



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 2023



CENTO ANNI DELL'AERONAUTICA MILITARE

In volo verso il futuro

"Il Centenario sarà una grande occasione per raccontare la nostra storia, far conoscere i nostri valori, i nostri ideali e le nostre preziose capacità al servizio della collettività e delle istituzioni"

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
(Gen. S. Luca GONATTI)

Programma PAN

Nel periodo Maggio – Novembre 2023 l'Aeronautica Militare ha previsto la presenza della Pattuglia Acrobatica Nazionale ad almeno un evento per ogni Regione italiana, attraverso un'esibizione completa e sorvoli su ogni capoluogo di Regione.



Un volo lungo 100 anni

1. La nascita

Il prossimo 28 marzo il volo dell'Aeronautica Militare iniziato nel 1923 raggiungerà il prestigioso traguardo dei 100 anni: un secolo di vita da quando negli anni venti la Regia Aeronautica venne costituita come Forza Armata autonoma.

Questo passaggio riconobbe il travolgente cammino del mezzo aereo che, a meno di venti anni dal primo volo del "Flyer" dei **fratelli Wright**, aveva già visto nel 1911, durante la guerra di Libia, il primo impiego in assoluto del mezzo aereo in azioni di ricognizione e bombardamento e solo tre anni più tardi, durante la Grande Guerra, il ruolo di assoluto rilievo dell'aviazione nelle azioni di osservazione, bombardamento e nelle imprese degli "Assi della Caccia" come **Baracca, Scaroni, Piccio, Baracchini, Ruffo di Calabria, Ranza**, che venivano narrate sulle riviste dell'epoca, esaltando la fantasia popolare.

Le esigenze belliche hanno senza dubbio accelerato lo sviluppo della nuova arma aerea, considerata l'Arma del futuro, e insieme alla produzione di macchine volanti sempre più efficienti nasce, con **Giulio Douhet**, la filosofia d'impiego che dimostrerà la sua validità fino ai giorni nostri.

2. I primati e le trasvolate

Nei primi anni del dopoguerra l'Arma Azzurra pone le basi per la sua organizzazione e si afferma, verso il grande pubblico, grazie ai numerosi raid e primati di cui gli uomini in azzurro ed i loro mezzi si rendono protagonisti, in Italia e nel mondo, segnando l'epopea del volo.

Basti il volo Roma-Tokio, protagonisti, nel 1920, Arturo Ferrarin e Guido Masiero e due giovani motoristi, Gino Cappannini e Roberto Maretti.

Dopo la costituzione della Regia Aeronautica come Forza Armata autonoma, lo sviluppo dell'aviazione conosce in Italia un nuovo impulso: l'aeroplano incarna perfettamente il modello di modernità, eroismo, capacità di imprese assolute, propugnato dal regime. E così, nel 1925, Francesco De Pinedo e il motorista Ernesto Campanelli volano per 55mila chilometri, da Sesto Calende a Melbourne, a Tokio e poi a Roma. Due anni dopo, De Pinedo,

Carlo Del Prete e Vitale Zacchetti compiono una crociera di 46.700 chilometri sul percorso Elmas-Porto Naval-Rio De Janeiro-Buenos Aires-Asunción-New York-Terranova-Lisbona-Roma. Nel 1926 e nel 1928 le imprese del Colonnello Umberto Nobile al Polo Nord, con l'esaltante successo del dirigibile Norge e la grande tragedia dell'Italia, segnano, in soli due anni, prima l'epopea e poi l'inesorabile declino del "più leggero dell'aria".

Si fa strada, intanto, il progetto dei lunghi raid collettivi, di cui è sostenitore Italo Balbo, Ministro dell'Aeronautica.

La prima impresa è la Crociera del Mediterraneo Occidentale (26 maggio – 2 giugno 1928) realizzata da una formazione di 61 idrovolanti da Orbetello alla penisola iberica e ritorno.

L'anno seguente, dal 5 al 19 giugno, è la volta del Mediterraneo Orientale: 35 idrovolanti toccano Taranto, Atene, Istanbul, Varna, Odessa, Costanza, rientrando infine ad Orbetello. Qui, nel 1930, hanno inizio i preparativi per la prima traversata dell'Atlantico in formazione, fino al Brasile. L'impresa è guidata da Balbo, dal 17 dicembre 1930 al 15 gennaio 1931, giorno in cui i trasvolatori arrivano a Rio de Janeiro.

Il successo ottenuto lancia il progetto analogo con cui celebrare il decennale della costituzione della Forza Armata: la trasvolata dell'Atlantico fino agli Stati Uniti. Il 1° luglio 1933 una formazione di 24 idrovolanti S.55X comandata da Balbo decolla da Orbetello per raggiungere New York diciotto giorni più tardi. È un successo incontenibile, nella patria dell'aviazione, una folla esultante attende i piloti italiani che sfilano trionfalmente per le strade di Broadway.

Le crociere di massa, risultato di una preparazione seria e meticolosa segnano il passaggio dal periodo pionieristico dell'aviazione a quello moderno, dove il volo cessa di essere espressione dell'iniziativa individuale per diventare il prodotto di un'accurata programmazione fatta attraverso un lavoro di squadra.

Mentre prosegue la corsa ai record – la Regia Aeronautica ne detiene ben 33 degli 84 messi in palio dalla Federazione Aeronautica Internazionale – la giovane Forza Armata ha modo di mettere alla prova capacità e competenza prima in Etiopia e poi in Spagna, dove invia numerosi volontari che combattono sotto le insegne dell'Aviazione Legionaria.

3. La II Guerra Mondiale

Con l'entrata in guerra dell'Italia a fianco della Germania, il 10 giugno del 1940, la Regia Aeronautica giunge al conflitto già provata dalla campagna d'Etiopia e dalla partecipazione alla guerra di Spagna disponendo complessivamente di circa 3000 velivoli, di cui solo due terzi efficienti e di pronto impiego, spesso con caratteristiche di volo e armamento nettamente inferiori a quelle degli aerei alleati e avversari. Nonostante il coraggio e le capacità dei nostri piloti, le difficoltà si rivelano enormi e i risultati del conflitto sono pesantemente condizionati dallo scarto tecnologico e dall'insufficienza delle risorse.

I piloti italiani si battono con onore in Africa, nel Mediterraneo, nei Balcani, in Russia e naturalmente in Patria, ma dopo due anni il destino della guerra appare segnato e nulla serve che la nostra industria inizi a produrre aeromobili competitivi.

Dopo lo sbarco alleato in Sicilia, i nostri reparti, pur nella consapevolezza della disfatta, si impegnano in una estrema resistenza, dimostrando un ardimento che verrà riconosciuto dallo stesso nemico.

Con l'armistizio e il messaggio alla Nazione del Generale Badoglio, nuovo Capo del Governo, la maggior parte dei combattenti si trovano in una difficile situazione. Alcuni entrano a far parte di formazioni partigiane, altri compiono la scelta opposta aderendo alla Repubblica Sociale, mentre interi reparti aerei e ma anche singoli equipaggi, in osservanza delle clausole firmatarie, scelgono di affluire verso gli aeroporti del sud Italia per continuare la guerra a fianco degli anglo-americani.

L'attività bellica dell'Aviazione Italiana è continua fino all'8 maggio del 1945, e termina con la resa incondizionata della Germania. L'Aeronautica lascia sul campo migliaia di morti e dispersi. Con questo pesante tributo di vite e con i reparti falciati da una guerra durata 59 mesi, affronta il dopoguerra e i problemi della riorganizzazione.

4. Il dopoguerra e l'adesione alla NATO

L'adesione dell'Italia alla NATO avvenuta nel 1949 produce immediati benefici a favore della ricostruzione e, a poco più di dieci anni dal disastroso esito della seconda guerra mondiale, l'Aeronautica Militare è completamente rigenerata e perfettamente inserita nell'Alleanza Atlantica grazie ai programmi di assistenza avviati dagli Stati Uniti con i quali si ha la possibilità di rinnovare e ammodernare le linee di volo.

In questi anni con l'entrata in linea dei primi *De Havilland DH-100 Vampire* di concezione britannica e prodotti su licenza dall'industria nazionale avviene il passaggio epocale dall'elica al jet sebbene la svolta "supersonica" della Forza Armata avverrà negli anni '60 quando il caccia-intercettore *F-104 "Starfighter"* diventerà la punta di diamante dell'Aeronautica Militare e dominerà i nostri cieli per 40 anni.

Il processo di rinnovamento investe anche le Scuole di Volo che vedono l'ingresso dell'addestratore italiano *Aermacchi MB326* e l'introduzione del metodo del "jet ab initio".

Il livello di eccellenza raggiunto dal personale dell'Aeronautica Militare viene, nel frattempo, portato agli occhi del pubblico con le manifestazioni aeree che si svolgono in Italia e all'estero. Si riafferma così la tradizione italiana dell'acrobazia aerea collettiva con la costituzione a Rivolto, nel 1961, della Pattuglia Acrobatica Nazionale, o meglio noto 313° Gruppo Addestramento Acrobatico "Frecce Tricolori", destinato a rappresentare l'Aeronautica Militare e il nostro Paese in tutte le manifestazioni aeree in Italia e nel mondo.



Negli anni che seguono mentre si inizia a parlare di Guerra Elettronica, prende il via il Progetto MRCA-75 (Multi Role Combat Aircraft – aeroplano da combattimento multiruolo da immettere in linea nell'anno '75), meglio conosciuto come *Tornado* che vedrà la consegna all'Aeronautica Militare del primo velivolo il 4 marzo 1981 a Pratica di Mare. Contemporaneamente viene avviato lo sviluppo del nuovo cacciabombardiere leggero *AMX* e, nello stesso anno, vengono consegnati i primi *Aermacchi MB-339A* che, nella versione PAN (Pattuglia Acrobatica Nazionale), priva dei serbatoi alle estremità alari, sostituiscono i *G-91* delle "Frecce Tricolori".

5. Le missioni internazionali

Tra gli avvenimenti che caratterizzano la storia della Forza Armata degli anni '60, durante i quali l'Aeronautica Militare inizia ad affacciarsi nel contesto internazionale partecipando alle missioni condotte sotto l'egida delle Nazioni Unite, va ricordato l'eccidio di Kindu, in Congo.

L'11 novembre 1961 tredici militari degli equipaggi di due *C-119* della 46^a Aerobrigata vengono barbaramente trucidati durante una delle tante missioni di trasporto umanitario compiute per conto dell'ONU.

L'impegno in operazioni fuori area sotto l'egida dell'ONU diventa una costante del secondo dopoguerra, a seguito dello sconvolgimento geopolitico che avviene nel 1989, con la caduta del muro di Berlino quando si rompe l'equilibrio bipolare e si generano una serie di nuovi conflitti ai quali l'Italia, e l'Aeronautica Militare, partecipano nell'ambito di coalizioni multinazionali.

Il primo intervento di questo tipo si ha con la partecipazione alla Guerra del Golfo del 1990-1991, in cui un velivolo *Tornado* viene abbattuto dalla contraerea nei cieli del Kuwait, e a seguire con la partecipazione alle operazioni in Somalia e nella ex-Jugoslavia, dove un *G-222* viene colpito da un missile aria-aria e precipita al suolo, mentre è impegnato in un intervento di carattere umanitario.

Nello scenario mondiale post Guerra Fredda, grazie alla sua capacità di proiezione delle forze, l'Aeronautica Militare partecipa attivamente alle numerose operazioni multinazionali lanciate dalla comunità internazionale nel tentativo di risolvere le frequenti crisi che avvengono nelle varie parti del mondo (Balcani, Albania, Bosnia e Kosovo, Eritrea – UNMEE – United Nation Mission in Ethiopia and Eritrea e Timor Est – INTERFET – International Forces in East Timor).

Nel 2001 e precisamente l'11 settembre, l'attacco alle Torri Gemelle sconvolge nuovamente gli equilibri internazionali e apre la porta a nuovi scenari, con l'intervento in Afghanistan, al quale l'Aeronautica Militare prende parte da subito con la costituzione del 4°ROA (Reparto Operativo Autonomo) di Bagram e del 5°ROA di Manas (Kirghizistan).

Gli impegni fuori area dell'Aeronautica Militare si intensificano

nel 2003 con l'operazione "Antica Babilonia", in Iraq, che vede impegnati gli uomini e le donne dell'Aeronautica Militare inquadrati nel 6° ROA (Reparto Operativo Autonomo) di Tallil, e nel 7° ROA di Abu Dhabi. Oltre agli elicotteri *HH-3F* del 15° Stormo CSAR (Combat Search And Rescue) e ai velivoli da trasporto *C-130J* della 46^a BA, per la prima volta operano i velivoli a pilotaggio remoto *Predator* del 28° Gruppo Velivoli Teleguidati, del 32° Stormo dando inizio a una nuova era nella quale l'uso dell'acronimo *ISTAR* (Intelligence, Sorveglianza, Acquisizione Bersagli e Ricognizione), con tutto ciò che implica, diviene sempre più frequente.

L'Afghanistan resta un punto fermo, con la partecipazione prima all'operazione *Enduring Freedom* e, successivamente, al complesso delle attività inquadrato nell'ISAF, mentre il personale inserito nei team *ASAAT* (Airbase Support Air Advisory Team) e *MI-17AAT* (Airbase Support-MI-17 Air Advisory Team), presso *Shindand*, ha un ruolo importante nella formazione del personale della nascente forza aerea afghana.

6. L'esperienza aerospaziale

Nel 1963, con il ritiro dei *Jupiter* dislocati in Italia e in Turchia, si conclude per l'Aeronautica Militare l'esperienza dei missili a testata atomica. Tuttavia, l'enorme bagaglio di conoscenze acquisite, unita alla competenza, alla passione e all'iniziativa del Generale Ispettore del Genio Aeronautico prof. Luigi Broglio, costituisce l'indispensabile premessa per il lancio del satellite *San Marco 1*, dalla base statunitense di Wallops Island.

L'Italia diventa così la 3^a nazione al mondo, dopo URSS e USA, a mettere in orbita un proprio satellite artificiale cui farà seguito il lancio dalla piattaforma *San Marco*, in Kenia, del *San Marco 2*, nel 1967 e il *San Marco 3*, nel 1971.

Dagli inizi del nuovo secolo l'Aeronautica Militare riprende l'attività nel settore aerospaziale con il lancio nel 2001 del satellite per comunicazioni *SICRAL*, e poi con la partecipazione dell'astronauta *Maurizio Cheli*, pilota collaudatore sperimentatore del Reparto Sperimentale Volo, in qualità di specialista di Missione a bordo dello shuttle *Columbia STS-75*, e di *Roberto Vittori*, anche lui pilota collaudatore sperimentatore della "Sperimentale", primo cosmonauta italiano su una navicella russa, con la missione *Marco Polo* del 2002.

L'Aeronautica Militare ritorna nello spazio con due nuovi protagonisti: gli astronauti *Samantha Cristoforetti*, con la missione "Futura" del 2014 e *Luca Parmitano* con le missioni "Volare" e "Beyond" che, per la prima volta, sfruttando le nuove forme di comunicazione "social", portano la stazione spaziale nelle case degli italiani.

7. Alle soglie del Centenario

Nel 2005, con la sospensione del servizio militare di leva, si chiu-

de un'epoca e negli anni che seguono si completa il processo di transizione verso una forza armata composta interamente di professionisti.

Le attività di carattere "spaziale" assumono un carattere sempre più interforze ma l'Aeronautica Militare continua a esserne un attore di primo piano grazie alle competenze di cui dispone.

In questi anni assistiamo anche l'uscita di scena dell'*F-104 Starfighter* che dopo aver operato in parallelo prima con il *Tornado ADV* e poi con l'*F-16 ADF*, lascia il campo allo *Eurofighter F-2000 "Typhoon"*.

Nel 2011 una nuova crisi esplode nel Mediterraneo, in Libia, e ancora una volta l'Aeronautica Militare partecipa attivamente alla campagna aerea che si concretizza nelle operazioni "Odissey Dawn" e "Unified Protector".

Il massiccio processo di informatizzazione che investe il mondo intero interessa anche l'Aeronautica Militare che vi si adegua velocemente attraverso la trasformazione dei programmi di istruzione degli istituti di formazione e delle scuole di volo.

Questo cambiamento è reso necessario anche dall'entrata in linea di un velivolo di 5ª generazione, il *Lockheed F-35*, dotato di un ampio spettro di capacità che conferiscono al velivolo un potenziale di assoluto rilievo che, unito ad innovative capacità di comunicazione e condivisione real-time delle informazioni essenziali (capacità Net-Centric), consente al pilota una gestione del teatro d'operazione senza eguali.

Purtroppo la grave emergenza sanitaria generata dalla pandemia mondiale da coronavirus, Covid-19, del 2020 vede ancora una volta l'Aeronautica Militare schierarsi in prima linea in aiuto alla popolazione per contribuire a mantenere operativi gli ospedali, a condurre la campagna vaccinale e garantire il trasporto aereo in bio-contenimento dei malati.

Questo è stato il cammino sinora svolto dall'Aeronautica Militare che si accinge a superare il prestigioso traguardo dei suoi 100 anni.

IN VOLO VERSO IL FUTURO – lo slogan che accompagna il logo dei suoi 100 anni – ed in continuità con i suoi valori e tradizioni del passato l'Aeronautica Militare continuerà ad assicurare la piena operatività dei suoi reparti e a sviluppare una risposta sempre più idonea ed efficace alle sfide del futuro che non può prescindere dall'abilità di essere costantemente all'avanguardia nell'innovazione e nel progresso tecnologico.

Araldica e simboli

tratto da: www.aeronautica.difesa.it

Un bagaglio di storia e tradizioni glorioso, costruito dalle imprese di uomini valorosi che, con passione, generosità e convinto orgoglio, hanno portato ovunque nel mondo il Tricolore e la Bandiera di Guerra dell'Aeronautica Militare.

Lo Stemma dell'Aeronautica Militare



Lo stemma dell'Aeronautica Militare, sormontato dall'aquila turrita, simbolo dei piloti militari, racchiude i distintivi di quattro squadriglie che, nel corso della 1ª Guerra Mondiale, si misero in luce per abilità, coraggio ed eroismo. Accompagna lo stemma il cartiglio con il motto "Virtute Siderum Tenus" – con valore verso le stelle – che sintetizza il coraggio, la bravura ed il sacrificio di tutti gli Aviatori italiani.

X SQUADRIGLIA FARMAN



Il "cavallo alato" con fiaccola raffigura il distintivo della "X Squadriglia Farman", costituita il 1º aprile 1913.

SQUADRIGLIA degli ASSI



Il "Grifo Rampante" rappresenta l'insegna della "91ª Squadriglia da Caccia", nota come "Squadriglia degli assi".

10ª SQUADRIGLIA da BOMBARDAMENTO CAPRONI



Il "Quadrifoglio" riproduce il simbolo della "10ª Squadriglia da bombardamento Caproni", impiegata in audaci azioni belliche durante la Grande Guerra.



LA SERENISSIMA



Il celebre "Leone di S. Marco" fu adottato come emblema dalla "87ª Squadriglia Aeroplani", ribattezzata "La Serenissima" in omaggio alla città di Venezia.

La Bandiera dell'Aeronautica Militare

La Bandiera è custodita a Palazzo Aeronautica all'interno dell'Ufficio del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica – Sala delle Costellazioni – e viene utilizzata in occasione di solenni cerimonie militari e civili durante le quali è parte integrante dello schieramento. Ogni movimento della Bandiera, di uscita o rientro dai ranghi, è preceduto dai segnali d'onore (tre squilli di attenti e saluto alla Bandiera) ed è accompagnata dalle note dell'Inno Nazionale.



Coccarda Tricolore



L'impiego di coccarde tricolori sui velivoli italiani, con disposizione dei colori rosso/bianco/verde, risale alla prima guerra mondiale. Tra il 1917 e il 1918, però, l'ordine dei colori è invertito, passando al verde/bianco/rosso probabilmente allo scopo di evitare errori di identificazione tra velivoli italiani e francesi. Quasi sicuramente alla fine della grande guerra, presso i reparti italiani, è ripristinata la disposizione originale dei colori delle coccarde il cui impiego, però, è pressoché abbandonato agli inizi degli anni Venti. Ufficialmente soppressa il 9 luglio 1936, la coccarda tricolore – con il bianco posto tra il rosso e il verde – ricompare sugli aeromobili italiani fin dai giorni immediatamente successivi all'armistizio dell'8 settembre 1943.

Sacrario Aeronautica Militare

Il Sacrario attualmente dispone di 204 loculi per le salme, di 198 loculi per cassette ossario e di 2 ossari comuni.

In occasione della commemorazione dei defunti viene officiato un rito in suffragio dei Caduti dell'Aeronautica Militare. Il Vicario Episcopale per l'Aeronautica Militare celebra messe dedicate in accoglimento delle richieste dei familiari.

Le autorizzazioni per la tumulazione delle salme, ai sensi del vigente regolamento, vengono concesse dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica.



ARMA AZZURRA

i corsi dell'Accademia Aeronautica battezzati da GIULIO VALLI da "Aquila" a "Zodiaco"

tratto da: www.conoscerelastoria.it
by Marco Petrelli - 28 Marzo 2022



Amm. Sq. Giulio Valli

Cento anni fa nasceva l'Aeronautica Militare.

Ma al tempo la celebre Accademia oggi sita a Pozzuoli non esisteva ancora e a dotare gli Allievi dell'Aeronautica di una sede per i Corsi ci pensò un uomo di mare... originario dell'Umbria, **Giulio Valli**.

Per i contemporanei associare la parola "marinaio" a Narni può far sorridere perché l'amenissimo borgo umbro alle porte di Terni dista oltre 100 chilometri dalla costa più vicina, eppure quell'angolo di Umbria verde al blu del mare è legato da quando i romani vi realizzarono un cantiere navale, i cui scafi scivolavano dolcemente sul Nera e sul Tevere fino al Tirreno. Non solo, perché in una vasta area nei pressi della stazione fanno, tuttora, capolino i resti dell'ex stabilimento SPEA (Società Prodotti Esplosivi Autarchici), struttura di proprietà della Regia Marina prima e della Marina Militare poi (fino ai primi anni Duemila).

Inoltre lo sviluppo tardo ottocentesco della siderurgia nella Conca ternana fa delle vicine acciaierie e delle sue maestranze risorsa ambita per la Regia Marina, dato che dal polo industriale provenivano scafi, artiglierie e ottimi macchinisti e ufficiali. Ufficiali come Giulio Valli, classe 1875, rampollo di una nobile famiglia di Narni il cui nome è legato allo sviluppo del paese a cavallo fra la fine del XIX e gli inizi del XX Secolo.

Il giovane Valli sceglie la carriera militare nella Regia Marina (percorso seguito anche da un altro dei quattro fratelli) ma con gli occhi rivolti verso l'alto. In piena Guerra italo-turca, infatti, è imbarcato sui dirigibili che appoggiano le truppe italiane in Libia, conflitto durante il quale gli italiani sono i primi a sperimentare il bombardamento aereo, con il lancio di una granata da un velivolo. Seppure lenti e poco manovrabili, le aeronavi si mostrano fondamentali per le operazioni di ricognizione a lungo raggio e anche per azioni di attacco al suolo, tanto da essere nuovamente schierate tre anni dopo nella Prima Guerra Mondiale, stavolta, però, i risultati ne indurranno un veloce ritiro dal servizio a fronte delle considerevoli perdite causate dalla caccia nemica.

Giulio combatte nella Grande Guerra volando con quella prima Squadriglia Navale per la quale il maggiore Gabriele D'Annunzio conia il motto "*Sufficit Animus! – Basta il coraggio!*" e al comando della quale partecipa al bombardamento di Pola (21-22 giugno 1918).

Alla fine delle ostilità Valli è Capitano di Vascello (equivalente di Colonnello), ha ricevuto una Medaglia d'Argento al Valor Militare ed è Cavaliere dell'Ordine Militare d'Italia.



La carriera andrà avanti ricoprendo incarichi nel Corpo di commissariato militare, nel Ministero delle Colonie, all'Ufficio personale della Marina; nel 1940 è a capo della Commissione per l'Armistizio fra Italia e Francia a Villa Incisa. Poi, la nomina a Senatore del Regno d'Italia.

Nel 1923, anno in cui nasce l'Aeronautica, Valli partecipa alla fondazione della Regia Accademia Aeronautica che, fino al 1926, è acuartierata negli spazi dell'Accademia Navale di Livorno.

L'Istituto cambierà più volte sede: Reggia di Caserta fino al '43, Forlì (per meno di un mese), Collegio Navale di Brindisi, Nisida (zona Bagnoli, dal '45 al '62) e infine l'attuale di Pozzuoli.

È sempre Valli, inoltre, a scegliere il nome dei 19 Corsi da allievo ufficiale (ruolo normale) dell'Accademia: da "Aquila" a "Zodiaco", che ad oggi sono arrivati alla quinta generazione. Unica eccezione il Corso "Rex" del 1936, mutato in "Rostro" nel 1956 ("Rex"



ricordava la monarchia) e per questo un anno "indietro" rispetto agli altri.



Un Texan T6 e la lapide che ricorda la SARVAM alla Scuola Allievi Marescialli Aeronautica Militare.

BIOGRAFIA

tratto da Wikipedia

GIULIO VALLI (Narni, 20 maggio 1875 – Narni, 9 novembre 1948) è stato un **Ammiraglio** e **politico italiano**

Studiò a **Parma**, vinse il concorso per l'ammissione all'**Accademia Navale** diventando allievo dal 5 novembre 1890.

Si imbarcò su varie navi dal 26 giugno 1891 e merita una particolare attenzione l'imbarco sulla **Nave Dogali** (dal 26 febbraio 1904 al 30 giugno 1906) dove tenne il grado di tenente di vascello.

Dal 1° marzo 1910 frequenta il Corso aeronautico a Roma fino al 30 novembre successivo e dal 1° dicembre vola sui dirigibili a **Campalto**.

Dal 3 dicembre 1911 è Comandante del reparto Dirigibili in Tripoli nel **Servizio Aeronautico della Marina** per la **Guerra italo-turca** fino al 3 gennaio 1913 ricevendo l'onorificenza di **Cavaliere dell'Ordine Militare d'Italia** nel grado di **Capitano di fregata**.

Dal 21 settembre 1914 è imbarcato sull'**Elba (incrociatore)** (che è una **Nave appoggio idrovolanti**) fino al 16 settembre 1915, dal 20 settembre torna ai dirigibili e dal 4 aprile 1916 comanda il Dirigibile M6 fino al 18 giugno 1917.

Partecipò alla **Grande Guerra** e fu decorato con **Medaglia d'Argento al Valor Militare** nel 1916 come Comandante di Dirigibile, di **Croce al merito di guerra** come osservatore d'idrovolante e ricevette l'onorificenza di **Ufficiale dell'Ordine Militare d'Italia** come Comandante di aeronave e come Comandante di aeronautica dell'Alto Adriatico (dal 18 aprile 1918 era alla Direzione Servizi Aeronautici Alto Adriatico di Venezia fino al 1° aprile 1919).

Dal 1° aprile 1919 va all'Ispettorato Aeronautico del **Ministero della Marina** fino al 19 giugno 1920, dall'11 luglio successivo comanda la **Cannoniera Capitano Verri** fino al 14 febbraio 1922 e dal 16 febbraio successivo torna all'Ispettorato Aeronautico del Ministero Marina fino al 18 agosto 1923.

Fu fondatore dell'**Accademia Aeronautica** presso l'**Accademia Navale** di Livorno dove rimase come Comandante dal 1° novembre 1923 al 1° aprile 1926, dal 10 giugno 1925 comanda il **Pisa (incrociatore)** fino al 1° novembre dello stesso anno, dal 1° aprile 1926 la **RN Brindisi (Classe Helgoland (incrociatore))** fino al 26 luglio successivo e dal 1° agosto 1926 la **Andrea Doria (nave da battaglia 1913)** fino all'8 dicembre successivo.

Dal 1° maggio 1928 va allo Stato Maggiore Marina diventando Sottocapo di Stato Maggiore dal 25 settembre 1929 all'8 ottobre 1932 e dal 25 gennaio del 1929 era anche un componente del Consiglio Superiore Coloniale del **Ministero delle colonie** fino al 16 ottobre 1932.

Dal 16 maggio 1934 è Direttore Generale del Personale e dei Servizi Militari al Ministero Marina fino al 22 agosto 1935 venendo promosso ad **Ammiraglio di Squadra** dal 29 agosto 1934, dal 12 settembre 1935 comanda il **Dipartimento marittimo** di Napoli fino al 1° marzo 1938 e dal successivo 19 maggio viene collocato in ausiliaria.

Dal 25 marzo 1939 diventa **Senatore** fino al 5 agosto 1943 e nell'aprile 1941 è Capo della sottocommissione per la Marina presso la Commissione Italiana per l'Armistizio con la Francia CIAF (costituita in base all'**Armistizio di Villa Incisa**).

Fu attaccatissimo alla città di **Narni** e si adoperò per il suo sviluppo.

Onorificenze Militari



Medaglia d'argento al valor militare

«Quale comandante di dirigibile dava prova di possedere alte virtù militari portando a felice compimento due missioni di guerra di considerevole importanza su obiettivi militari nemici, nonostante che avverse condizioni meteorologiche ed avarie sopravvenute ponessero la aeronave in circostanze particolarmente critiche.»

- Alto Adriatico-Lussin Piccolo, 3 ottobre 1916; Sebenico, 31 ottobre 1916 - D.L. 7 dicembre 1916



Cavaliere dell'Ordine militare di Savoia

«Come comandante del reparto dirigibili in Tripoli, diresse in modo veramente encomiabile tutto il servizio aeronautico, cantiere, ascensioni, esperimenti, ecc. Come comandante di dirigibile compie 55 ascensioni, di cui alcune

notevolissime, per la durata e la difficoltà del volo, per qualità di utili notizie fornite al comando e largo contributo nella rettifica delle carte della zona interna a Tripoli. Condusse a termine una numerosa serie di esperienze nel lancio bombe, sul rimorchio di aeroplani come bersaglio, sulle segnalazioni con truppe, dando in ogni circostanza tutta la opera sua senza risparmio, tutto il concorso prezioso della sua intelligenza, della sua tenace volontà e del suo coraggio e sangue freddo nei momenti più difficili.»

- Tripoli, luglio-ottobre 1912



Ufficiale dell'Ordine militare di Savoia

«Comandante di aeronave eseguì brillanti operazioni di guerra sul nemico. Preposto alla istruzione del personale aeronauta, e di aviazione, seppe preparare i combattimenti aerei a salda bravura, serena fiducia e alto spirito di sacrificio. Comandante di aeronautica dell'alto Adriatico, utilizzò e diresse le forze aeree di quell'importante settore, ottenendo fulgidi successi guerreschi, che contribuirono notevolmente alla vittoria.»

- Basso Adriatico, settembre 1915-novembre 1918



Medaglia commemorativa della guerra italo-turca 1911-1912



Croce d'oro per anzianità di servizio decorata di croce reale d'oro



Medaglia interalleata della vittoria



Croce al merito di guerra

«Osservatore d'idrovolante eseguì di giorno un efficace bombardamento della stazione idrovolanti di Pola, portandosi sull'obiettivo designato malgrado intenso fuoco nemico.»



Medaglia commemorativa dell'Unità d'Italia



Medaglia commemorativa della guerra 1915-1918

ACCADEMIA AERONAUTICA

L'Accademia Aeronautica fu fondata il 5 novembre 1923,

pochi mesi dopo la costituzione dell'Aeronautica Militare come forza armata indipendente, avvenuta il 28 marzo 1923.

tratto da: www.accademiaaeronautica.it



I corsi di formazione ebbero inizio presso l'Accademia Navale di Livorno.



Nel 1925, prevedendo che il crescente numero degli Allievi non avrebbe consentito la coabitazione con i colleghi dell'Accademia Navale, si decise di trasferire l'Accademia Aeronautica a **Caserta**, nella Reggia borbonica del **Vanvitelli**. Questa sede autonoma venne inaugurata il 10 dicembre 1926.

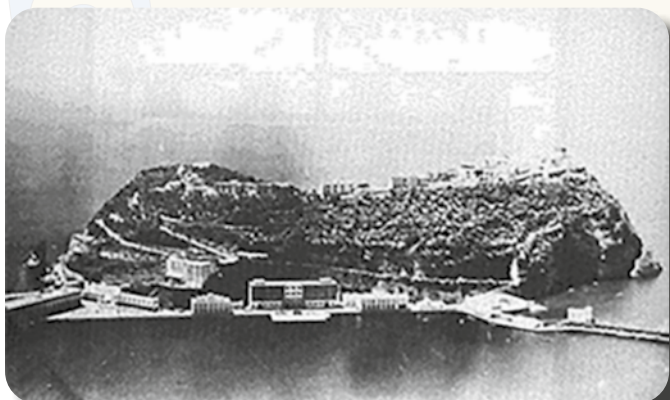
A Caserta, dal 1926 al 1943, furono formati gli aviatori che presero parte al secondo conflitto mondiale.



Nell'agosto del 1943, esigenze di carattere bellico indussero a trasferire l'Accademia presso il Collegio Aeronautico di **Forlì**.



Qui le attività istituzionali proseguirono fino al 10 settembre, per poi riprendere il 7 novembre 1943 presso il **Collegio Navale Niccolò Tommaseo di Brindisi**, dove, nel frattempo, si era costituita anche l'Accademia Navale.



Nel secondo dopoguerra, la ricerca di una sede autonoma divenne tema prioritario per la Forza Armata e da un'analisi logistica e geografica, una sede idonea apparve il vecchio idroscalo presso l'**Isola di Nisida** che, adibito fino ad allora a centro di affluenza dei



reduci, poteva consentire, con qualche lavoro di adeguamento, una sede idonea che avrebbe garantito un vantaggio addestrativo per i piloti dell'Aeronautica.



Nel 1953, in occasione del trentennale della fondazione dell'Istituto, venne discussa con particolare determinazione l'opportunità di collocare l'Accademia in una sede definitiva. Si decise di costruire l'Istituto a **Pozzuoli** su una collina, detta Monte Olibano, o Collina di San Gennaro, poco distante dalla precedente sede di Nisida. L'Accademia si insediò nel gennaio 1962 dando inizio alla terza generazione con il Corso Aquila III.

Elenco dei corsi regolari e dei relativi motti

(tra parentesi l'anno di ingresso in Accademia delle diverse generazioni)

1. **Aquila** - (1923, 1942, 1962, 1981, 2000, 2019)
- *Aquila, ad astra audacter!*
2. **Borea** - (1924, 1944, 1963, 1982, 2001, 2020)
- *Borea, boream devince*
3. **Centauro** - (1925, 1945, 1964, 1983, 2002, 2021)
- *Centauro, alla tua corsa la nube è fango e il vano vento è suolo*

4. **Drago** - (1926, 1946, 1965, 1984, 2003, 2022)
- Con l'artiglio e con l'ala
5. **Eolo** - (1927, 1947, 1966, 1985, 2004)
- Eolo, è vela alla tua furia l'ala e il cuore è prora dritta all'infinito
6. **Falco** - (1928, 1948, 1967, 1986, 2005)
- Falco, è tuo nido l'Italia tuo orizzonte il mondo
7. **Grifo** - (1929, 1949, 1968, 1987, 2006)
- Vola sempre, domina ovunque, sgomina chiunque
8. **Ibis** - (1930, 1950, 1969, 1988, 2007)
- Victor Redibis
9. **Leone** - (1931, 1951, 1970, 1989, 2008)
- Ad te nitor gloriamque contendo
10. **Marte** - (1932, 1952, 1971, 1990, 2009)
- O giungere o spezzare
11. **Nibbio** - (1933, 1953, 1972, 1991, 2010)
- Excelsa assequor, ima despicio!
12. **Orione** - (1934, 1954, 1973, 1992, 2011)
- Fulminando imperverso
13. **Pegaso** - (1935, 1955, 1974, 1993, 2012)
- Cum pennis cor
14. **Rex** - (1936) - Rex altitudinis;
15. **Rostro** - (1956, 1975, 1994, 2013)
- Rostro adversa frango
16. **Sparviero** - (1937, 1957, 1976, 1995, 2014)
- Accipiter velut
17. **Turbine** - (1938, 1958, 1977, 1996, 2015)
- Vi et impetu turbinis
18. **Urano** - (1939, 1959, 1978, 1997, 2016)
- Audacius audere
19. **Vulcano** - (1940, 1960, 1979, 1998, 2017)
- Ardens urit
20. **Zodiaco** - (1941, 1961, 1980, 1999, 2018)
- Sidera Feriam

La bandiera dell'Accademia

Il 28 marzo 1923, il re **Vittorio Emanuele III**, consegnò la bandiera di istituto all'allora comandante dell'Accademia, colonnello **Giuseppe Valle** che la consegnò nelle mani del primo aspirante del corso Aquila, **Fausto Cecconi**, medaglia d'oro al valor aeronautico alla memoria.

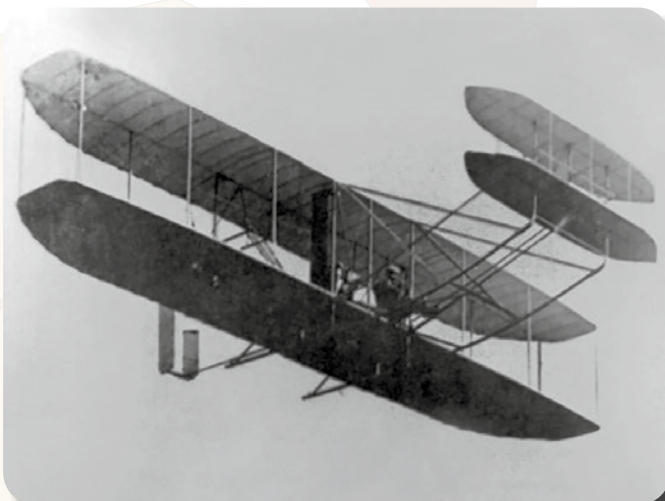
La bandiera fu modificata in conseguenza della proclamazione della Repubblica e della sostituzione della bandiera nazionale per la rimozione dal drappo dello scudo sabaudo, stemma di **Casa Savoia**, in conformità all'articolo 12 della **Costituzione della Repubblica Italiana**. Il 10 dicembre 1947 sul sedime dell'**Aeroporto di Napoli-Capodichino**, la bandiera fu sostituita alla presenza del **Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica**.



Una pietra miliare nella storia del volo

Il 17 dicembre 2003 si è celebrato il centenario del primo volo realizzato negli Stati Uniti ed esattamente a Kill Devil Hills non lontano dalla cittadina di Kitty Hawk in North Carolina.

Un evento sognato e tentato sempre dall'uomo e reso possibile grazie all'ingegno pratico di due fratelli meccanici di biciclette, **Orville** e **Wilbur Wright** che avevano la loro officina a Dayton (Ohio): il volo di un mezzo a motore più pesante dell'aria.



I due fratelli riuscirono a disegnare e costruire un aeroplano, chiamato **Flyer** (il volatore) risultato di un programma sperimentale che iniziarono nel 1899 e che conclusero nel 1905 con la costruzione di un modello in grado di volare regolarmente.

Il **Flyer**, primo velivolo a motore, più pesante dell'aria e governabile da un pilota a bordo, era costruito in legno di abete e frassino e

rivestito di mussola (filato di cotone leggero). Questa caratteristica rendeva la struttura leggera, sufficientemente forte e decisamente flessibile. Il motore montato era un semplice quatto cilindri disegnato e realizzato in proprio dai due fratelli con una potenza di 12 cavalli.



Per guidare il Flyer il pilota era disteso bocconi con la testa in avanti e con la mano sinistra sul controllo di cabrata. Il controllo laterale era ottenuto inclinando le estremità delle ali in senso opposto tramite fili attaccati ad una intelaiatura di sostegno fissata sull'ala più bassa. Il pilota spostava l'anca da una parte e dall'altra per azionare il meccanismo che controllava anche il timone.



Quel famoso giorno **Orville Wright** lanciò il traballante biplano lungo un binario di legno lungo 65 metri e decollò rimanendo in volo 12 secondi percorrendo una distanza di 37 metri!

Quello stesso giorno l'aereo riuscì a staccarsi da terra altre tre volte. Nell'ultimo volo Wilbur percorse circa 260 metri e rimase sospeso per ben 59 secondi!

Da quel momento tutto apparve più facile. In poco tempo il volo del Flyer stimolò un rapido sviluppo su base industriale di questo nuovo mezzo di trasporto e così, già durante la 1^a Guerra Mondiale, molti paesi riuscirono a costruire aeroplani e ad utilizzarli in battaglia come arma bellica in grado di fare la differenza.

Quei principi del volo così semplicemente realizzati in un'officina di biciclette consentirono in tutto il mondo di avviare un processo di sviluppo aeronautico che ancora oggi continua.



Ebbene, l'anniversario di quel volo non è passato inosservato perché in due diverse località, con due repliche del primo Flyer è stato ripetuto l'evento ottenendo due ben diversi risultati.

Il primo è avvenuto nello stesso campo di volo di Kill Devil Hills con un modello costruito grazie alla sponsorizzazione della Ford Motor Company e con una spesa di 1,2 milioni di dollari.



L'altro si è celebrato a Guidonia, aeroporto mitico per la storia dell'Aeronautica Militare Italiana, con una replica costruita in proprio dall'imprenditore trevigiano **Giancarlo Zanardo** e con una spesa decisamente più contenuta che non supera i 100.000 dollari.

Mentre però il tentativo negli USA è miseramente finito in una pozzanghera di fango con un'ala spezzata, quello di Guidonia, è perfettamente riuscito.

Il modello di Zanardo è rimasto in volo ben più dei 12 secondi di un secolo fa.

La diversità tra il modello di Zanardo e quello del primo Flyer la si trova nella modalità della corsa di decollo che anziché essere sul binario, quello di Zanardo è su ruote che dopo il decollo vengono



sganciate lasciando poi la possibilità di atterrare sulla struttura arcuata a forma di pattini.

Il sistema su binario consisteva in una guida in legno fissata a terra sulla quale scorreva una trave trasversale sagomata che al decollo rimaneva a terra e sulla quale poggiavano i due longheroni arcuati a forma di pattini indispensabili per l'atterraggio.

La direzione lungo la guida era assicurata da un ruotino in ferro posizionato nella parte terminale del timone. Per evitare la caduta dell'ala uno dei due fratelli la sosteneva durante la corsa di decollo.

A difesa del tentativo americano c'è l'attenuante del tempo non proprio favorevole. In una giornata di pioggia con i venti della costa della North Carolina insolitamente calmi, è risultato impossibile ripetere la *performance* dei fratelli Wright.

Il volo quindi è fallito non solo per la pioggia ma soprattutto per il vento che è stato inferiore al minimo previsto di 18 km/ora. Il giorno che volarono i due fratelli il vento soffiava a circa 40 km orari!

Per quanto riguarda l'imprenditore Zanardo, appassionato costruttore di velivoli d'epoca ed aviatore esperto, pur rispettando le caratteristiche costruttive del Flyer, ha preferito trovare la soluzione più pratica dell'utilizzo delle ruote per garantirsi un impiego del velivolo su qualsiasi avio superficie e senza la pur minima assistenza.

Del Flyer sono state realizzate varie repliche, soprattutto negli USA, ma ciò che è veramente interessante è che quella italiana è l'unica che vola. Cosa che ha attirato addirittura l'attenzione di alcuni tecnici della NASA, giunti in Italia per studiare la versione costruita da Zanardo e dal suo *team*.

Tornare su questo evento così lontano nel tempo viene da pensare giustamente quanta strada è stata fatta in campo aeronautico e quanto oggi il mezzo aereo è utilizzato nel mondo.

E' giusto dire che allora i tempi erano maturi per spiccare il volo e questo perché in molte parti del mondo c'erano persone ardimen-

tose che si cimentavano a sfidare le leggi della natura. Quasi sicuramente altri saranno riusciti a volare prima, ma non c'è dubbio che la prima documentazione fotografica e testimoniale si ha con i fratelli Wright.

C'è da dire inoltre che gli stessi Wright, contrariamente a tutti gli altri sperimentatori che avevano preso come modello di volo gli uccelli, hanno progettato un velivolo con i piani di profondità posti nella parte anteriore anziché in quella posteriore! Soluzione che fu quasi subito scartata e che non trovò nel prosieguo alcun sostenitore.

Comunque l'importanza di quel volo non è sfuggita ai politici che ne videro subito l'enorme valenza strategica per la conquista dell'aria. Da lì si è partiti con l'impiego dell'aereo per scopi militari come la ricognizione e fotografia aerea, il bombardamento ed il mitragliamento. Ed ecco che lo troviamo protagonista nella Prima Guerra Mondiale.

Rimarrà protagonista, con prestazioni sempre più spinte, nella Seconda Guerra Mondiale su tutti i fronti ed è lecito affermare che l'esito di quella guerra a favore degli alleati lo si deve sicuramente alla supremazia aerea raggiunta grazie anche all'enorme potenziale americano.

Nel dopo guerra lo sviluppo dei principi aerodinamici e della propulsione aerea portò ai velivoli a reazione raggiungendo prima la velocità del suono e poi superandola abbondantemente.

Oggi i velivoli da combattimento, forniti di un'*avionica* sofisticata e ridondante, sono in grado di colpire un obiettivo con un margine di errore di pochi centimetri e volare in qualsiasi condizione di tempo con sistemi di navigazione autonomi e satellitari.



Tralasciando l'uso bellico, le cui finalità sono solo distruttive ma che comunque rappresenta la spinta più forte nel campo della ricerca di nuove tecnologie che poi trovano realizzazione in campo civile, si può dire che l'impiego dell'aereo per scopi civili ha cominciato a prendere piede a cavallo delle due grandi guerre.

E' in quel periodo infatti che si iniziano a vedere le prime Com-

pagnie Aeree con aeroplani e idrovolanti plurimotori in grado di trasportare passeggeri a distanze sempre più ragguardevoli.

Oggi l'aviazione commerciale è in grado di volare con estreme sicurezza in ogni angolo della terra con aerei forniti di ogni "comfort" e con uno sviluppo di attività impressionante, sorvolando anche le calotte polari e trasportando un gran numero di passeggeri e merci.



Se il mondo lo sentiamo più vicino, quasi dietro l'angolo, è proprio grazie a questo mezzo capace di colmare le distanze ed avvicinare le varie civiltà, una volta così lontane e poco conosciute.

C'è da aggiungere, inoltre, che l'aereo ha trovato innumerevoli altre forme di utilizzazione. Nel campo della ricerca scientifica, in agricoltura, nell'assistenza alle popolazioni in difficoltà per calamità naturali, nella ricerca e soccorso dei dispersi, nella protezione civile per lo spegnimento incendi.

Se poi si vuole aggiungere l'elicottero, macchina più elaborata che è una conseguenza diretta dell'aeroplano, possiamo ben dire che il mezzo aereo fa parte ormai della nostra quotidianità e che concorre in maniera preponderante a migliorare la nostra qualità della vita.

Certo, i fratelli Wright non potevano immaginare quale sviluppo e quali diversificazioni di impiego avrebbe avuto il loro mezzo traballante. Sapevano però che quel mezzo poteva rappresentare una grande conquista, quella di sollevarsi da terra e volare come gli uccelli, che è stata sempre nei secoli la grande aspirazione dell'uomo.

Ci hanno creduto, impegnandosi a fondo, a quella loro idea e alla loro capacità di vederla realizzata ed è per questo che oggi siamo qui a ricordare quei due ingegnosi meccanici di biciclette.

Gen. B.A. (r) NAZZARENO ACQUISTUCCI

Addio a **PIETRO PURPURA**

**Ten. Colonnello Pilota - Comandante Aviazione Civile
gregario sx (n° 4 -2 -7) e solista
alle Frecce Tricolori dal 01/11/1964 al 10/07/1981
Socio del "Circolo della P.A.N." dal 1998
deceduto il 16 gennaio 2023**



Lo storico pilota d'aereo, "gregario sinistro e solista" delle Frecce Tricolori, **PIETRO PURPURA** ha spiccato l'ultimo volo. Aveva 86 anni, era nato a Palermo ma aveva sempre vissuto in Friuli. La sua è stata una «vita tra le nuvole».

«Purpura ha dato molto all'Aeroclub Friulano, ricordo l'ultima volta che l'ho incontrato al club nel luglio scorso. Già stanco e provato nel fisico, volle venire comunque a condividere qualche momento con gli allievi della Douhet, con i quali si intrattene con molta disponibilità e dolcezza. Un gran pilota ed una grande persona», scrive su Facebook Michele Florit - Presidente Aeroclub Friulano.



Pietro Purpura (in piedi) (seduti da sx) Anticoli, Schievano, Ferrazzutti, Barbini, Cumin, Meacci, Linguini

Chi era Pietro Purpura

Dopo vari corsi di volo si arruolò in Aeronautica Militare e nel 1964 entrò a far parte delle Frecce Tricolori fondate appena tre anni prima nella base di Rivolto (Udine) ai comandi del G.91 PAN.

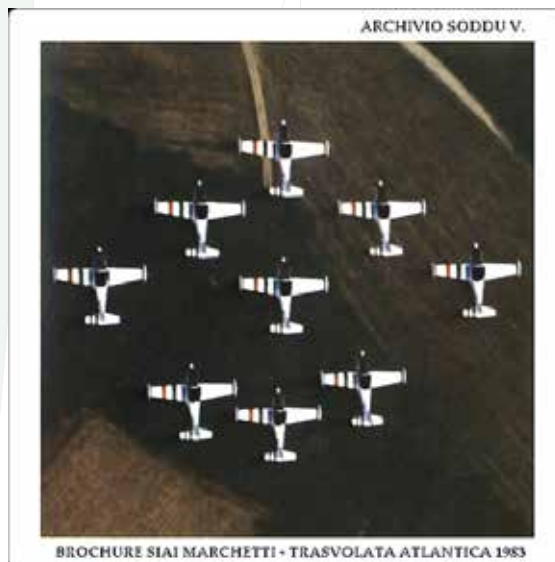


Purpura ha volato con le Frecce fino al 1981, raggiungendo il grado di Tenente Colonnello, prendendo parte a oltre 300 manifestazioni e a circa 50 sorvoli in Italia e all'estero.



Come "solista" ha incassato più "G" di tutti gli altri piloti della formazione effettuando acrobazia al limite della manovrabilità del velivolo.

Lasciò l'Aeronautica dopo 4 mila ore di volo.



Nel 1983 fu uno dei piloti che a bordo di nove monomotori a elica attraversarono l'Atlantico per commemorare lo storico volo di Balbo di 50 anni prima ed esibirsi negli Stati Uniti.





Successivamente fece parte della prima pattuglia acrobatica civile, le Alpi Eagles, gli amici e i colleghi lo ricordano per le incredibili acrobazie in grado di compiere.



da sx: Montanari, Valori, Bernardis,
Purpura, Boscolo, Soddu

Il Comandante GIUSEPPE LIVA ricorda il suo "mentore"

Caro PIERO,

sono qui con tanti amici e colleghi a parlare di te, a ricordare il passato.

Il mio primo incontro con te è stato nel 1966 quando, da studente dell'ultimo anno del Malignani, sono venuto in visita a Rivolto.

Ovviamente per me eri un "idolo", una persona da imitare nel mio percorso ideale, perché volevo intraprendere la tua stessa via ... divenire Pilota Militare.

Ci siamo poi ritrovati più avanti all'Aeroclub Friulano dove frequentavo il corso per il mio Brevetto di volo di 1° grado.

Il tempo è trascorso ed io, divenuto Pilota Militare, aspiravo entrare nelle Frecce Tricolori.

Sono ricorso alla "tua collaborazione" nel momento in cui ho chiesto di entrare a far parte della P.A.N..

Così sono giunto a Rivolto dove tu e Massimino Montanari mi avete caldamente introdotto nel 313° Gruppo.

Ti ho molto apprezzato negli anni della mia permanenza come pilota anziano e, in particolare, come "Biga" a terra. Eri inflessibile e preciso nelle istruzioni e nelle correzioni. I tuoi briefings erano pignoli e lunghissimi, ma efficaci.

Quando abbiamo volato insieme in Pattuglia eri il SOLISTA, ma per tutti noi rimanevi sempre "Pieri Bighe".

Le nostre strade si sono divise, ma ci siamo poi ritrovati a volare ancora insieme quando la SIAI decise di commemorare il 50° della traversata Atlantica di Italo BALBO ed abbiamo volato in formazione sull'oceano fino in Canada, pilotando nove velivoli mono-

motore ad elica ... tra tante incognite ed azzardi. Ma è stata un'ennesima avventura di grande professionalità per tutti noi coinvolti. Poi ci siamo ritrovati ancora, negli anni a seguire, a volare con i nostri soliti amici ex PAN ... nelle manifestazioni delle mitiche "Alpi Eagles". A detta degli esperti il "miglior Team Acrobatico civile dell'epoca.

Tu sempre bravo, preciso, umile e affidabile compagno di acrobazie. Un vero "manico" nel volo, un "signore" a terra.

Il nostro cuore è sempre rimasto nel cielo ed è lì che ti attendono tutti i carissimi colleghi che ci hanno preceduto.

Arrivederci PIERI

BEPPE LIVA



PIERO ROSIGNOLI ci ha lasciato

Col. AArS – Responsabile P.R. e Speaker
alle Frecce Tricolori dal 06/09/1978 al 03/12/1979
Socio del “Circolo della P.A.N.” dal 1998
nato a Montepulciano (SI) il 28.2.1944
deceduto il 2 luglio 2022



Piero Rosignoli arriva a Rivolto il 6 settembre 1978 e familiarizza immediatamente con noi ufficiali celibi che allora abitavamo negli alloggi a noi destinati a Campoformido, dove transitoriamente dimoravano anche i nuovi piloti assegnati alla PAN in attesa di essere raggiunti in una sistemazione adeguata dalle loro famiglie. In quel periodo erano Fabio Brovedani e Vito Posca.

Piero era garbato, elegante e, al tempo stesso, simpatico, aperto e disponibile e sempre pronto alla battuta appropriata. Perfino l'accento toscano, che all'orecchio di un veneto può suonare talvolta aspro, in lui pareva essersi arrotondato, forse a causa dalla lunga permanenza in quel di Milano.

Entrammo in amicizia facilmente, ricordo che quando Piergianni Petri mi portò in volo sul G91T non esitò a prestarmi la sua tuta di volo.

Il suo compito agli inizi non fu facile dovendo egli raccogliere come PIO l'eredità di una colonna storica della PAN, Renato Rocchi, per quanto potevo come medico addetto alla PAN gli offrivamo tutto il sostegno morale e professionale possibile.



**30.11.1978 - Cap. Pil. PETRI Piergiorgio e il
S.Ten. LAVEZZO Dr. Pietro a bordo sul G 91 T**

Dotato di grande *savoir faire* e di fine ironia, accoglieva con gentilezza ed affabilità ogni sorta di visitatori della PAN, dagli alti ufficiali alle scolaresche. Sensibile al fascino femminile, diventò presto proverbiale la sua discreta e rispettosa galanteria nei confronti delle insegnanti che accompagnavano le comitive di studenti.

Dopo che agli inizi del 1979 Assenzio Gaddoni, mio amico e mio principale riferimento presso la PAN, rientrò al 103°, il nostro rapporto di amicizia divenne ancora più stretto e quando a mia volta giunsi al termine del mio servizio, Piero fu la persona dalla quale mi separai con grande difficoltà.





Rimanemmo in contatto indiretto tramite Assenzio che di tanto in tanto ci informava sui nostri eventi di vita.



Abbiamo ripreso i contatti diretti con l'insorgere della sua malattia che Piero ha accettato, affrontato e sostenuto con ammirevole, saggezza, equilibrio e fermezza. Nell'ultima fase mi disse: "Quando infine arriverà lei, mi farò da parte".

Addio Piero Rosignoli, ufficiale e gentiluomo.

Dott. PIETRO LAVEZZO

ERMINIO VAU
...non è più tra noi

M.Ilo 1^a Cl. Sc. – Motorista, Capo Velivolo
alle Frecce Tricolori dal 06/09/1978 al 03/12/1979
Socio del "Circolo della P.A.N." dal 1998
nato a Bertoliolo (UD) il 25.9.1937
deceduto il 25 novembre 2022

Vau Erminio ci ha lasciato.

Erminio di anni 85 si era formato nella Scuola Specialisti



dell'Aeronautica Militare, era apprezzato per le sue qualità ed impegno professionale, orgoglioso del periodo, seppur breve, alle "Frecce Tricolori" e lo dimostrava con il suo attaccamento al Circolo della PAN partecipando a tutti gli eventi da esso organizzati. Originario di Bertoliolo (UD) è mancato a Novara dove ha lavorato fino al suo pensionamento.



Si riporta un pensiero pubblicato su una pagina social:

"Cieli blu Erminio di te rimarranno tanti bei ricordi fatti di sorrisi e di una bonaria ironia che ti ha sempre caratterizzato."



**Cavaliere Ordine al Merito
della Repubblica Italiana**



Cavaliere Ordine di Malta



FIGURE DA NON DIMENTICARE

Sabato 16 aprile 2005 a Susegana, un paese del trevigiano a ridosso del Piave, è stato scoperto un cippo a ricordo di quattro eroi caduti in combattimento con il loro velivolo: un bombardiere Ca 3 di costruzione interamente italiana.



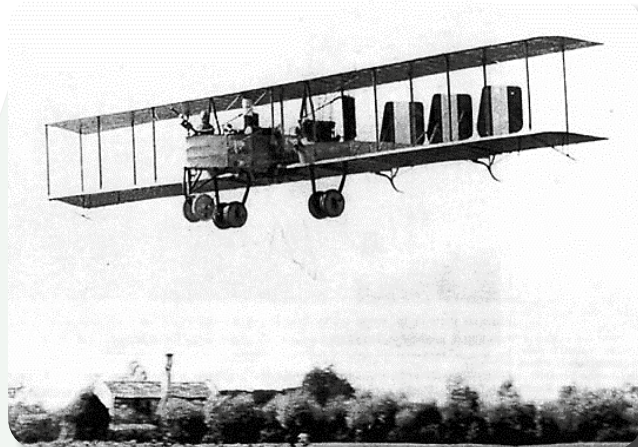
Susegana (TV) – Cerimonia commemorazione



**Aeroporto Aviano: 94° Anniversario Pagliano e Gori
Pagliano, Gori, Andri, Caglio**

Si tratta di un evento accaduto ben 88 anni fa durante la 1^a Guerra mondiale quando gli austriaci, giunti fino al Piave, minacciavano di straripare ovunque.

Era il 30 dicembre del 1917 quando un bombardiere *Caproni Ca 3*, con i piloti Cap. Maurizio Pagliano e il Ten. Luigi Gori e i soldati mitraglieri Arrigo Andri e Giacomo Caglio di ritorno da una missione di bombardamento sulle postazioni austriache, precipitò in fiamme proprio a sud di Susegana abbattuto dal fuoco nemico.



Nel 1914 il Caproni con 3 motori Isotta Fraschini da 300 CV fu adottato dalla nostra Aviazione Militare quale apparecchio da bombardamento e fu il primo tipo di concezione italiana che prese parte alla guerra.



Il Ca 3 aveva due posti di pilotaggio e due mitragliatrici Fiat 14 calibro 6.5 x 52, una in prua ed una sul retro dell'ala, sopra l'elica posteriore. Poteva trasportare un carico di bombe di 300 kg.



Perché tutto questo tempo per dare il giusto e riconoscente tributo ai quattro giovani eroi? E perché proprio ora? In verità, subito dopo la caduta del Ca 3, fu approntata una tomba sul luogo che con il tempo fu rimossa, le spoglie degli aviatori portate in altre località e così quel luogo venne dimenticato. Poi, recentemente, in un convegno degli aviatori del "Casentino" in Toscana, l'imprenditore di Conegliano Giancarlo Zanardo, esperto aviatore e costruttore di velivoli d'epoca, venuto a conoscenza della caduta del Ca 3 a Susegana, ha iniziato una serie di indagini rigorose che hanno portato all'individuazione del punto esatto.

Uno degli elementi che ha concorso in maniera determinante ad individuarne l'area, ormai inglobata nell'area urbana, è stato il ritrovamento di un bossolo esploso, ma non sparato, trovato proprio nelle immediate vicinanze del punto indicato dalle carte militari dell'epoca, grazie al metal detector.



Bossolo ritrovato Bossolo sparato Bossolo integro

Il bossolo di sinistra è stato spaccato in due da un'esplosione interna, come si può notare dal tipo di lacerazione, e la capsula non mostra il segno della percussione. Il bossolo riporta i contrassegni nel fondello B.P. – B-17 segno distintivo del Pirotecnico di Bologna fabbricato nel 1917.



Cartuccia ritrovata esplosa

Cartuccia sparata

Cartuccia integra

Da qui la volontà precisa, con il sostegno delle varie realtà imprenditoriali della zona ed il coinvolgimento delle autorità locali, di erigere un segno tangibile di questo evento che, in quel particolare momento storico, così critico per le sorti della guerra, privò il Comando italiano di due eccellenti piloti che avevano già dimostrato il loro eroismo e la loro bravura in tante incursioni sul suolo nemico.

Pianse la prematura morte anche il vate Gabriele d'Annunzio che con loro aveva condiviso il rischio e le emozioni delle azioni su Pola, piazzaforte austriaca (2 marzo, 3 aprile, 8/9 agosto 1917) e su Cattaro il 4 ottobre successivo, partendo da Gioia del Colle (Bari) con un *Caproni* la cui carlinga aveva disegnato un asso di picche.

Pagliano e Gori possono essere considerati i piloti preferiti di d'Annunzio e se non fossero periti a Susegana avrebbero effettuato il famoso volo su Vienna. Infatti con d'Annunzio si stavano preparando seriamente a quel volo. Avevano fatto apportare modifiche ai serbatoi del Ca 3 per aumentare l'autonomia e per questo avevano provato un volo della stessa distanza decollando dal campo la Comina (Pordenone) di oltre 1000 km



da sx: Maurizio Pagliano e Luigi Gori davanti al loro bombardiere Caproni Ca.3 che reca, sul muso, le date delle missioni su Pola.

Con la disfatta di Caporetto, però, i due brillanti piloti sono stre-

nuamente impegnati nell'arginare l'avanzata degli austriaci proprio sul Piave e debbono perciò abbandonare l'impresa che sarà realizzata, l'anno successivo, con un altro velivolo, lo SVA della la 87° Squadriglia "Serenissima" del Cap. Antonio Palli il 19 agosto 1918.



da sx: G.B. Pratesi, Maurizio Pagliano, Gabriele d'Annunzio e Luigi Gori

Entrambi si guadagnano in questo periodo la terza medaglia d'argento. Le altre due le avevano ottenute per le imprese di guerra del 1916 e per un'azione notturna sul cielo di Nabresina-Prosecco il 24 giugno del 1917.

Il Cap. Maurizio Pagliano era nato a Porto San Maurizio l'11 ottobre 1890 da padre italiano e da madre tedesca.

Il Ten. Luigi Gori era nato a Pontassieve il 13 marzo 1894 da padre impiegato presso il Comune e la madre insegnante elementare. Muoiono il primo a 27 anni e il secondo a soli 23.



L'equipaggio di Pola con Pagliano, d'Annunzio, Gori, e Della Martina

Pagliano e Gori hanno storie e provenienze diverse ma si trovano insieme accomunati dal Caproni e dalle vicende della guerra.

Fanno subito binomio inscindibile, come è giusto che sia, quando si rischia giorno per giorno la vita propria e quella degli altri. Si esaltano e osano sempre nelle loro azioni che risultano sempre importanti per le truppe a terra.

Siamo agli inizi della meravigliosa avventura aerea ed il mezzo più pesante dell'aria è diventato strategicamente e tatticamente importante nelle azioni militari. Tutto deve essere sperimentato e provato.

Questi due piloti lo fanno e si impegnano con entusiasmo in nuove tecniche aviatorie e di navigazione. Operano con coraggio anche di notte utilizzando la strumentazione minima di allora: bussola, orologio ed altimetro.

Il volo di notte, ovviamente più difficoltoso, garantiva più possibilità di riuscita sia per la sorpresa che per la mancanza di fuoco di sbarramento.

Sono molte ed eclatanti le azioni offensive che i due piloti riescono a portare brillantemente a buon fine ed è per questo che il vate d'Annunzio li vuole conoscere e ne diventa compagno di nuove avventure.

Poi quel 30 dicembre del 1917 interrompe definitamente la loro esaltante avventura e caddero in fiamme a Susegana. Erano le 12.40 come riporta un comunicato di Berlino alla Croce Rossa Internazionale. Alla loro morte d'Annunzio scrisse *"...onore alla coppia eroica, per la vita e per la morte!"*

E quando compì la famosa *"Beffa di Buccari"* (10-11 febbraio 1918) la dedicò ai due cari compagni.

Oggi i loro nomi si ricordano soprattutto perché sono legati all'Aeroporto di Aviano, dove operano Gruppi rotazionali di volo americani, che porta il nome dei due giovani eroi e all'Aeroporto di Firenze-Peretola che è intitolato a Luigi Gori.

E' giusto però che i loro nomi siano ricordati anche lì dove hanno interrotto il volo di ritorno. E il cippo che è stato posto si aggiunge a tanti altri che da quelle parti marcano visibilmente un'area che giustamente è riconosciuta sacra alla Patria. Lì tanti giovani, provenienti da ogni angolo d'Italia, hanno combattuto e sono morti. Pagliano, Gori, Andri e Caglio fanno parte di quella schiera.

Oggi, a distanza di tanti anni, è giusto e sacrosanto riappropriarci della nostra storia rivalutando e facendo conoscere queste nobili figure che con il loro estremo sacrificio hanno onorato il nostro Paese.

Gen. B.A. (r) NAZZARENO ACQUISTUCCI

Nella pagina accanto vi è la fotografia del Monumento all'equipaggio del Ca 3 progettato da Renato Fornaciari (Architetto e Pilota) e costruito da Giancarlo Zanardo (Com.te Pilota) sul luogo dove è caduto il Caproni Ca3 n° 2362 dopo un combattimento aereo avuto con l'asso Benno Fiala Ritter Von Fernbrugg.



Ai comandi del *Caproni* c'era il Cap. Maurizio Pagliano, il Ten. Luigi Gori con l'equipaggio composto dai soldati Arrigo Andri e Giovanni Caglio. Nel tremendo impatto perirono tutti e l'aereo andò distrutto incendiandosi. Il Monumento si trova in Via Casoni a Susegana (TV).

Giancarlo Zanardo ha costruito la replica del bombardiere trimotore della prima guerra mondiale negli ultimi sette anni per la Collezione Jonathan presso l'aeroporto Francesco Baracca a Nervesa della Battaglia (TV). È il più grande aereo che ha costruito fino ad oggi.

Zanardo ha fatto il primo volo con il *Caproni* CA.3 da lui costruito martedì 3 Marzo 2015 alle ore 15:50.



FRANCO LUCCHINI

tratto da Wikipedia

Franco Lucchini (Roma, 24 dicembre 1917 – Catania, 5 luglio 1943) è stato un Ufficiale e Aviatore italiano. Capitano della Regia Aeronautica, fu un eroe di guerra della 2ª Guerra mondiale decorato con la Medaglia d'Oro al Valore Militare alla memoria.



Insieme ad **Adriano Visconti** (*UN EROE DIMENTICATO* ricordato nel Notiziario del "Circolo della P.A.N." del 30 aprile 2012 alle pagg. 6,7,8,9,10), fu il miglior "Asso" della Regia Aeronautica Italiana durante Guerra civile spagnola e la 2ª Guerra mondiale.

A questo pilota vennero accreditate 26 vittorie aeree individuali e ulteriori 52 condivise con altri piloti, inclusi i 5 abbattimenti ottenuti in Spagna.

Veniva chiamato "il Francesco Baracca della seconda guerra mondiale".

Biografia

Franco Lucchini nacque a Roma il 24 dicembre 1917. La sua passione per il volo fu stimolata dai racconti di due amici di famiglia come Gian Giacomo Chiesa, Direttore della Scuola di pilotaggio di Cerveteri, e il Colonnello Bertolini, Comandante dell'aeroporto di Furbara, poi caduto nei cieli d'Etiopia. Lucchini entrò a far parte della Regia Aeronautica come Ufficiale di complemento nel 1935.

Ottenne il Brevetto di Pilota Militare presso la Scuola Aeronautica di Foggia nel luglio 1936 e venne in seguito assegnato alla 91ª Squadriglia Aeroplani da Caccia del 4° Stormo.

Guerra civile spagnola

Nel 1937 Lucchini decise di partire volontario per la guerra civile spagnola. Il 22 luglio si imbarcò a Ostia su un cargo diretto a Cadice. Fu assegnato alla 19ª Squadriglia, 23° Gruppo Caccia Aviazione Legionaria, basato a Torridoe ed equipaggiato con caccia biplani Fiat C.R.32.



Durante il conflitto civile spagnolo, a Lucchini vennero accreditare 5 vittorie aeree, nel corso di 122 missioni di volo.

Fu a sua volta abbattuto due volte, la seconda – il 22 luglio 1938 – dagli Polikarpov I-16 di scorta, dopo aver fatto precipitare un bombardiere Tupolev ANT-40 (Tupolev SB-2). Lanciatisi con il paracadute, venne fatto prigioniero ma riuscì a scappare nel febbraio 1939.

Le sue vittorie in Spagna gli valsero la promozione al ruolo di ufficiale di ruolo effettivo ed una Medaglia di Argento al Valor Militare. Tuttavia il numero dei suoi abbattimenti in Spagna è, secondo alcuni storici, sovrastimato, forse nell'intento di farlo apparire, davanti all'opinione pubblica, come il "Baracca della seconda guerra mondiale".

Secondo alcune fonti, in effetti, in Spagna, Lucchini avrebbe ottenuto solo una vittoria confermata, oltre ad altre in collaborazione con altri piloti.

Al termine della guerra civile Lucchini rientrò al suo reparto d'origine per poi passare alla 90ª Squadriglia dello stesso Stormo Caccia nell'aprile 1940.

Seconda guerra mondiale



Il Sottotenente **Lucchini** mentre controllava la rotta prima di una missione, all'aeroporto di Teruel all'inizio dell'estate 1938. Il suo aereo era "3-6" della 19ª Squadriglia, XXIII Gruppo.

La 90ª Squadriglia, dopo essere stata riequipaggiata con il nuovo caccia Fiat C.R.42, venne inviata in Africa settentrionale, dove l'11 giugno 1940 Lucchini volò per la prima missione di guerra a protezione di Tripoli.

Il 21 giugno, attaccava uno Short Sunderland, già attaccato senza risultato da un altro Fiat C.R.42 e da due C.R.32 al largo di Tobruk. Lucchini colpì il grosso aereo inglese, lasciandolo con due motori che fumavano. Non ne rivendicò la distruzione ma due giorni dopo, dalla base navale di Bardia comunicavano che un aereo di quel tipo era stato trovato affondato, con pesanti danni e solo un membro dell'equipaggio sopravvissuto, anche se ferito.

Pur essendo una vittoria di Lucchini, l'abbattimento fu attribuito anche agli altri tre piloti.

Nella grande battaglia aerea del 4 agosto 1940 sulla Ridotta Capuzzo, Lucchini, tenente della 90ª Squadriglia, abbatté un Gloster Gladiator con 385 colpi, nei pressi di El Adem, molto probabilmente quello pilotato dal Flight Lieutenant Marmaduke Pattle "Pat", destinato a diventare uno dei più grandi "assi" alleati, con circa 50 aerei abbattuti e con il più alto numero di velivoli italiani abbattuti nella seconda guerra mondiale, che del suo abbattitore notò come fosse un eccezionale tiratore, in grado di calcolare con grande accuratezza la traiettoria dei proiettili e quella dell'aereo avversario.

Durante questo primo ciclo operativo in Nord Africa, a Lucchini furono accreditate 3 vittorie aeree individuali e 15 in collaborazione, nel corso di 94 missioni e 13 combattimenti aerei.

Fu decorato con una seconda Medaglia di Argento al Valor Militare e due Medaglie di Bronzo al Valor Militare.

Agli inizi del 1941 la 90ª Squadriglia venne inviata in Italia per essere riequipaggiata con i nuovi caccia Macchi M.C.200 e successivamente, il 16 giugno 1941, a Trapani in Sicilia per partecipare alle operazioni contro l'isola di Malta.



Il 27 giugno 1941 abbatté un *Hawker Hurricane*, e successivamente condivise molte altre vittorie con i suoi compagni. Nel settembre 1941, Lucchini nuovamente decorato con una Medaglia di Argento al Valor Militare e, nel dicembre dello stesso anno, venne nominato Comandante della 84ª Squadriglia. Poco dopo la promozione, l'unità venne inviata ad Udine per essere riequipaggiata con i caccia *Macchi M.C.202*. Il 3 aprile 1942, il 4º Stormo iniziava a tornare in Sicilia, dove era stato basato nel novembre e nel dicembre del 1941, con l'arrivo del 10º Gruppo, proveniente da Roma-Ciampino, a Castelvetro.



**M.C.202 del 4º Stormo schierati a Campoformido nel 1942.
La stella era il distintivo del 4º Stormo**

L'unità, forte di 26 nuovi *Macchi M.C.202*, era guidata proprio da Lucchini, al momento accreditato dell'abbattimento di 14 aerei nemici, più uno in collaborazione.

Il 9 maggio Lucchini guidò su Malta altri 15 piloti su *Macchi 202*, di scorta a cinque *CANT Z. 1007bis*.

Trentatré *Spitfire* attaccarono la formazione. La RAF dichiarò l'abbattimento di 3 bombardieri e un caccia. In realtà tutti gli aerei italiani rientrarono alla base, con solo un "Folgore" colpito da un proiettile da 20 mm.

Lucchini (come l'asso Teresio Martinoli e un altro pilota), rivendicò un *Supermarine* abbattuto, ma la RAF non dichiarò perdite.

Il 22 maggio 1942 l'intero 4º Stormo, dopo aver riequipaggiato i suoi caccia con filtri di aspirazione tropicalizzati, venne nuovamente inviato in Nord Africa, presso Martuba per partecipare all'offensiva italo-tedesca dal Generale Erwin Rommel contro le truppe inglesi.

Il 4 giugno, Lucchini rivendicava l'abbattimento di un *P-40* nel cielo di Bir Hacheim. Il 17 giugno abbatté un altro *P-40* su Sidi Rezegh.

Il 10 luglio 1942, guidava altri 10 *Macchi 202* dell'84ª Squadriglia, prima di scorta a dei *C.R.42* del 158º Gruppo nell'area di El Alamein, e poi in una missione di caccia libera. Lucchini avvistò una formazione di 15 *P-40* e portò la sua formazione all'attacco.

I *Curtiss* formarono un cerchio difensivo Lufbery ([tattica di combattimento aereo difensivo](#) usata per la prima volta durante la [1ª guerra mondiale](#)). Dopo trenta minuti, esaurite le munizioni, i *Macchi* tornarono alla base.

Lucchini rivendicò l'abbattimento di un *P-40* (altri sette vennero dichiarati abbattuti dai piloti della sua formazione e della 90ª Squadriglia).

Il 2 settembre, alle 06:00, Lucchini è in volo con altri 17 *Macchi* del 10º Gruppo guidati dal Maggiore Giuseppe D'Agostinis in una missione di caccia libera. Incontrarono due formazioni di 18 *Douglas Boston* e una di 12, scortati da 35 *Spitfire* sull'area di Bir Mseilikh. Nel combattimento che ne seguì Lucchini dichiarò l'abbattimento di un *Boston* e di uno *Spitfire*.

Gli operatori del radar tedesco Freya il 20 ottobre tardarono ad identificare una numerosa formazione di aerei alleati e Lucchini, con altri 13 piloti del 4º Stormo, intercettarono 24 *Boston* e *Lockheed Hudson* ancora in azione su Fuka, scortati da 30 *P-40* e 20 *Spitfire*. Lucchini danneggiò un *Hudson* (l'intero 4º Stormo rivendicò l'abbattimento di 24 aerei nemici) ma il suo *M.C.202* fu danneggiato da un colpo di cannoncino da 20mm e fu costretto a compiere un atterraggio di emergenza.

Il 24 ottobre 1942, Lucchini venne ferito ad un braccio e alle gambe durante una missione di volo. Inviato immediatamente presso l'ospedale di Fuka venne poi rimandato in Italia per un periodo di convalescenza.

Durante questo secondo turno in Africa Lucchini meritò una Croce di Ferro di seconda classe conferita dagli alleati tedeschi per il coraggio dimostrato in azione.

All'inizio del 1943 la sconfitta italo-germanica in Nord Africa portò al rischieramento del 4º Stormo in Italia per cercare di contrastare eventuali sbarchi sulle coste siciliane da parte delle forze alleate.



Tra i mesi di gennaio e giugno il reparto venne parzialmente riequipaggiato con i nuovi caccia *Macchi M.C.205*. Lucchini rientrò in servizio nel marzo 1943 e venne promosso al comando del 10º Gruppo.

Il 5 luglio 1943 Lucchini, ai comandi di un *Macchi M.C.202*, decollava alle 10:25, con altri 26 *M.C.202* e *M.C.205* del 4º Stormo per intercettare 52 bombardieri scortati da decine (tra i 20 e i 50) caccia *Supermarine Spitfire*, diretti a bombardare gli aeroporti attorno a Catania.

Il Capitano Lucchini comandava il 10º Gruppo, formato dall'84ª, la 90ª e la 91ª Squadriglia.

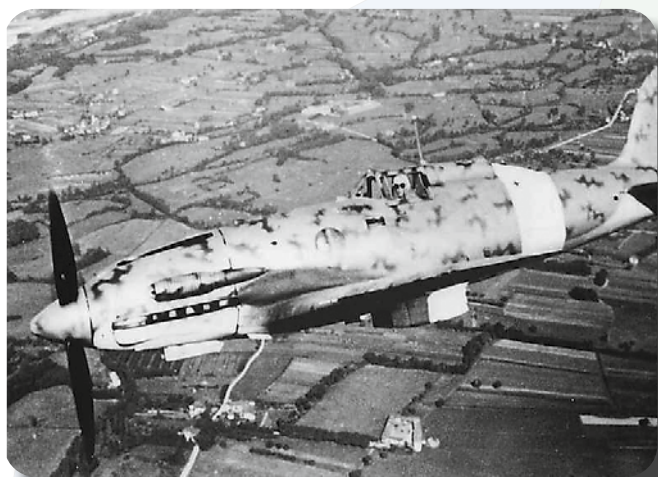
Sulla verticale di Gerbini, Lucchini, dopo avere abbattuto un caccia di scorta (la sua 26ª vittoria) attaccava la formazione di B-17, che incontrava per la prima volta. Dopo avere danneggiato diversi bombardieri il caccia di Lucchini era visto precipitare, con il tettuccio chiuso, a pochi chilometri ad est di Catania.

Il corpo di Lucchini fu ritrovato due giorni più tardi. Alla sua morte, Lucchini era stato decorato con cinque Medaglie d'Argento al Valore Militare, una Medaglia di Bronzo al Valore Militare, quattro Croci di Guerra al Valor Militare e una Croce di Ferro tedesca di seconda classe.

Era stato citato sul Bollettino di Guerra il 5 settembre 1942 e il 6 luglio 1943.

Le sue vittorie erano state ottenute in 70 combattimenti aerei nel corso di 262 (secondo altri 294) missioni di combattimento.

Nel 1952 venne decorato alla memoria con la Medaglia d'Oro al Valore Militare postuma.



Franco Lucchini in volo, con un *Macchi C.202* al quale non sono ancora state apposte le insegne di reparto, Castiglione del Lago, Ottobre 1942

Onorificenze

 Medaglia d'Oro al Valore Militare alla memoria: «Comandante giovanissimo di un gruppo da caccia. Pilota, animatore, capo capace, entusiasta, convinto. Asso della caccia italiana idealmente puro. Volontario di guerra soffrì le dure pene della prigionia senza fiaccare l'indomito spirito. Affrontò sui cieli di tutti i fronti i piloti di tutto il mondo e nei duelli, sostenuti sempre cavallerescamente, fece brillare le qualità superbe del pilota e del combattente. Le vittorie innumerevoli non lo inebriarono. Convinto della missione da compiere continuò il lavoro con la stessa precisa volontà, esempio costante a tutti nell'adempimento sereno del proprio dovere. Tornò al combattimento con le ferite ancora aperte; sempre primo dove più dura e vio-

lenta infuriava la lotta seppa trasfondere agli altri i purissimi sentimenti di amore di Patria che lo animavano. In un epico combattimento sostenuto sopra il sacro suolo d'Italia contro avversari cento volte superiori, fu piegato dal fato avverso e non dall'abilità dell'avversario che aveva sempre nettamente dominato. Cadde da prode come da prode visse e seguitando la luminosa scia di Baracca continua con esso ad additare ai piloti del suo stormo la vera eroica via da seguire.»

Cielo dell'Africa Settentrionale, del Mediterraneo e della Sicilia, giugno 1940 - luglio 1943

 Medaglia d'Argento al Valore Militare: «*Volontario in missione di guerra per l'affermazione degli ideali fascisti, pilota da caccia ardito e valoroso, partecipava a numerose missioni di scorta e di crociera sulle linee nemiche. Nei combattimenti sostenuti contribuiva con ammirevole slancio ed audacia alle brillanti affermazioni della Ala Fascista.*» Cielo di Spagna, luglio 1937-gennaio 1938

 Medaglia d'Argento al Valore Militare: «*Partecipava a numerose azioni su munita base nemica. Tra i primi, nel corso di aspri combattimenti, contribuiva all'abbattimento di numerosi aerei avversari. Portava a compimento brillanti azioni individuali, dando costante prova di sereno sprezzo del pericolo e di dedizione al dovere.*» Cielo del Mediterraneo e dell'Africa Settentrionale, gennaio-settembre 1941

 1940  

 Medaglia di Bronzo al Valore Militare: «*Pilota di grande valore e abilità, già brillantemente affermatosi nella guerra di Spagna, nel corso di tre combattimenti sostenuti sul fronte Cirenaico, dava luminose prove di ardimento, sprezzo del pericolo, eccezionale perizia, abbattendo, in collaborazione con altri piloti, tre apparecchi avversari.*» Bug Bug - Tobruck - El Aden, 16-21 giugno-28 luglio 1940

 Croce al valor militare (tre concessioni)

 Croce di Ferro di 2ª classe – 1942



FIorenza De Bernardi

la prima donna pilota di linea in Italia



copyright: Fiorenza De Bernardi

tratto da: www.aviation-report.com

by Emanuele "Mané" Ferretti - 27 Novembre 2020

Prima donna in Italia e quarta nel mondo a svolgere la professione di pilota di linea, stiamo parlando di **Fiorenza De Bernardi**, una leggenda del volo!

Con questa **intervista** apriamo una sezione dedicata alle donne dell'aria in cui andremo a raccontare il volo visto con gli occhi delle donne... Buona lettura

Buongiorno Fiorenza e grazie per averci concesso questa intervista.

Aviation Report: Fiorenza, lei è stata la prima pilota di linea in Italia, ma sappiamo che la sua prima passione è stata la montagna: cosa le ha fatto scattare la molla e l'ha spinta a diventare una pilota?

Fiorenza De Bernardi: Si le ho attraversato a piedi e poi con l'aeroplano. Niente frequentavo l'aeroporto dell'Urbe e un bel giorno ho chiesto a mio padre: cosa aspetti a farmi diventare pilota? E da lì è cominciata la mia avventura che mi ha portato a diventare pilota d'aereo e ad essere la prima pilota di linea in Italia e la quarta al mondo. Le montagne me le son fatte tutte a piedi perché da piccola dicevo "molto tutto mi compro una baita e mi metto a vendere birra e salsicce". Poi la baita non me la sono comprata ma in montagna ci sono andata e ho anche ottenuto il brevetto di pilota di montagna. Ti racconto un aneddoto: una volta siamo andati ad atterrare sull'Adamello e si è chiuso tutto, eravamo io ed un altro aeroplano, allora erano aeroplanini intendiamoci. Ci siamo costruiti un igloo e abbiamo dormito lì, senza telefoni e senza nessuno che ti rompeva le scatole, non ti dico che pace! Ti dirò: queste notti che ho dormito così sono state stupende! Quelli sono ricordi belli che ho.

Aviation Report: La famiglia è sempre molto importante: la sua l'ha sostenuta in questa tua scelta?

Fiorenza De Bernardi: Mio padre era un grande aviatore, mia madre era più militare di mio padre di quelle che "a quest'ora si mangia, non si lascia nulla nel piatto" e via dicendo, però mi hanno lasciato sempre libera nelle mie scelte, quindi io prendevo lo zaino e me ne andavo nelle montagne con i miei amici.



Fiorenza ascolta i consigli di suo padre prima di un volo

Aviation Report: Il volo è da sempre un ambiente maschile e maschilista: quali sono le difficoltà che, da donna, hai dovuto affrontare in questo ambiente?

Fiorenza De Bernardi: Mai sai un po' tutto ma oramai non si può più dire, era una volta ora ci sono pilote di guerra tranquillamente. Sai le femmine ed i maschi vengono allevate diversamente, in genere la bambina la si fa giocare con la bambola e quindi crescono con un certo tipo di idea mentre ai maschi danno già un meccano, ma altrimenti non ci sono differenze tra uomini e donne infatti abbiamo donne in tutti i settori. Io ho aperto un po' di strade quello sì.

Aviation Report: Quanti e quali sacrifici le è costato inseguire questo suo sogno?

Fiorenza De Bernardi: Diventare pilota di linea è stata una gran battaglia mia, molto devo al generale Garretto e che disse ad un suo amico (che aveva una piccola società a Milano): "trattala come un maschio, o va o non va. E lui mi assunse". Andai a Milano e li trovai dei piloti che lì per lì nemmeno mi salutarono pensando "ma questa qui che vuole". Gli ho detto: "Ragazzi io sono qui e ci rimango! Quindi arrangiatevi".

Aviation Report: Testarda vedo...

Fiorenza De Bernardi: Beh di battaglie ne ho fatte tante!

Aviation Report: Leggo che lei ha un grosso passato di volo a vela: che tipo di sensazioni le dava quel tipo di volo?

Fiorenza De Bernardi: Era tutto diverso però era una meraviglia, te ne stavi per aria con questo sibilo dell'aria senza il rombo del motore, guarda riuscivo a cantare anche se sono stonaticissima, cantavo e gironzolavo sul Terminillo, è stato molto divertente!

Aviation Report: Qual è l'emozione più bella che ha provato in volo?

Fiorenza De Bernardi: Ce ne sono tante, perché ogni volo è diverso dall'alto. Sicuramente quando ho volato con mio padre, li ricordo con immenso piacere! Pensa che volavo con mio padre, lui mi nascondeva l'indicatore di velocità perché se si rompe te la devi cavare lo stesso, devi sentirlo l'aeroplano, poi un bel giorno sono salita da sola sull'aeroplano e son partita da sola, è stato bellissimo, ho visto un falco che volava sotto di me, poi quando sono atterrata mi son chiesta: "e mo' cosa mi dice?" Invece è stato contento, perché gli ho tolto il momento di dire "sali e vai in volo" che per l'istruttore è sempre un momento difficile.

Aviation Report: Volare con tuo padre... ho sempre detto con non avrei fatto volare mio figlio con me...

Fiorenza De Bernardi: Non è vero, devi portalo. Certo deve essere disciplinato! Deve sapere che deve rispettare le regole.

Aviation Report: Il mondo del volo si è molto evoluto da quando lei ha iniziato a volare: cosa è cambiato rispetto ai suoi esordi e cosa le manca dei primi voli?

Fiorenza De Bernardi: A quanto sento il volo è diventato troppo automatizzato che non mi piace più, questa è l'idea mia. Devi avere una cloche in mano e guidarlo te!



Aviation Report: Tutta questa elettronica che troviamo nei mezzi

Fiorenza De Bernardi
pilota di montagna

moderni le piace o, come diceva suo padre "l'aereo devi sentirlo col culo"?

Fiorenza De Bernardi: Con gli aerei piccoli è così, perché ci voli sopra e ogni movimenti in aria lo senti, con gli aerei grossi non è così, con l'aereo grosso fai un volo più strumentale. Vuoi che dica la mia idea: io non volo da un po' ma a me tutto questo automatismo non piace! Non mi piace, è tutto troppo automatizzato, l'aereo devi averlo in mano te e decidere te.

Aviation Report: Per tutti lei un esempio da seguire: cosa si sente di dire agli uomini ma soprattutto alle donne che vogliono intraprendere la carriera di pilota?

Fiorenza De Bernardi: Avere chiare le tue idee e sapere quello che vai a fare, sempre! Il tutto con molta disciplina che te la devi imporre da te.

Aviation Report: Lei è stata la fondatrice dell'associazione "Donne dell'aria": qual è lo scopo di questa associazione?

Fiorenza De Bernardi: Riunirci e spingere nuove donne a volare e per essere accettate in questo mondo. Allora le donne non erano presenti in questo settore come oggi dove ci sono pilote di jet piuttosto che di canadair o di autogiro, noi volevamo mettere dei piedi avanti. Volevamo essere accettate in questo mondo, allora non c'erano donne in questo settore.

Aviation Report: Fiorenza con questa intervista volevamo iniziare a parlare di volo al femminile, magari dedicando uno spazio all'interno della nostra testata.

Fiorenza De Bernardi: Bravo, fai bene, ce ne sono tante.

Aviation Report: Fiorenza è stato un piacere parlare con Lei, a nome della redazione di Aviation Report grazie per il tempo che ci ha dedicato.

Intervista a cura di: **Emanuele Ferretti**

CURIOSITA'

10 + 1 cose che (forse) non sai sulle bandiere

tratto da www.focus.it

by Eugenio Spagnuolo - 15 marzo 2021

**Esistono bandiere uguali ?
le bandiere obbediscono a un galateo ?
... piccole e grandi curiosità
dal colorato mondo dei vessilli .**





L'articolo 12 della Costituzione italiana afferma:

“La bandiera della Repubblica italiana è il Tricolore: verde, bianco e rosso a tre bande verticali di eguale dimensione”. Ma non un verde, un bianco e un rosso qualsiasi: bensì un “verde felce”, un “bianco acceso” e “rosso scarlatto” (sono tre definizioni di colori Pantone).

La scelta dei colori risale ai moti giacobini di fine '700 e alla campagna italiana di Napoleone, che esportarono nella Penisola, insieme agli ideali rivoluzionari francesi, anche il suo tricolore. Quello di Francia, nato durante la Rivoluzione francese, univa il bianco (colore della monarchia deposta) al rosso e al blu (i colori di Parigi).

Nel vessillo italiano, impiegato a Reggio Emilia nel gennaio del 1797 come bandiera della Repubblica cispadana, il blu fu sostituito dal verde, colore delle uniformi della Guardia civica milanese, quindi simbolo dei volontari che combattevano per l'Italia (e forse anche del verde paesaggio nostrano).



Alle Olimpiadi del 1936 a Berlino, **Liechtenstein** e **Haiti** scoprirono di avere le bandiere uguali.

L'anno successivo il **Liechtenstein** ha aggiunto una corona in un angolo della sua bandiera (nella foto) per renderla diversa.



La bandiera del **Principato di Monaco** è formata da due bande sovrapposte di colore rosso e bianco, con il rosso in alto. Proprio come quella dell'Indonesia, che però è più lunga.

La bandiera della **Polonia** presenta gli stessi colori, ma in posizione opposta.



Il **Nepal** è l'unico paese al mondo con una bandiera che non è rettangolare.

È composta da due triangoli e la forma si ispira a quella del tetto di una pagoda.

È anche abbastanza giovane: è stata adottata nel 1962.



Le bandiere obbediscono a regole e orari: vanno esposte durante gli orari di lavoro degli uffici, alzate dopo il sorgere del sole e ammainate prima del tramonto. E possono rimanere esposte di notte solo se il luogo è adeguatamente illuminato.



Sia il **Ciad** sia la **Romania** hanno bandiere con tre strisce verticali blu, giallo e rosso. Ma il blu del **Ciad** è ufficialmente indaco e quello della **Romania** (nella foto) è cobalto. E dire che in passato la bandiera del **Ciad** c'era il verde: poi sostituito col blu per evitare confusione con quella del Mali.



La North American Vexillological Association offre linee guida per il design di una bandiera: dev'essere semplice, con pochi colori, con i confini ben definiti, senza lettere e con pochi simboli e ben distinti.

Proprio il contrario della bandiera dello **Stato dell'Illinois** (nella foto), che viola tutte le regole.



L'asta su cui si alza la bandiera è il pennone, il lato che sventola è il battente mentre il lato, cucito a guaina, che rimane verso il pennone si chiama inferitura.

La bandiera della foto è quella delle **isole Fiji**, che però presto potrebbe cambiare.

Secondo Voreqe Bainimarama, il Presidente eletto l'anno scorso, i suoi simboli sono obsoleti perché rappresentano il passato coloniale delle isole.



Quando muore un Presidente, la bandiera degli Stati Uniti resta a mezz'asta per 30 giorni. Dieci, se muore il video-presidente o un giudice costituzionale. Due per un membro del Congresso.



La bandiera del Belize è l'unica con delle persone disegnate: due uomini, uno con l'ascia, l'altro armato di clava.



E non manca un galateo delle bandiere: vanno esposte in modo dignitoso, senza toccare il suolo o l'acqua, vanno portate sempre in alto e libere di sventolare, mai usata come copertura di tavoli o come di drappeggio.

E la bandiera di un paese non può mai essere esposta in posizione inferiore ad altre di enti, associazioni, aziende o città rispetto alle quali deve occupare una posizione privilegiata.

Da quando si utilizza la bandiera bianca in segno di resa?

tratto da www.focus.it

Per arrenderci la sventoliamo da più di duemila anni, la prima volta accadde nell'antica Cina. Ecco come si diffuse l'uso della bandiera bianca.



La resa britannica a Yorktown, in Virginia, il 19 ottobre 1781, durante la Rivoluzione americana.

Il primo uso – documentato – dello stendardo bianco da parte di chi si arrende in battaglia risale alla dinastia cinese Han (226 a.C.-220 d.C.). In seguito ne parlò lo storico romano Publio Cornelio Tacito che riporta un episodio del 109 d.C. in cui i legionari, che in segno di resa solitamente sollevavano gli scudi in alto sopra la testa, quella volta sventolarono invece una bandiera bianca.

VIETATO IL CATTIVO USO.

Durante le battaglie medievali l'uso si diffuse largamente e la bandiera bianca (simbolo di purezza e pace) venne usata per indurre il nemico al cessate il fuoco.

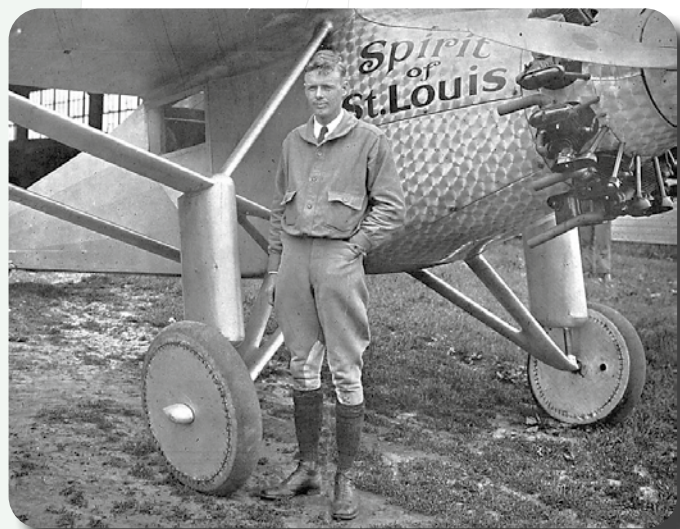
Tra l'altro era anche facile da costruire: bastava legare un panno bianco su un bastone e poi sventolarlo e l'intento al nemico era subito chiaro.

L'utilizzo della bandiera bianca è tuttora regolato dalla [Convenzione dell'Aja del 1907](#) e non rispettarla, usandola per esempio per avvicinarsi con l'inganno al nemico o ferire chi la porta, è considerato un "crimine di guerra".



Le 10 frasi celebri in aeronautica ... le ultime parole famose

tratto da: www.quotidianomotori.com
by Carlo Nava – 07/09/2021



Frase celebri in aeronautica, ovvero le ultime parole famose dei pionieri del volo, ma anche di chi non ci credeva. Ecco, proprio in questi ultimi casi possiamo dire che se questi personaggi fossero stati zitti avrebbero fatto più bella figura. Quante volte ci è capitato di sentire una frase e rimanere un po' stupiti? Vale per qualsiasi argomento, per qualsiasi attività umana.

E potevamo forse pensare che il volo fosse esente da sentenze, di esperti, tecnici, piloti, costruttori e chi più ne ha più ne metta, ognuno pronto a dire la propria senza troppo ritegno?

Ecco quindi per voi 10 frasi celebri in aeronautica, spesso di personaggi famosi, che in qualche modo hanno lasciato il segno nello sviluppo del [volo](#).

Le 10 frasi celebri in aeronautica

1. E' impossibile costruire macchine volanti più pesanti dell'aria.
(**Lord Kelvin**, presidente della [Royal Society](#), 1895)
2. Nei primi del 900 il capo progettista era quasi sempre anche il capo pilota collaudatore. L'effetto positivo è stato quello di eliminare subito dalla scena i cattivi progettisti.
(**Igor Sikorsky**, pioniere e progettista)

3. Ragazzo mio, l'aereo è un'invenzione del diavolo e non avrà mai nessun ruolo in una questione così seria come la difesa del Paese.
(**Sir Sam Hughes**, ministro canadese della difesa, 1914)
4. Dove sono?
(**Charles Lindbergh**, appena dopo aver toccato terra a Parigi, ed aver compiuto la prima trasvolata New York-Parigi sul proprio RYAN NYP)
5. I piloti professionisti devono essere necessariamente uomini non complessi. Il loro pensiero deve rimanere semplice o potrebbero morire violentemente
(**Ernest K. Gann**, aviatore e scrittore, 1944)
6. Mai volare sul modello A di qualunque cosa.
(**Ed Thompson**, pioniere del volo)
7. In generale, è sconsigliabile eiettarsi sull'area che avete appena bombardato.
(**Manuale dell'US Air Force**)
8. Volare è come nuotare. Non si dimentica facilmente. Se chiudo gli occhi, posso ancora sentire la cloche nella mia destra, la manetta nella sinistra, la pedaliera del timone sotto i piedi. E ancora posso provare quel senso di libertà.
(**Saburo Sakai**, asso giapponese)
9. Pilotare un aereo è molto meno faticoso che guidare una macchina. Non devi preoccuparti ogni secondo di gatti, cani, bambini, segnali stradali, signore col bambino in carrozzina e gentiluomini che passano col rosso.
(**William Piper**, presidente di Piper Aircraft Corporation)
10. Gli aerei non andranno mai veloci come i treni.
(**William Henry Pickering**, astronomo dell'Harvard College 1908)

Un piccolo campione di pensieri che danno l'idea di cosa abbia significato il volo, nelle menti delle persone. Dallo stupore, a qualcosa che può sembrare persino ridicolo, passando anche attraverso a qualche pessimista detrattore. E oggi sappiamo bene tutti che alla fine, hanno prevalso i "visionari", che con la loro perseveranza sono riusciti a mettere le ali all'umanità.



Preparazione atletica piloti aerei ... ecco in cosa consiste

L'addestramento è una componente fondamentale per poter ambire a una carriera nell'aeronautica

tratto da www.urbe.aero

La **preparazione atletica per un pilota di aerei**, infatti, è uno step molto importante per poter svolgere in maniera ottimale il proprio mestiere.

Per questa ragione, sia durante il percorso di formazione che durante la loro intera carriera, i piloti devono allenarsi periodicamente, per poter garantire sempre il **massimo delle performance**.

Per poter parlare nel dettaglio della preparazione atletica dei piloti di aerei, però, è necessario operare una distinzione fondamentale. Il mondo dell'aviazione, infatti, può essere suddiviso in due sezioni: una riguardante la sfera **civile** e una relativa a quella **militare**. Nella prima categoria rientrano tutti i piloti di trasporti merci, voli di linea, di aerei ultraleggeri, alianti, elicotteri e bieliche.

Nella seconda, ovviamente, tutti i professionisti che fanno regolarmente parte dell'Aeronautica Militare come piloti di velivoli ben diversi rispetto a quelli citati in precedenza.

Ma **in cosa consiste**, in concreto, la preparazione atletica dei piloti di aerei? A questa domanda si cercherà di dare risposta nel corso di questo approfondimento, rispondendo ad alcune delle più comuni curiosità inerenti questa tematica.

Preparazione atletica piloti aerei: aviazione civile v/s aviazione militare



Come già affermato, il mondo dell'aeronautica possiede due anime: quella civile e quella militare. Si tratta di due facce della stessa medaglia, che però hanno dei risvolti ben diversi, soprattutto se si parla della preparazione atletica dei piloti di aerei.

I piloti facenti parte dell'**aviazione civile**, in particolare, hanno bisogno di una preparazione ben strutturata per rispondere alle



diverse caratteristiche fisiche necessarie. Questi professionisti, inoltre, dovranno allenare la **resistenza alla postura seduta**.

A tal fine, sono particolarmente utilizzati degli allenamenti volti a migliorare la **flessibilità della colonna vertebrale** e la mobilità delle articolazioni. Per questo vengono elaborate delle sessioni che vadano a rafforzare il sistema muscolare dei piloti, ponendo un particolare focus sulla parte del core.

Al fine di garantire un'ottimale preparazione atletica dei piloti di aerei, spesso si ricorre anche a una **particolare alimentazione**. Si tratta di un elemento fondamentale, soprattutto in caso di professionisti che cambiano spesso fuso orario a causa dei voli che devono affrontare.



Per quanto riguarda la sfera militare, invece, si può affermare che la preparazione atletica dei piloti d'aerei sia **più impegnativa** rispetto a quella prevista per i colleghi dell'aviazione civile.

Ciò è dovuto dal fatto che gli aerei militari effettuano spesso delle manovre ben diverse rispetto ai velivoli civili. Si tratta di circostanze in cui il corpo varia notevolmente il suo peso a seconda delle azioni che vengono effettuate.

Basti pensare che, in determinate condizioni di volo, il corpo può arrivare a un peso di **9 volte quello originale**, soprattutto se si pilotano dei caccia.

Soprattutto per i piloti di quest'ultima categoria di velivoli, è davvero importante seguire un programma di addestramento ad hoc. La preparazione atletica dei piloti di aerei militari, quindi, prevede degli **allenamenti molto intensi** in palestra. Le sessioni vengono strutturate in modo tale da concentrarsi su degli aspetti particolarmente cruciali:

- **Tutela della colonna vertebrale**, particolarmente sotto pressione durante il volo;
- Esecuzione di **esercizi isometrici**, soprattutto per la zona core, ovvero addominali e lombari;
- Come garantire una **corretta respirazione**;
- **Stretching**.

Per poter garantire la massima efficacia degli allenamenti, spesso vengono ricreate le **medesime condizioni** che si potrebbero verificare in volo. Un esempio potrebbe essere una situazione durante la quale c'è il rischio di perdere l'orientamento spaziale durante alcune manovre.

Questo accade quando l'aereo è capovolto e il conducente potrebbe non rendersi subito conto di essere sottosopra. In questi casi si può ricorrere a esercizi tradizionali, come il classico squat, eseguiti però a occhi chiusi, per poter favorire lo **sviluppo della percezione dello spazio**.

Altri muscoli che vanno allenati, perché particolarmente stressati, sono sicuramente quelli superiori delle spalle e delle braccia. Manovrare adeguatamente la cloche o la manetta, infatti, richiede uno sforzo non indifferente e potrebbe nuocere a un pilota senza un adeguato allenamento.

Infine, nella preparazione atletica per un pilota di aerei sia civile che militare, non può mancare l'allenamento di una **corretta respirazione**.

Quest'ultima si rivela essere cruciale, soprattutto in condizioni di volo particolarmente critiche o con velocità elevate. In questi casi la respirazione è irregolare, simile a una tosse, ed è per questo che durante le sessioni vengono pensati degli esercizi particolari per **migliorare le capacità cardiovascolari e respiratorie**.

Testimonianza dei piloti delle Frecce Tricolori intervenuti al Festival dello sport a Trento

tratto dal Quotidiano online "il TRENTINO" – 10 ottobre 2019



Stralcio del Comunicato Stampa : «... i piloti della Pattuglia Acrobatica Nazionale, sono piloti militari, scelti per far parte delle Frecce Tricolori per i loro prerequisiti tecnico-professionali e per le loro predisposizioni caratteriali:

«Serve una certa esperienza, quantificata in ore di volo, ma anche uno spiccato senso della condivisione» - ha sottolineato il Cap. Federico De Cecco, ultimo arrivato nel team.

«Ma allo stesso tempo, serve anche una grande preparazione fisico-atletica» - ha ribadito il Magg. Stefano Vit - «lo sforzo di gestione degli aerei è notevole, in quanto si tratta di vecchi modelli, nei quali lo sforzo umano non è quasi mai compensato da servocomandi». «Una fatica per la quale serve tanto allenamento, dagli sport di altro genere - il nuoto, la corsa, la bici - praticati nel tempo libero, a una lunga serie di voli di addestramento, che si intensifica nella stagione invernale, quando vengono meno le esibizioni e si arriva anche a tre uscite nei cieli per giornata...»

COLUMBUS '92 ... amarcord

Lunedì 3 dicembre 2022 una rappresentanza dei partecipanti alla **Columbus '92** si è ritrovato a Rivotto per ricordare i 30 anni da quella missione.

Una breve didascalia: La Missione cominciò alle ore 09:20 GMT del 11 giugno 1992 e iniziò con un record, trasferendosi direttamente da Rivotto a Keflavik (Islanda) dopo 15 ore di attività delle quali ben 8 di volo.



La missione fu guidata dal Gen. D.A. Riccardo Tonini, durò quasi 2 mesi e vide la partecipazione di 16 Ufficiali e 33 Sott.li della PAN, 5 Ufficiali e 4 Sott.li dello Stato Maggiore Aeronautica, 2 equipaggi della 46 A.B. su n. 2 C130H e, per la sola attraversata oceanica, n.2 Breguet Atlantic Antisom.





Vennero effettuate ben 10 Manifestazioni Aeree tra Canada e USA, con un impegno totale di 700 ore di volo 339 PAN, oltre ad alcuni sorvoli su località caratteristiche di quei 2 Paesi per mostrare il Tricolore Italiano alle popolazioni Nord Americane tra cui il memorabile sorvolo della Statua della Libertà nei cieli di Manhattan.



JOYEUX NOËL

**una favola di Natale vera
pace in trincea tra i soldati
della 1^a guerra mondiale**

tratto da www.focus.it

La vigilia di Natale del 1914 a Ypres, in Belgio, soldati inglesi e tedeschi si scambiarono doni e auguri invece che pallottole. Ma per i comandi militari quella "tregua" spontanea fu un atto di insubordinazione.

Molti la considerano la più bella favola di Natale, paragonandola a un miracolo: durante la Prima guerra mondiale, alla vigilia di Natale del 1914, soldati britannici e tedeschi fecero una "tregua spontanea", scambiandosi sigarette, alcol e piccoli doni, invece che spararsi. Scopriamo come si arrivò a questa tregua natalizia con l'articolo "Pace in trincea" di Matteo Liberti, tratto dagli archivi di Focus Storia.

Una storia sconosciuta ai più. Nei libri di Storia non ce n'è quasi traccia di questa vicenda, ma se ne parla in film e romanzi, nonché in una struggente canzone folk dell'artista inglese Mike Harding, dal titolo *Christmas 1914*. Eccone alcuni versi: "I fucili rimasero in silenzio [...] senza disturbare la notte. Parlammo, cantammo, ridemmo [...] e a Natale giocammo a calcio insieme, nel fango della terra di nessuno". La partita in questione si svolse realmente, e fu giocata il 25 dicembre 1914 nei pressi della cittadina belga di Ypres. Campo di gioco: la *no man's land* ("terra di nessuno"), lo spazio che divideva le trincee inglesi da quelle tedesche. Fu il momento culminante di quella che passerà alla Storia come "tregua di Natale".



Conflitto. Nell'estate del 1914 l'Europa era divenuta teatro di una guerra che vedeva opposti due grandi schieramenti: Gran Bretagna, Francia e Russia da una parte; Germania, Austria-Ungheria e Turchia dall'altra. Più tardi sarebbero entrati nel conflitto anche Bulgaria, Giappone, Italia, Stati Uniti e una serie di Paesi "minori", trasformando così la contesa nella prima guerra su scala globale dell'umanità. All'inizio il fronte più caldo fu proprio quello occidentale (tra il Belgio e il Nord della Francia) dove inglesi, francesi e belgi dovettero contrastare l'avanzata tedesca.

Dopo una sanguinosa battaglia nei pressi di Ypres, a fine autunno gli eserciti si ritrovarono però impantanati (qui e altrove) in un'estenuante guerra di logoramento tutta combattuta intorno alle trincee. Da questi fossati profondi un paio di metri e rinforzati alla buona con tavole di legno, i soldati si lanciavano quotidianamente all'assalto del nemico, guadagnando o cedendo ogni volta pochi metri di terreno e trascorrendo il resto della giornata tra fango, pioggia e cadaveri in decomposizione.

Scambio di favori. Queste condizioni riguardavano tutti e il "mal comune" provocò presto il verificarsi di episodi di solidarietà tra nemici (che si trovavano peraltro a pochi passi di distanza gli uni dagli altri).

I **soldati dei due eserciti** cominciarono a scambiarsi alcuni "favori", come non aprire il fuoco durante i pasti.

Quel che contava era salvare le apparenze con i superiori (si rischiava l'accusa di tradimento) e portare a casa la pelle.

Giù le armi. Il compito di punire i soldati che si fossero mostrati troppo concilianti con i nemici spettava agli ufficiali dei comandi, gli unici che avrebbero potuto stabilire una tregua.

Tale regola, a Ypres e in altre zone del fronte, sarebbe però stata infranta nel dicembre del 1914. Dopo aver dato ordine alle truppe di non interrompere per nessun motivo i combattimenti, i comandi dei due eserciti fecero arrivare nelle prime linee piccoli pacchi dono (era pur sempre Natale) contenenti dolci, liquori, tabacco, alberelli natalizi e candele.

A Ypres, la sera della vigilia, i tedeschi addobbarono le postazioni scambiandosi gli auguri e cantando motivetti natalizi; in una trincea qualcuno intonò la canzone *Stille nacht, Silent night* per gli inglesi. Da quel momento, e per buona parte della serata, i soldati dei due eserciti non smisero più di cantare, ognuno nella propria lingua e ognuno al riparo della propria postazione.

La vigilia in trincea. "Quando addobbammo gli alberi e accendemmo le candele, dall'altra parte giunsero fischi di gioia e applausi (...). Poi cantammo tutti insieme" testimonierà in seguito il soldato tedesco Kurt Zehmisch, nel libro *Silent Night: the story of the World War I Christmas truce*, il libro dello storico americano Stanley Weintraub che negli anni Ottanta ricostruì la vicenda.

Al momento di andare a dormire un po' tutti erano ormai convinti che qualcosa di straordinario stesse per verificarsi: all'alba i tedeschi esposero infatti piccoli cartelli con le scritte "buon Natale" e "Non sparate, noi non spariamo". Era il segnale d'inizio.



Fratellanza e solidarietà. Ricominciarono i canti e gli applausi, poi dalla trincea tedesca uscì un uomo: nella nebbia gli inglesi lo intravidero appena, quanto bastava per notare che era disarmato. I britannici, increduli, uscirono dai loro ripari e si incamminarono verso i tedeschi, che fecero altrettanto: "Ho visto la cosa più straordinaria che si possa vedere: stavamo per sparare a quel tedesco (...) e poco dopo eravamo tutti in festa", scrisse il soldato inglese Dougan Charter in una lettera alla famiglia.

Dopo aver sepolto i corpi dei commilitoni uccisi nei combattimenti dei giorni precedenti, i due schieramenti fraternizzarono, preparando una festa in piena regola. "Fritz portò sigari e brandy, Tommy della carne di manzo e sigarette" canta Mike Harding nella sua canzone.

Senza inventarsi nulla: nel diario di campo del 133° Reggimento sassone si parla infatti di un tedesco di nome Fritz e anche di Tommy, un soldato inglese che si mise a tagliar capelli ai nemici in cambio di qualche sigaretta. Nel frattempo attorno a lui tutti si scambiavano abbracci e visite di cortesia.





Regali per tutti. Inglese e tedeschi si regalarono caffè e cioccolata, marmellata e sigari, tè e whisky, nonché alcuni accessori delle divise. Ci fu persino chi si fece fotografare in gruppo. *“Non vi fu un solo momento di odio: per un po' nessuno pensò più alla guerra”* disse il soldato britannico Bruce Bairnsfather. Quasi una scena da film, che in effetti si ritroverà nel copione di **Joyeux Noël**, pellicola del 2005 di Christian Carion.

In campo Francia e Inghilterra. Prima che gli alti comandi potessero intervenire interrompendo la tregua, i soldati fecero un patto solenne: nel caso di ripresa dei combattimenti nessuno avrebbe mirato ad altezza uomo, ma reso inoffensive le munizioni *“sparando alle stelle in cielo”*. La notizia della tregua intanto si diffuse, e in poche ore la febbre da armistizio contagiò due terzi del fronte occidentale: quasi dappertutto inglesi e tedeschi si tesero la mano e festeggiarono assieme.



Il simbolo di quell'insolito Natale di guerra divenne la partita di calcio che si tenne a Ypres fra le truppe inglesi del reggimento Scottish seaforth highlanders e quelle tedesche del Reggimento sassone (ma quel giorno le partite di calcio furono in realtà più di una). I palloni furono messi insieme con stracci pieni di sabbia legati con lo spago, mentre le porte furono delimitate da pile di cappotti: per qualche ora la *“terra di nessuno”* si trasformò in un campo di calci.



Nei giorni successivi, i familiari dei soldati furono inondati di let-

tere e foto dell'evento, che finirono ai quotidiani. La stampa (sottoposta alla censura) ne ritardò però la pubblicazione e le prime notizie trapelarono solo sul *New York Times*.

THE POWER OF PEACE IN THE TIME OF WAR THE TRUCE IN THE TRENCHES THAT BROUGHT IN THE NEW YEAR



British and German soldiers fraternizing during the Christmas and New Year truce, which, though unofficial, was witnessed on both sides. "At this point," reflect the officer who took the photograph, "a group of some 300 Germans of each nationality held a regular mothers' meeting between the trenches. We found our enemies to be human."

A quel punto si svegliò anche la stampa europea, e il 1° gennaio 1915 il londinese *Times* pubblicò un articolo su quella partita, riportando anche il risultato finale: 3 a 2 per i tedeschi. Le notizie sulla tregua trovarono in seguito sempre più spazio sui giornali nordeuropei, con titoli euforici e commossi come: *“Straordinario: inglesi e tedeschi si stringono la mano”*.

Si chiude il sipario. In alcuni casi la tregua durò fino a Capodanno, ma quasi ovunque tutto finì la sera stessa di Natale.

“Ci salutammo e rientrammo nelle trincee [...] poi udimmo dei colpi [...] la guerra era ricominciata”, ricorderà malinconico il capitano inglese J. C. Dunn. Ma gli alti comandi dei due eserciti non ebbero nessuna nostalgia di quell'evento. Si diedero da fare per impedire che altre scandalose tregue si ripetessero: si andò dalla minaccia di corte marziale per chiunque avesse avuto contatti con il nemico all'idea di bombardare le trincee nei giorni precedenti ogni Natale.



Inoltre, per evitare che i soldati familiarizzassero col nemico, fu deciso di spostarli a turno in diverse zone del fronte. Partì anche un'operazione di censura di qualsiasi notizia che riguardasse la tregua del 1914 e si arrivò a negare ufficialmente che fosse mai avvenuta.

Tutto ciò non bastò a impedire futuri *“gemellaggi”*. Ma lo spirito di quel primo Natale di guerra non fu mai più eguagliato. Lo rias-

sumono i ricordi del soldato inglese George Eade: *“Un tedesco mi sussurrò con voce tremante: oggi abbiamo avuto la pace, ma da domani tu combatterai per il tuo Paese e io per il mio. Buona fortuna”*. Poi, in silenzio, tornò dalla propria parte. Il miracolo era finito.



Inizia il massacro. Nel 1915 la **guerra riprese** più dura che mai. E negli anni successivi Ypres divenne famosa per i bombardamenti con **armi chimiche** che coinvolsero anche la popolazione (la cittadina diede il nome a uno dei gas utilizzati, l'iprite).

Ad annunciare il ritorno alla normalità guerresca, tra i britannici, fu un secco comunicato alle truppe: *“Mai più tregue, partite di calcio incluse [...] In guerra non bisogna mai interrompere l'uccisione del nemico”*.

E così, in pochi mesi, quella bella storia di Natale fu relegata nell'oblio.

Non tutti la presero male: un soldato di origini austriache, all'epoca dei fatti di stanza proprio nella zona di Ypres, fu ben lieto di ricominciare a sparare, avendo criticato con violenza quella *“stupida tregua”*. Il suo nome era **Adolf Hitler**.

Di opinione opposta, invece, restò sempre Bertie Felstead, un signore inglese morto il 22 luglio 2001, a 106 anni. Bertie era l'ultimo reduce ancora in vita ad aver preso parte a una certa partita di calcio giocata in uno speciale giorno di Natale: la meno famosa, ma forse la più straordinaria della Storia.

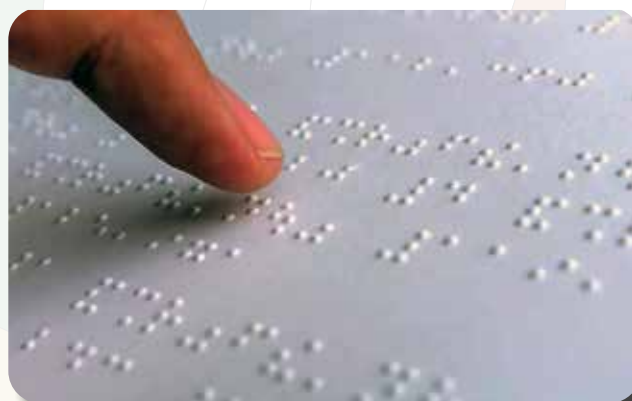


BRaille

chi (e come) ha inventato l'alfabeto per i non vedenti?

L'ONU celebra il 4 gennaio la Giornata mondiale del Braille per rimarcare l'importanza dell'alfabeto che, da due secoli, migliora la vita quotidiana dei non vedenti.

tratto da: www.focus.it – by Matteo Liberti



Il 4 gennaio si celebra la Giornata mondiale dell'alfabeto Braille, in onore del suo inventore, il non vedente Louis Braille, nato il 4 gennaio 1809.

Il codice è un metodo di lettura basato su una serie di simboli formati da punti in rilievo il cui significato è deducibile sfiorandoli con i polpastrelli. Oggi è usato in vari contesti, dai pannelli informativi ai tastierini dei bancomat, dalle confezioni dei medicinali ai biglietti da visita, consentendo ai non vedenti di accedere a informazioni scritte. Il suo inventore lo perfezionò negli anni Venti del XIX secolo, ma ci furono precedenti tentativi: vediamo quali attraverso l'articolo “Chi ha inventato l'alfabeto Braille” di Matteo Liberti, tratto dagli archivi di Focus Storia.

Alfabeto in 3D. Dopo secoli di inaccessibilità totale ai testi scritti, i primi espedienti per aiutare chi era cieco si basarono, semplicemente, sull'uso di caratteri alfabetici e numerici a tre dimensioni, prodotti con cera, legno o elementi metallici. Dopodiché, attorno alla metà del XVII secolo, il gesuita bresciano **Francesco Lana de Terzi** (eclettico personaggio noto anche per i suoi studi in ambito aeronautico) mise a punto un innovativo sistema di codifica tattile basato sull'uso di particolari linee in rilievo, realizzate con fili annodati tra loro, da sfiorare con le dita e da interpretare in base alla lunghezza e alla disposizione.

Questa proposta, per quanto ingegnosa, risultò poco efficace e non



ebbe successo. Si tornò quindi a utilizzare lettere in rilievo, come fece nel 1784 il francese **Valentin Haüy** (fondatore l'anno seguente, a Parigi, dell'Istituto nazionale dei giovani ciechi), che ideò un particolare sistema di riproduzione tridimensionale delle lettere su fogli di cartoncino.



Louis Braille (1809-1857) ebbe un incidente a tre anni: un punteruolo gli perforò l'occhio sinistro. L'infezione che ne scaturì compromise anche l'occhio destro. Braille non rinunciò a studiare e divenne organista, pianista e violoncellista di talento. La sua voglia di imparare in autonomia lo portò a inventare il Codice Braille. © rook76/ Shutterstock

Un Codice Tattile. Anche questa soluzione si rivelò poco pratica, sia per le difficoltà di produzione dei testi sia per i tempi di lettura. Fu così che tornò in auge l'idea di usare un codice tattile che non riproducesse le lettere nella loro interezza, ma che le tramutasse in segni diversi. In principio ci si limitò a stilizzare le linee grafiche delle lettere alfabetiche, poi si passò a una forma di codifica basata sull'uso di piccoli punti in rilievo.

Da leggere al buio. Precursore del sistema incentrato sull'utilizzo dei punti, più immediati da decifrare rispetto alle linee ideate da Lana de Terzi, fu il francese **Charles Barbier de la Serre**, che mise a punto il proprio metodo intorno al 1815. Era un militare e partì dall'esigenza di creare una speciale "scrittura notturna" per consentire ai soldati di leggere messaggi anche al buio.

Prese spunto dalla "scacchiera di Polibio" (sistema crittografico concepito nel II secolo a.C. dallo storico greco), consistente in una tabella quadrata con 25 caselle, ognuna occupata da una lettera individuabile tramite precise coordinate numeriche. All'incrocio tra la riga 1 e la colonna 1 c'era per esempio la "A", mentre la posizione 5-5 (quinta riga, quinta colonna) indicava la "Z".

Qualche complicazione... Partendo dal suo schema, Barbier elaborò una tabella con 36 caselle (sei righe per sei colonne) a ciascuna delle quali corrispondeva un suono della lingua francese (la peculiarità del suo metodo era la rappresentazione delle parole non con le lettere dell'alfabeto, bensì con i suoni che vi corrispondevano). Fatto ciò, identificò ogni coppia di cifre attraverso una serie di punti realizzati in rilievo su una tavoletta (o tramite fori).

Nel dettaglio, i punti utilizzabili erano dodici per ogni suono dell'alfabeto: sei per indicare la numerazione delle righe e sei per quella delle colonne (se apparivano tre punti e poi due, la posizione indicata era la 3-2, e così via). Il sistema funzionava, ma era poco intuitivo e troppo complicato per potersi affermare.

L'intuizione di Braille. A semplificare il tutto ci pensò **Louis Braille**, il quale, frequentando l'istituto per ciechi di Parigi, si avvicinò al metodo di Barbier e ne migliorò l'efficacia. Nello specifico, propose un sistema che prevedeva non più 12 punti in rilievo per indicare ogni lettera, ma la metà (ossia tre file verticali di due punti ciascuna, a formare un ideale rettangolo grande quanto il polpastrello).

A seconda del numero degli elementi in rilievo e della loro disposizione, si potevano associare le combinazioni di punti a lettere dell'alfabeto, numeri e punteggiatura (oltre che a note musicali). Il metodo, presentato nel 1829, risultò funzionale e rapido, e fu accolto in tutto il mondo – vista la facile adattabilità a ogni lingua – fino a diventare il sistema di riferimento.

Nuovi sviluppi. Grazie all'evolversi della tecnologia, nel XX secolo il Braille divenne riproducibile su carta, prima con speciali macchine per scrivere, dette "dattilobrilie", poi attraverso stampanti digitali in grado di imprimere rilievi sui fogli.

Oltre a ciò, in aiuto ai non vedenti, con vari elettrodomestici e periferiche ad attivazione vocale, sono arrivati congegni ottici digitali in grado di leggere testi e riconoscere immagini per poi riportarne il contenuto all'utente tramite sintesi vocale (l'ultima frontiera in questo senso è rappresentata dagli "occhiali intelligenti", o smart glasses) oppure trasferirlo a dispositivi di codifica detti "barre" o "display" braille.

Questi strumenti somigliano a piccole pianole con, al posto dei tasti, delle celle bucherellate in cui, a seconda del testo da decifrare, spuntano piccoli rilievi da sfiorare con le dita (in tali dispositivi, peraltro, i punti sono otto anziché sei).

App permette di scrivere in Braille su iPad

Anche per i non vedenti è ormai possibile scrivere e fare ricerche sull'iPad. Un'applicazione sviluppata dall'ingegnere di Stanford **Sohan Dharmaraja**, e battezzata **iBraille Notes**, permette infatti di utilizzare lo strumento senza difficoltà.

E' sufficiente mettere le dita, escluso il pollice, sullo schermo e la tastiera si posiziona (e si riposiziona se si cambia appoggio) intorno agli otto polpastrelli. Per cancellare è sufficiente tracciare un cerchio sullo schermo. L'applicazione riprende la maggior parte dei formati braille, quello scientifico, matematico e in più lingue. Inoltre la App consente anche l'accesso veloce a Google, proponendo i risultati delle ricerche in formato audio.

L'applicazione, che è gratuita, potrebbe rappresentare una svolta anche economica per i non vedenti che non sarebbero costretti ad acquistare lettori e trascrittori di braille, costosi ma con funzioni più limitate.

NOTIZIE IN BREVE

Nuovi Soci ... aggiornamento

2020

BALASSO DANIELA – figlia del M.Ilo Pil. **BALASSO ANTONIO**, gregario Sx “Tigri Bianche” 1953/1956

GANDA ENZO – figlio del Ten. Pil. **GANDA BRUNO**, gregario Pattuglia Acrobatica 4° St. Caccia 1930/1932

2022

GHERSI ALESSIO – Cap. Pil. – Frece Tricolori dal 01/07/2018 “in servizio”

LO PRESTI GIOVANNI – Cap. A.Ars. – Frece Tricolori dal 04/06/2019 “in servizio”

2023

SOMMARIVA ALESSANDRO – Cap. Pil. – Frece Tricolori dal 25/08/2020 “in servizio”

CADONA' ANTONIO – 1° Lgt – Motorista, Capo Velivolo – Frece Tricolori dal 02/05/1993 al 30/09/2002

VALENTE MARCO – 1° Lgt – Motorista, Capo Velivolo – Frece Tricolori dal 01/02/1989 al 29/07/1993

NENCHA ANTONELLA – figlia del Gen. S.A. **NENCHA ANDREA**, Leader dei “Lanceri Neri” 1958/1959

COMINI MARCO – figlio del M.Ilo 1° Cl. Sc. **COMINI PAOLO**, Motorista, Capo Velivolo, Capo Linea Volo – Frece Tricolori dal 04/01/1966 al 01/01/1989

... un sincero “benvenuti” nel “CIRCOLO della P.A.N.”.

Momenti tristi

Il 2 luglio 2022 è deceduto il Socio Colonnello **PIERO ROSIGNOLI**, già Responsabile P.R. e Speaker

Il 25 novembre 2022 è deceduto il Socio M.Ilo 1° Cl. Sc. **ERMINIO VAU**, già Motorista e Capo Velivolo

Il 16 gennaio 2023 è deceduto il Socio Ten. Col. Pil. nonché Comandante Aviazione Civile **PIETRO PURPURA**, già pilota gregario Sx e Solista.

Il 7 febbraio 2023 è deceduta la Socia **LAURA GOBESSI**, “vedova” del M.Ilo 1° Cl. Sc. **PAOLO COMINI**, già Motorista, Capo Velivolo e Capo Linea alle “Frece Tricolori” dal 04/01/1966 al 01/01/1989

al “fratello” **MARIO ROSIGNOLI**,

alla “moglie” **LUCIA** ed ai “figli” **ANTONIO** e **VINCENZA VAU**, alla “moglie” **RENATA** ed alle figlie **ELENA** e **PAOLA PURPURA**,

ai “figli” **MARCO** e **LUCA COMINI**.

... 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 14 Gennaio 2019 il Socio **JAN SLANGEN** ha maturato l'anzianità al grado di Generale di Brigata Aerea

Congratulazioni ed “auguri” per la tua “brillante carriera” in Aviazione Civile.

Dal 1 Luglio 2021 il Socio **PIERANGELO SEMPRONIEL** ha maturato l'anzianità al grado di Tenente Colonnello.

Congratulazioni ed “auguri” per la continuazione della tua “brillante carriera” al Comando Squadra Aerea.

Dal 1 Luglio 2022 il Socio **MASSIMILIANO SALVATORE** ha maturato l'anzianità al grado di Tenente Colonnello.

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

Segnalazione

In relazione al rinnovato “status giuridico” dell'organizzazione apicale del “Circolo della P.A.N.” ratificato all'unanimità dei Soci, dove la carica di **Presidente Onorario** coincide con quella di **Comandante del 313° Gr. A.A. – P.A.N. “Frece Tricolori”** con un solo **Vice Presidente**, l'11 gennaio 2023 sono state replicate le votazioni per la carica di **Presidente** e **Vice Presidente**.

Il Consiglio Direttivo risulta così aggiornato:

Presidente Onorario “Decano”: Gen. B.A. **CUMIN VITTORIO**

Presidente Onorario: Ten. Col. **VIT STEFANO** quale Comandante del 313° Gr. A.A.

Presidente: Col. Pil. **GADDONI ASSENZIO**

Vice Presidente e Segretario 1° M.Ilo Lgt **ROSSI LUIGI**

Consiglieri: Magg. G.Arat **BALDAN GIANFRANCO**,

Ten. Col. Pil. **BARASSI RUDY**, 1° M.Ilo Lgt. **BULFONE DARIO**, 1° Lgt **CRISCUOLI GIANNI**, 1° M.Ilo **FRANZ FABIO**,

Com.te - Cap. Pil. **LIVA GIUSEPPE**, 1° M.Ilo Lgt. **ROSSI LUIGI**, M.Ilo Aiutante **SAVORGNANO CORRADO**, 1° M.Ilo Lgt **ZONTA MAURO**



Provivir: Ten. Col. Pil. VIT STEFANO, Cap. AAars CHIAPOLINO RICCARDO, Col. GARat VANIA IGNAZIO

Revisori dei Conti: M.Ilo 1^a Cl. Sc. CALLIGARO BRUNO, Signor COMMISSO LUCIANO, M.Ilo 1^a Cl. Sc. LODOLO CLAUDIO

**Augurissimi al nostro Presidente Onorario
"decano" Gen. B.A. VITTORIO CUMIN
... il 17 marzo spegne 94 candeline !!!**

**Caro VITTORIO per noi sei una persona
speciale, non dimenticarlo mai, occupi un
posto esclusivo nel cuore dei Soci
del "Circolo della P.A.N." e non solo.**



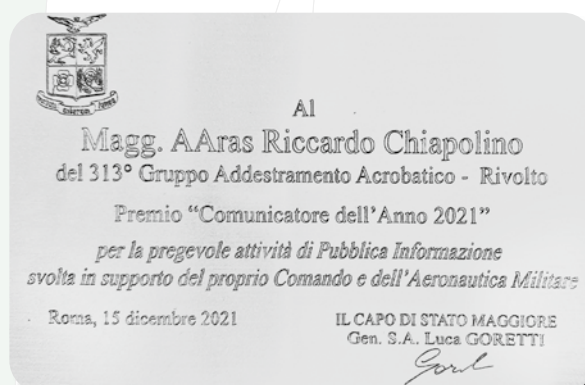
VITTORIO si mantiene in forma ...



sempre coccolato dalla "figlia" **ANTONELLA**

Riconoscimento

Al Magg. AAras RICCARDO CHIAPOLINO è stato assegnato un prestigioso riconoscimento per la sua eccellente attività di Pubblica Informazione svolta in supporto del 313° Gr. A.A. e dell'Aeronautica Militare durante il tormentato lockdown per il Covid-19 in Italia nel 2021.



Il "Circolo della P.A.N." ne è venuto a conoscenza solo ora, cionondimeno con orgoglio gli rivolgiamo la nostra gratitudine e riconoscenza per il suo impegno ... bravo Riccardo.



Nelle foto sopra due momenti della cerimonia
consegna avvenuta allo S.M.A.



Freccce tricolori

D U E M I L A V E N T I R E



CENTO ANNI DELL'AERONAUTICA MILITARE
In volo verso il futuro

