverse disposizioni precedenti sulle "stellette";
- il Decreto del gennaio 1872, che stabiliva in che modo dovevano essere indossate le "stellette";
- il Decreto del 1° aprile 1872, in cui vennero rese obbligatorie per tutti gli Ufficiali;
- il Decreto del 1° luglio 1872, che estendeva l'obbligo a tutti i militari di Truppa;
- varianti alle norme, vennero emanate il 24 aprile 1902, quando furono adottate le "stellette" di tipo metallico per la Truppa;
- il Decreto del 29 gennaio 1903, n. 37, sanciva invece l'obbligo dell'estensione del distintivo in questione ai Militari e agli Ufficiali in congedo richiamati in servizio attivo;
- il decreto del 14 luglio 1907, n. 556, in cui l'obbligo veniva ulteriormente esteso agli appartenenti ai Corpi Armati dello Stato e vietato l'uso delle "stellette" da parte di persone che non appartenevano alle Forze Armate.

Come si vede, la materia è ancora tutt'oggi in continua evoluzione, per rendere le stellette sempre attuali, colme di significato e zeppe di quei valori fondamentali, che nel tempo hanno conquistato, con il valore degli uomini che le hanno indossate.

La lapide qui sopra rappresentata, scoperta solennemente in occasione del "centenario dell'adozione delle stellette" è presente in tutte le Accademie militari e costituisce, per così dire, un documento ufficiale della loro nascita sulle uniformi militari.

Nel corso della Seconda Guerra Mondiale, per penuria dei materiali necessari alla loro produzione, furono affiancate e sostituite, ovunque possibile, dalla versione in filato di tessuto, che ancora oggi spicca al bavero delle tute mimetiche, permanendo, dopo oltre un secolo, il simbolo incontrastato della "militarità" e continuano a tenere alto il prestigio dei Soldati d'Italia.

Durante il regime fascista, diventarono l'anima stessa dell'Italia, che in questa Stella vedeva racchiusa una congiura potente, che i nostri pittori e scultori mettono sulla testa dei simulacri della Patria, illuminata nei giorni di festa, sulle facciate o le sommità degli edifici pubblici, più in alto che i fasci littori; ma che nessun civile, sia donna che ragazzo, ha il diritto di mettere sul suo vestito.

Ed ancora: l'Italia circonda d'un rispetto tanto geloso, d'una volontà di possesso tanto esclusiva, il sacro pentagramma, che, quando nel 1918, formò le legioni straniere, con prigionieri cechi, polacchi e rumeni, che domandavano di combattere sotto le sue bandiere, essa gli permise di scegliere il Corpo o l'Arma che desideravano, ma rifiutò loro le "stellette", che solo i suoi figli hanno il privilegio di bagnare col proprio sangue.

Realizzate in alluminio, zigrinate, a rilievo opache, oppure lisce e lucenti, le stellette hanno sempre avuto una nobilissima tradizione.

Finché gli uomini dovranno lottare per difendere la loro libera e

civile convivenza; finché gli sconvolgimenti geologici imporranno l'ausilio di forze d'intervento; finché i piromani continueranno a incendiare le nostre belle pinete; finché la criminalità di ogni tipo minaccerà la pacifica esistenza degli uomini, le persone con le "stellette militari" avranno ancora un importante compito da svolgere.

Tanto ancora ci sarebbe da dire sulle "stellette militari", ma termino con un aneddoto in merito alle prime regole imparate nei miei primi giorni di vita militare (ne ho trascorsi poi 40 anni), quando gli Istruttori, durante le ore di addestramento, ribadivano i propri concetti ad eventuali proteste, indicando le "cinque punte delle stellette", con la frase:

"Non" "si" "di" "scu" "te"!

Le stellette simbolo dei militari italiani

tratto da: www.difesa.it/areastorica

Che cosa rappresentano le **stellette militari**? Le stellette attribuiscono a coloro che le portano i doveri della particolare giurisdizione a cui sono soggetti: sono, quindi, il simbolo del solenne "giuramento" di servire e difendere con disciplina e onore la Patria, fino all'estremo sacrificio.

Le "stellette" a cinque punte sulle uniformi furono prescritte la prima volta per gli Ufficiali di Fanteria con la "Istruzione sulla divisa degli Ufficiali di Fanteria" approvata con il Regio Decreto del 2 aprile del 1871.

Seguirono altre disposizioni che, comunque, furono uniformate con il Regio Decreto (R.D.) del 13 dicembre 1871, con il quale si disponeva che *"… tutte le persone soggette alla giurisdizione militare, a mente dell'art. 323 del Codice Penale Militare, porteranno come segno caratteristico della divisa militare comune all'Esercito e all'Armata (l'antica denominazione della Regia Marina-NdR), le stellette a cinque punte sul bavero dell'abito della rispettiva divisa"*.

Per effetto del citato R.D. le "stellette", prima ornamento, diventarono segno distintivo del "militare in attività di servizio", di qualsiasi grado, arma e corpo. Probabilmente, si scelse la "stella a cinque punte" per distinguerla da quella asburgica a sei punte.

Un'altra ipotesi storica sull'origine delle "stellette" è legata al nostro periodo risorgimentale quando il simbolo delle fortune dell'Italia era una donna con una stella in fronte o sulla corona portata sul capo, il famoso "Stellone", allegoria appunto dell'Italia, che voleva indicare ai patrioti il vero cammino da seguire.

Ciò potrebbe spiegare le tante stelle a cinque punte con cui fu addobbato il Pantheon nel 1878 in occasione del funerale di Vittorio Emanuele II.

Molte Forze Armate hanno adottato nel passato e adottano ancora oggi le "stelle" a cinque, sei, otto punte quali distintivi di grado, così come su diverse bandiere nazionali stelle a più punte campeggiano sui diversi colori.

Soltanto nelle Forze Armate italiane le "stellette", oltre a indicare i gradi, hanno il particolare significato del quale si è detto, tanto da apparire anche al centro dell'emblema della Repubblica Italiana.

Il team dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore della Difesa
tratto da: www.facebook.com/museodelleforzearmate

Buon compleanno Stellette!

Centocinquanta anni fa con Regio Decreto le Stellette vennero uniformate per ***"… tutte le persone soggette alla giurisdizione militare"***.

Tutti i militari quindi:

"… porteranno come segno caratteristico della divisa militare comune all'Esercito e all'Armata (la Regia Marina) le stellette a cinque punte sul bavero dell'abito della rispettiva divisa".

Così le "stellette", prima semplice ornamento, diventavano segno distintivo dei "militari in servizio" di qualsiasi grado e corpo.

Nella tradizione Risorgimentale la stella (o meglio lo Stellone) doveva indicare ai "patrioti" il cammino da seguire, forse anche da qui l'origine del simbolo.

La stella compare tutt'oggi nel simbolo della nostra Repubblica.

Usiamo le parole di **Giovannino Guareschi** per raccontare ancora un po' su questo Simbolo Patrio:

"E quando un soldato italiano muore, il suo corpo rimane aggrappato alla terra, ma le stelle della sua giubba si staccano e salgono in cielo ad aumentare di due piccole gemme il firmamento. Per questo, forse, il nostro cielo è il più stellato del mondo.

Le stellette che noi portiamo non rappresentano soltanto "la disciplina di noi soldà", ma rappresentano le sofferenze e i dolori miei, di mio padre, dei miei figli e dei miei fratelli.

Per questo le amo come parte di me stesso, e con esse voglio ritornare alla mia terra e al mio cielo".

da Diario Clandestino 1943-45; p. 92"

Mostrine e Stellette di uno dei Reparti più noti delle nostre Forze Armate: la Brigata Sassari.

L'Applauso

Quando, come e perché è nato l'applauso?

tratto da: www.focus.it i Maria Leonarda Leone

L'applauso nasce per acclamare un presidente e per celebrare momenti emozionanti e campioni: la Storia, non soltanto quella recente, è piena di applausi.

A volte sinceri, a volte per convenzione: gli applausi sono un gesto molto antico. E si potevano anche comprare. Shutterstock

Gli applausi per un neoeletto a una carica politica importante, per uno spettacolo che ci è piaciuto, per un campione che vince alle Olimpiadi o per ricordare una persona speciale che non c'è più.

La Storia, non soltanto quella recente, è piena di applausi: entusiastici o ironici, giusti o ingiusti, spontanei o indotti. Impulso inconscio, scaturito dal cervello per scaricare un eccesso di energia e di sentimenti, con il tempo si è anche trasformato in gesto convenzionale, dettato più dalle norme sociali che dalle emozioni.

In onore di Dio.

Ma quand'è che l'uomo ha cominciato a battere le mani in modo cosciente?

Già nel *Libro dei Salmi* (da alcuni studiosi ritenuto dell'XI secolo a.C.) gli Ebrei venivano così incoraggiati*: "Popoli tutti, battete le mani! Acclamate Dio con grida di gioia".*

E come gesto di approvazione l'applauso venne formalizzato nel V secolo a.C. nell'antica Grecia, a teatro: vestiti a festa, per lo più di bianco, i 14mila spettatori del teatro di Dioniso esprimevano in modo reboante le loro emozioni, tra scoppi di lacrime per pezzi di bravura eccezionale e applausi scroscianti accompagnati da grida.

Non che gli antichi Romani fossero più educati e discreti, anzi: *"Quando un uomo viene azzannato, quando urla e scuote la polvere, nei loro occhi non c'è più pietà e con gioia battono forte le mani se vedono schizzare il sangue"*, raccontava nel IV secolo il vescovo di Costantinopoli, Gregorio di Nazianzo.

Il loro comportamento di fronte alle esecuzioni pubbliche nell'arena, ai giochi e ai combattimenti fra gladiatori era così rissoso che l'imperatore Augusto fu costretto a disciplinare gli applausi dando agli spettatori un segnale di inizio, come succede oggi nelle trasmissioni televisive.

Ave Cesare!

A teatro, poi, il pubblico romano, eterogeneo, per lo più rozzo e distratto, andava solo perché l'ingresso era gratuito: spesso si annoiava, perciò nel I secolo erano gli stessi autori delle commedie a ricordargli il proprio dovere. "*Nunc, spectatores, valete et nobis clare plaudite*" ("Ora, spettatori, a voi arrivederci, a noi un bell'applauso"), era la formula più comune per chiudere una rappresentazione.

Tra la fine della Repubblica e l'inizio dell'epoca imperiale, l'importanza dell'applauso passò dalla scena teatrale a quella politica: i Cesari, primi attori sulla scena dell'Urbe, ne avevano bisogno proprio come chi recitava sul palco del teatro. Il motivo era lo stesso per cui i politici moderni hanno bisogno di follower e like su Facebook: la ricerca del consenso. Non sono casuali le parole che Augusto, sul letto di morte, rivolse ai suoi amici: "*La commedia è finita, applaudite!*".

Il retore e politico Cicerone, che inviava i suoi amici a bighellonare intorno al Foro o al Circo Massimo, i luoghi più gettonati a Roma per assistere a giochi e spettacoli prima dell'inaugurazione del Colosseo (80 d.C.), in una lettera scriveva che *"I sentimenti del popolo romano si mostrano meglio nel teatro"*.

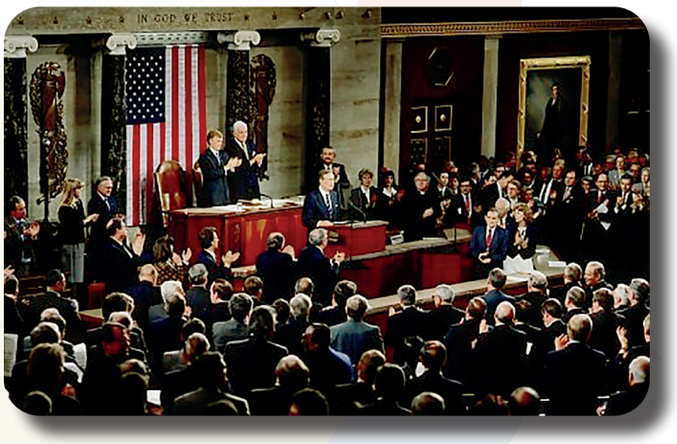
Lo scopo della "missione" era prendere appunti sulla quantità e la qualità degli applausi che ogni personaggio pubblico riceveva al suo arrivo. Il popolo comunicava con gli applausi e il loro volume, ritmo e durata descrivevano meglio di un **exit poll** gli umori della plebe e le fortune del politico cui erano diretti. Anche per questo a Roma c'erano diversi modi di applaudire: con i palmi delle mani, come facciamo oggi, ma anche schioccando pollice e indice o scuotendo il bordo della toga.

Uomini di Chiesa.

Quest'ultimo metodo fu rimpiazzato nel III secolo dallo sventolare dell'*orarium*, un fazzoletto usato dai benestanti per proteggere bocca e naso dai cattivi odori dell'Urbe, ma che per primo l'imperatore Aureliano fece distribuire ai cittadini perché *"non fossero mai sprovvisti di un modo per lodarlo"*.

Più o meno nello stesso periodo, il vescovo di Antiochia Paolo di Samosata propose ai fedeli di impiegare in modo simile un telo di lino, durante le sue prediche: in meno di due secoli gli applausi ai predicatori più noti diventarono una consuetudine.

Insomma, tutti, dagli attori agli imperatori, passando per gli uomini di Chiesa, avevano bisogno dell'approvazione del proprio pubblico.



L'applauso scatta soprattutto per un leader politico. In questo caso per un discorso al Congresso dell'ex presidente Usa George H.W. Bush, nel 1991. © Shutterstock

Non sorprende, quindi, che le prime due categorie cercassero di procurarsela a tutti i costi. Anche pagando.

Già nell'antica Grecia, drammaturghi e attori preferivano poter contare su un minimo applauso garantito: racconta l'antico scrit-

tore greco Plutarco che alcuni commediografi si procuravano un gruppetto di persone adeguatamente retribuite, le disponevano per tutto il teatro e le istruivano sui punti della commedia in cui far partire sentiti battimani. Con questo trucchetto, diceva, il famoso commediografo greco Filemone di Siracusa era riuscito a battere molte volte l'avversario Menandro.

Solo per denaro.

A Roma, invece, lavoravano i *laudiceni*, uomini disposti a offrire il loro plauso a chiunque per soldi: alcune compagnie teatrali ne assumevano una decina, per manipolare la reazione del pubblico, prolungare gli applausi o fischiare gli spettacoli dei rivali.

E da bravi "attori" della politica, gli imperatori facevano lo stesso, per evitare imbarazzanti silenzi al loro passaggio tra la folla.

Nerone arruolò, pagandoli 400mila sesterzi ciascuno, più di 5mila fra giovani cavalieri e prestanti plebei. Il loro compito: battere le mani durante le sue esibizioni canore. Per svolgere al meglio il proprio lavoro, nessuno di loro portava anelli alla mano sinistra: l'imperatore, infatti, era un tipo esigente, che non si accontentava di applausi normali. Voleva quelli che aveva sentito mentre era in viaggio ad Alessandria d'Egitto: *"i mattoni", "le tegole" e "le api"*.

I primi erano applausi a palmi aperti, per i secondi bisognava incurvare le mani più o meno secondo la forma della tegola romana, mentre il terzo era una specie di brusio fatto a bocca chiusa, che assomigliava molto al ronzio di uno sciame impazzito.

L'acclamazione del pubblico per una vittoria della campionessa della scherma italiana Caterina Vezzali, che ha vinto ben tre medaglie d'oro olimpiche. © Shutterstock

La moda degli applausi pagati ricomparve a teatro intorno alla fine del XVI secolo. Per tutto il Cinquecento, nelle corti rinascimentali che ospitavano spettacoli privati, nessuno poté mai applaudire più a lungo e più forte del principe o del padrone di casa; quando però in Europa cominciarono a comparire i primi teatri pubblici, tornò in auge l'uso della *claque* (dal francese *claquer*, cioè "battere schioccando").

Il listino prezzi del Teatro alla Scala.

In genere il merito (o demerito) della resurrezione di questa antica pratica viene attribuito al poeta francese Jean Dourat (1508-1588), che per la rappresentazione dei suoi drammi acquistava di tasca propria un mazzo di biglietti da regalare a chi prometteva di applaudire.

A Parigi, a partire dal 1820, comparvero agenzie specializzate che proponevano veri professionisti dell'applauso, della risata o della richiesta di bis a tariffe piuttosto elevate: i costi si alzavano in base al tipo di prestazione, dall'applauso educato via via a salire per un applauso entusiasta o per i fischi rivolti allo spettacolo di un concorrente.

Per supportare i cantanti d'opera, nel 1919 al Teatro La Scala, di Milano, il listino prezzi prevedeva il pagamento di 25 lire (30 euro) per gli uomini e di 15 per le donne.

Tra le claque di teatro e gli applausi di piazza rivolti a più o meno discussi leader politici dell'epoca, la differenza non è poi tanta: se non fosse per i metodi, a volte violenti, con cui venivano ottenuti i secondi.

Certo c'era anche chi non aveva bisogno di pagare, come il leader sovietico Stalin: lo storico russo Aleksandr Solzhenitsyn nel suo saggio **Arcipelago gulag** racconta che in una conferenza del partito, i partecipanti accolsero l'arrivo del loro leader con dieci minuti di applausi, in piedi. Nessuno, conoscendone la terribile fama, voleva interrompere per primo l'ovazione: a rompere gli indugi fu il direttore di una fabbrica di carta che si mise a sedere, dando agli altri l'opportunità di seguirne l'esempio. A riunione conclusa l'uomo fu arrestato.

il primo funerale: Totò.

In quel caso i poveretti avrebbero avuto davvero bisogno dell'invenzione dell'ingegnere Charles Douglass: la *laff box* la "scatola della risata" (dall'inglese to laugh, "ridere") con cui, dal 1950, gli americani cominciarono a infarcire show e sit-com di applausi e risate registrate, talvolta fastidioso contorno a battute poco divertenti. Da allora gli applausi hanno cominciato a imperversare ovunque: come in chiesa per il sì degli sposi e durante i funerali, per chi ormai non può più udirli.

Il primo a ricevere questo dubbio omaggio fu Totò, nel 1967: ma la bara era vuota e quello il suo terzo funerale, celebrato a Napoli tre mesi dopo la sua morte.

Nel 1973, invece, la folla applaudì il feretro dell'attrice Anna Magnani e l'eccezione diventò regola: oggi persino nella composta Inghilterra accade che durante le partite di pallone il minuto di silenzio venga sostituito da un minuto di applausi.

Consoliamoci: c'è un'illustre precedente: anche Dante fu accolto all'inferno dal "*suon di man*" dei diavoli sui corpi dei dannati.

Applausi record

Nel 1988, nel ruolo di Nemorino nell'Elisir d'Amore di Donizetti, il tenore modenese **Luciano Pavarotti** fu applaudito a Berlino per **1 ora e 7 minuti**. Non solo: fu anche richiamato sul palco per 165 volte.

La più lunga standing ovation mai tributata alla fine di un'opera lirica la ricevette però il tenore spagnolo **Placido Domingo** il 30 giugno 1991. Il pubblico viennese, in piedi, lo applaudì per **1 ora e 20 minuti**.

67° Premio Epifania 2022

alle "FRECCE TRICOLORI" e a PAOLO PETIZIOL

Il pubblico riconoscimento va a chi si distingue per capacità ed ha saputo valorizzare il territorio del Friuli

Tarcento, 4 gennaio 2022

Il Premio sostenuto da numerose istituzioni del Friuli Venezia Giulia e giunto alla 67^ edizione viene assegnato ogni anno a personalità e istituzioni che si sono distinte per il loro operato nell'ambito della cultura friulana.

Professionalità impeccabile, competenza tecnologica di massimo livello, capacità di essere squadra vincente, spirito di sacrificio, senso del dovere. In un momento nel quale è difficile mantenere saldi i valori fondamentali della nostra esistenza, due esempi di insindacabile prestigio, oggi, ci ricordano e ci insegnano che bisogna guardare al futuro in maniera positiva con forza d'animo compattezza e positività.

Il 67esimo Premio Epifania è stato assegnato infatti alle Frecce Tricolori, Pattuglia Acrobatica Nazionale e a Paolo Petiziol, esperto di processi geo-politici e promotore delle relazioni tra il Friuli e i Paesi dell'Europa centro-orientale e balcanica.

Ad assegnare all'unanimità l'importante riconoscimento è stata la commissione riunitasi il 24 novembre presieduta dal Sindaco di Tarcento, Mauro Steccati, e composta dall'Assessore regionale alle Finanze Barbara Zilli (in rappresentanza della Regione) il Sindaco di Udine Pietro Fontanini in rappresentanza dei Sindaci del Friuli, il Prof. Enrico Peterlunger per l'Università di Udine, Federico Vicario, Presidente della Società Filologica Friulana, Loris Basso alla guida dell'Ente Friuli nel Mondo, Amos D'Antoni in rappresentanza dell'Ordine dei giornalisti del FVG, Valter Pezzarini, Presidente del Comitato regionale dell'UNPLI e Nazareno Orsini a Capo della Pro Loco Tarcento.

Si riporta il commento dell'Assessore regionale alle Finanze, Barbara Zilli, che ha partecipato all'assegnazione del Premio Epifania a Tarcento nella sala Margherita:

"Il Premio Epifania, anche in questa 67esima edizione, ha voluto rendere merito a persone e istituzioni che si sono particolarmente distinte con la loro attività portando lustro e onore al Friuli.

Un riconoscimento di grande prestigio che premia chi ha saputo valorizzare il nostro territorio promuovendone l'identità e la friulanità intesa come quell'insieme di valori che vengono riconosciuti universalmente al nostro popolo".

Riguardo al riconoscimento al 313° Gruppo A.A. ha sottolineato:

"Le Frecce Tricolori, orgoglio friulano e nazionale, sono tra le migliori compagini acrobatiche aeree nel mondo e ben rappresentano i più alti valori dell'Italia e della nostra regione".

Ha concluso:

"Dal 1956, il premio contribuisce a far conoscere quegli elementi che caratterizzano il Friuli e la sua gente valorizzando i meriti di chi ha saputo con il proprio impegno dare valore alla nostra terra - conclude Zilli -. *I premiati di queste 67 edizioni sono un esempio a cui tendere ma anche un percorso che suggerisce un'identità 'aperta' alle sfide del presente per puntare con rinnovato slancio a nuovi traguardi".*

YURIJ GAGARIN

61 anni fa il primo volo nello spazio

12 aprile 1961

tratto da: www.tuttosulvolo.it by Cristina Pagetti

Aveva solo 27 anni, di origine operaia, GAGARIN restò nello spazio per soli 108 minuti e divenne un eroe mondiale.

Scelto da Krusciov come simbolo dell'Unione Sovietica che mirava a scavalcare il predominio degli USA morì giovane in circostanze "strane" nel 1968 in volo.

Le date

8 Aprile 1961, il comando sovietico comunica a Gagarin di averlo scelto per salire sullo Vostok 1, l'astronave pronta a decollare dalla base segreta di Bajkonur nel Kazakistan per effettuare il primo volo nello spazio con un uomo a bordo.

12 Aprile 1961 dopo avere effettuato un volo di 108 minuti nello spazio Gagarin, dopo avere abbandonato la Vostok 1 atterra incolume nella cittadine di Engels nella Russia Sudoccidentale. L'Unione Sovietica e il mondo lo accolgono come un eroe.

30 Marzo 1968 con una cerimonia solenne sulla Piazza Rossa si svolgono i funerali di Gagarin, morto 3 giorni prima in un misterioso incidente aereo.

La conquista dello spazio

La corsa nello spazio era già iniziata qualche anno prima con lo *Sputnik* (primo lancio nel 1957): gli Stati Uniti rimasero spiazzati dal lancio dello Sputnik, si parlò allora di *"crisi dello Sputnik"* tanto che persino il Presidente dell'epoca Heisenhower venne accusato di avere investito poco nella ricerca.

Da lì nacque un grande piano di investimento nella ricerca da parte degli Stati Uniti.

Il 12 Aprile 1061 però alle ore 10 la radio russa avvisa che a breve sarebbe stata diffusa una notizia molto importante: milioni di persone si mettono all'ascolto e mezz'ora dopo l'attesa viene premiata. Viene annunciato che per la prima volta nella storia l'Unione Sovietica ha lanciato un astronave con un uomo a bordo destinazione spazio.

L'uomo scelto per effettuare il primo volo nello spazio è un perfetto sconosciuto: il primo cosmonauta è un cittadino russo, il Maggiore pilota Yurij Gagarin.

L'annuncio ha effetti dirompenti sulla guerra fredda che in quegli anni caratterizza il rapporto tra Stati Uniti e Unione Sovietica.

primo uomo nello spazio

Ma chi è il primo uomo che viaggia nello spazio?

Yurij Gagarin ha 27 anni e proviene da un villaggio a 200 km da Mosca da una famiglia povera. La madre è mungitrice e il padre carpentiere, l'infanzia trascorsa nell'azienda collettiva agricola. La guerra impone grandi sacrifici ma è anche la scintilla che accende la passione per il volo nel piccolo Yurij.

Qualche anno dopo nella sua autobiografia racconterà l'incontro con due piloti caduti vicino al villaggio dopo una eroica battaglia nei cieli. "***Quando se ne andarono non c'era uno di noi che volesse diventare aviatore e che non volesse essere forte e bello come quei piloti***".

Dopo il conflitto Yurij si mantiene come operaio lavorando in una fonderia di Mosca ma coltiva la passione per il volo e riesce a conseguire i titoli necessari per entrare nell'Aeronautica Militare.

Diventa Ufficiale nel 1957 lo stesso anno dell'esperimento dell'invio nello spazio di Laika**,** una dolce cagnolina lanciata nello spazio dai russi il 3 novembre del 1957, esperimento che aveva l'obiettivo di valutare le condizioni di vita nello spazio in assenza di gravità. Come tutti sappiamo morì per il caldo sviluppatosi all'interno della navicella spaziale.

Se ce l'ha fatta un cane presto ci riuscirà anche un essere umano e YuriJ decise di presentare domanda per diventare Cosmonauta dopo avere sentito le dichiarazioni di Nikita Krusciov durante un viaggio negli USA del 1959.

Dopo una durissima selezione la sua candidatura venne accolta e comincia un lungo addestramento teorico e pratico.

Tra il 1960 e il 1961 un ristretto gruppo di candidati viene addestrato per l'impresa. Gagarin fu l'unico a superare tutte le fasi della selezione e fece rientro al suo Reggimento in attesa della chiamata che poi arrivò.

La figura di Gagarin è un emblema culturale e propagandistico per l'Unione Sovietica di Krusciov che ben si presta a tenere alto l'onore della nazione.

Viene preferito ad un altro candidato, Titov, che non aveva origini contadine come lui. Gagarin è *"l'eroe non eroe"* di origini povere e che aveva fatto tutto un percorso di formazione che non era quello tipico della élite sovietica.

Il viaggio

E' l'**8 Aprile 1961** quando il Comando sovietico comunica a Gagarin di averlo scelto per salire sullo *Vostok 1*, l'astronave pronta a decollare dalla base segreta di Bajkonur nel Kazakistan per effettuare il primo volo nello spazio con un uomo a bordo.

La partenza è fissata per 4 giorni dopo. Alle 9 di mattina del **12 Aprile** Gagarin ha già indossato casco e tuta spaziale.

Dal Cremlino finalmente arriva l'ordine del decollo e l'Unione Sovietica si prepara a gestire l'impatto mondiale che la notizia del primo uomo nello spazio avrà.

Alle 9.07 ora di Mosca i reattori si accendono e dopo 9 minuti dal lancio la *Vostok 1* entra nell'orbita terrestre: **Gagarin è nello spazio!** Viaggia ad una velocità di oltre 97.000 km/h e dell'oblò vede uno spettacolo che nessuno ha mai visto prima.

Alcuni dei suoi commenti resteranno nella storia:

"***Il cielo attorno al pianeta è nero"***

"Il sole è più accecante del metallo fuso"

"la terra appare azzurra e meravigliosa".

Gagarin non deve guidare l'astronave ma è un semplice passeggero, il volo dura 108 minuti e tutto si svolge come da programma.

L'unico problema si presenta al rientro nell'atmosfera: la navetta perde l'assetto e la capsula gira vorticosamente su se stessa; a 7000 metri Gagarin viene espulso dal portellone, a 4000 metri si separa dal sedile e inizia la discesa con il paracadute. Atterra in piena campagna nei pressi di un kolkoz vicino alla città di Engels, nel sud ovest della Russia, a poche centinaia di metri da un'ansa del grande fiume Volga, dove il nostro prode rischiò di finire e annegare.

Le immagini della capsula e di Gagarin cominciano a circolare in Russia e nel mondo: l'opinione pubblica e sotto shock ma lo sono in particolare gli americani.

L'Unione Sovietica confermò la supremazia spaziale, ma il lancio, finito fortunosamente, innescò la volata allo sbarco americano sulla Luna.

Dopo il glorioso viaggio spaziale le autorità sovietiche inviarono immediatamente Gagarin "in tournée" in circa 30 Paesi. Pranzò con la Regina d'Inghilterra, Elisabetta II e ruppe persino il protocollo scattandosi una foto con la monarca. Il presidente dell'Egitto gli regalò le chiavi d'oro delle porte del Cairo e di Alessandria mentre all'Avana Fidel Castro se lo abbracciò stretto stretto.

Dopo la storica impresa, Gagarin collaborò alla preparazione di altre missioni spaziali, come quella che nel 1963 porterà in orbita Valentina Tereskova.

In seguito collaborerà allo sviluppo della *navicella Sojuz* (ancora oggi operativa) e proseguì l'addestramento, destinato a comandare il volo della *Sojuz 3*, primo del programma con equipaggio umano dopo quello della *Sojuz 1* che nel 1967 si concluse tragicamente con a bordo Vladimir Komarov, di cui Jurij era riserva.

Continuò pertanto a effettuare voli sui caccia *Mig*, per mantenere il numero di ore volo e addestramento.

La morte di Gagarin

Il 27 marzo 1968, mentre stava effettuando un normale volo di addestramento su un caccia *Mig-15*, perse il controllo del velivo-

lo che cadde in avvitamento. Non si lanciò con il paracadute: in questo modo si sarebbe salvato, ma il *Mig* si sarebbe infranto su un'area abitata. *Jurij morì a soli 34 anni*.

Maestoso è il monumento a lui dedicato in una piazza di Mosca; alto 40 metri e costruito in titanio, raffigura la scia di un razzo in cima alla quale c'è la statua del primo cosmonauta della storia.

In tutto il mondo, già da alcuni anni, **ogni 12 di aprile**, associazioni di appassionati di astronomia e astronautica di mezzo mondo, celebrano eventi di astronomia e di divulgazione spaziale chiamata *"**Juri's Night**"*.

NOTIZIE IN BREVE

Momenti tristi

Il 30 ottobre 2021 è deceduto il Ten. Col. Pil. – Com.te Aviazione Civile **GIAMPAOLO SCHIEVANO**

Il 20 gennaio 2020 è deceduto il Col. **ALIGI RENZI**

alla *"moglie"* **VALERIA SIMONCELLO** ed ai *"figli"* **PATRIZIA, ROBERTA e MARCO SCHIEVANO,**

ai "figli" **CARLO e GIANNI CRISCUOLI;**

alla "moglie" **RENATA ROMIN** *ed alle "figlie"* **ALESSANDRA e BARBARA RENZI,**

... 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 **2 Gennaio 2020** il **Socio/Consigliere FABIO FRANZ** ha maturato l'anzianità di grado di **Luogotenente**.

***Congratulazioni ed "auguri"* per la continuazione della tua "meritata carriera".**

Dal **1 Gennaio 2021** il **Socio ALFIO MAZZOCCOLI** ha maturato l'anzianità di grado di **Maggiore**.

***Congratulazioni ed "auguri"* per la continuazione della tua "brillante carriera".**

Dal **1 Gennaio** il **Socio PIERLUIGI RASPA** ha maturato l'anzianità di grado di **Maggiore**.

***Congratulazioni ed "auguri"* per la continuazione della tua "brillante carriera".**

Dal **1 Luglio 2021** il **Socio STEFANO VIT** ha maturato l'anzianità di grado di **Tenente Colonnello**.

***Congratulazioni ed "auguri"* per la continuazione della tua "brillante carriera" alla guida delle "Frecce Tricolori"**

ACCADDE OGGI

Venegono, il 6 gennaio 1982 veniva consegnato il primo MB.339 PAN, il velivolo acrobatico delle **FRECCE TRICOLORI** scelto come successore del G.91 PAN

... ma l'effettivo "cambio in volo" avviene il 27 aprile, quando la Base di Rivolto è sorvolata da una inedita formazione di quattro **G.91 PAN** e cinque **MB.339 PAN**.

frecce tricolori
1
frecce tricolori
2
diavoli rossi
frecce tricolori
4
frecce tricolori
6
tricolori
5
frecce tricolori
7
TIGRI BIANCHI
diavoli rossi
frecce tricolori
9