



Circolo della P.A.N.

Notiziario riservato ai Soci del Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale
Direzione Redazione: Aerobase Rivolto - via Udine, 56 - 33033 Rivolto (UD)
www.circolodellapan.org **1 ottobre 2023**

"CIRCOLO DELLA PATTUGLIA ACROBATICA NAZIONALE"

30 MAGGIO 2023

ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA

Alle ore 10:00 sul piazzale bandiera dell'Aeroporto "M.O.V.M. Mario Visintini" di Rivolto intitolato al Gen. B.A. MARIO SQUARCINA, è stata deposta la "corona d'alloro" al monumento ai Caduti del 313° Gr. A.A..



Alle ore 10.30 con 40 Soci presenti, oltre a 30 Signore ed Ospiti, il Presidente dell'Assemblea Com.^{te} Giuseppe LIVA, dichiara l'apertura dei lavori.



Viene data la parola al Col. Paolo RUBINO Comandante del 2° Stormo e del Presidio Aeronautico di Udine che porge il suo saluto ai Soci confermando la sua disponibilità a soddisfare le esigenze del Circolo.

Il Ten. Col. Pil. Stefano VIT, Comandante del 313° Gr. A.A. dopo il saluto ai Soci convenuti all'A.G. ricorda la recente scomparsa del Cap. Pil. Alessio GHERSI che ha dolosamente colpito tutta la "famiglia" delle "Frecce Tricolori" assicurando altresì che nel suo ricordo la stagione acrobatica nel centenario dell'Aeronautica Militare sarà rispettata invitando nel contempo tutti i Soci a continuare ad essere di supporto alle "Frecce Tricolori" in una naturale comunanza con lo "Spirito di Corpo" di coloro che li hanno preceduti.



- ❖ Modifica di parte dell'art. 9, laddove recita:
 - **si riunisce a Rivolto il primo sabato del mese di Aprile di ogni anno.** in
 - ✓ **“... si riunisce a Rivolto nel mese di maggio.”**
- ❖ L'Assemblea all'unanimità approva la citata modifica all'art. 9 dello Statuto.



Il Presidente Col. Pil. Assenzio GADDONI inizia il suo intervento illustrando, tramite proiezione di slide, i bilanci del “Circolo della P.A.N.”:

- Bilancio Consuntivo anno 2022, che viene approvato all'unanimità;
- Bilancio Preventivo anno 2023, che viene approvato all'unanimità;
- Proiezione Bilancio 2023 quale doverosa conoscenza.

Si passa alla “ratifica” di una modifica allo Statuto preventivamente approvate all'unanimità dal Consiglio Direttivo:

- ❖ Modifica di parte dell'art. 7, laddove recita:
 - **“... e di versare le Quote Sociali entro il 31 marzo di ogni anno.”** in
 - ✓ **“... e di versare le Quote Sociali entro il 31 dicembre per l'anno successivo.”**
- ❖ L'Assemblea all'unanimità approva la citata modifica all'art. 7 dello Statuto.



Sono state consegnate la “spilla d'oro” e lo “stemma” del “Circolo della P.A.N.” a due nuovi Soci.



1° Lgt MARCO VALENTE



1° Lgt ANTONIO CADONA'

Esauriti i punti all'Ordine del Giorno, l'Assemblea viene sciolta alle ore 11:00

Terminata l'Assemblea Generale Annuale i Soci con le Signore ed Ospiti si sono trasferiti nell'area centrale dell'aerobase per assistere al volo inaugurale della stagione acrobatica delle "Frecce Tricolori" e come sempre l'esibizione è stata "straordinaria" con un forte sentimento affettivo verso il compianto Cap. Pil. Alessio GHERSI a cui è stato dedicato il volo.

Dopo il volo abbiamo fatto una bella foto ricordo tra i Soci convenuti ed i Piloti ed Ufficiali P.R. delle "Frecce Tricolori" per suggerire l'evento.

L'incontro è continuato al Ristorante "Al Mulino di Glaunicco" dove in una atmosfera serena ed accogliente abbiamo trascorso piacevolmente alcune ore rinnovando **il senso di appartenenza e partecipazione al Circolo della P.A.N. da parte dei Soci ed Ospiti**

presenti rinsaldando lo "Spirito di Corpo" vissuto alla P.A.N., ritrovando altresì uno stretto legame di unione con una spontanea partecipazione emotiva.



L'incontro conviviale è terminato con il tradizionale saluto aeronautico "Ghereghe ghez, ghereghe ghez, ghereghe ghez ... ghez ghez ghez !!!" intonato dal Vice Presidente 1° M.Ilo Lgt Luigi ROSSI





**L'Aeronautica Militare Italiana ha festeggiato il
100° anniversario
con un'esibizione aerea memorabile**

tratto da: zephyrnet.com – 20 giugno 2023



*E' stata una bella idea rievocare i 100 anni dell'Aeronautica Militare con "Campo 100".
Lo spazio rievocativo che nella manifestazione aerea di Pratica di Mare
ha fatto rivivere la vita di tutti i giorni nei tempi andati lontani e quelli un po' più vicini a noi.*



Tre formazioni compongono questa figura che mostra il "100", i velivoli sono da sinistra verso destra in serie, l'F-35 per l'"1", poi l'EFA al centro e a destra il T-346. I tre gruppi di aerei sono le punte di diamante in Servizio con l'Arma Azzurra.



***Alcuni scatti dell'airshow di Pratica di Mare**
(Image credit: David Cenciotti e Stefano D'Urso)*

Velivoli storici provenienti da tutto il mondo si sono uniti alle tipologie in servizio oggi a Pratica di Mare, per un airshow che ha raccontato i 100 anni di storia e di evoluzione tecnologica dell'Aeronautica Militare.

L'Aeronautica Militare ha festeggiato i suoi 100 anni con un incredibile e atteso airshow che ha reso omaggio alla storia del servizio. L'airshow di tre giorni, durato dal 16 giugno (lo Spotter Day) al 18 giugno, è stato ospitato dalla base aerea di Pratica di Mare, vicino a Roma.

Lo spettacolo aereo, una delle tante iniziative previste durante tutto l'anno per celebrare il Centenario, è stato concepito come un'esperienza coinvolgente per i visitatori per sperimentare tutte le sfumature dell'Air Force, sia le capacità più visibili in prima linea sia quelle "dietro le quinte" che sono spesso trascurate dal grande pubblico.

L'airshow, il principale programmato quest'anno in Italia, ha visto la partecipazione di velivoli attuali e passati dell'Aeronautica Militare, con molti mostrati sia in volo che in statica.



***La replica dello Spad XIII e del Ca.3 sono stati i velivoli storici tra i più ammirati presenti alla manifestazione.**
(Credito immagine: Stefano D'Urso)*

Più di 300,000 persone hanno assistito all'esibizione durante tutto il lungo weekend, ben oltre i numeri previsti, con il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella, il Ministero della Difesa Guido Crosetto, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Generale Luca Goretti e il Capo di Stato Maggiore Congiunto Ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone presente ai festeggiamenti per il gran finale del 18 giugno.

Molti di più hanno partecipato all'esibizione dalle proprie case, con più di 100,000 persone che hanno seguito lo streaming ogni giorno sui social media dell'Aeronautica Militare e oltre un milione che hanno seguito la diretta su Rai..

Fine settimana infernale a Pratica di Mare per il 100° anniversario dell'Aeronautica Militare

“Questo numeroso pubblico è motivato dal nostro desiderio di trasferire continuamente la nostra passione, il nostro desiderio di farci conoscere, soprattutto dai giovani”, ha affermato il Gen. Goretti. “Siamo proiettati verso i prossimi cento anni e siamo già pronti a sperimentare le nostre possibilità e potenzialità nello Spazio. Ci aspetta un futuro bellissimo, almeno come il nostro passato”.



Il CA.3 in volo in coppia con uno SPAD a Pratica di Mare per il Centenario A.M. mostrano il passato quando le forze aeree dipendevano dall'Esercito, perché la Regia Aeronautica non era ancora nata. A terra nell'immagine da fare da contraltare il caccia di quinta generazione, il sofisticatissimo Lockheed F-35A

L'Aeronautica Militare in mostra oggi è anche questo due epoche che si incontrano di nuovo in volo. Ognuna con le sue caratteristiche diverse dovute dal differente progresso tecnologico.

Cento anni e oltre, perché i due aerei dell'epoca della Prima Guerra Mondiale sono oramai a almeno 110 anni da oggi!



Tanto è cambiato e ciò è assolutamente in linea con l'evoluzione che ha avuto il mondo fino ad oggi in tutte le sue diversissime sfaccettature.

Ai visitatori è stata offerta la possibilità di visitare gli stand dedicati alle componenti operative, tecniche e logistiche dell'Aeronautica

Militare, di provare l'emozione del volo sui numerosi simulatori messi a disposizione del pubblico e di osservare velivoli storici e attuali sia a terra e nell'aria.



Molti di quegli aerei sono tornati a volare in Italia per la prima volta dopo molti anni, riportando alla memoria ricordi di ex membri del servizio e consentendo anche alle giovani generazioni per vedere alcuni dei velivoli che hanno fatto la storia dell'aviazione in azione.

Uno dei momenti clou delle mostre statiche è stato il "Campo 100", un percorso divulgativo dedicato con diorami viventi a grandezza naturale che rappresentano le gesta di uomini e donne dell'Aeronautica Militare, dalla sua nascita ad oggi.

I velivoli statici conservati sono stati posizionati in un'area di quattro ettari, ricreando molti scenari della storia del servizio in un percorso che collegava idealmente il passato, il presente e il futuro dell'A.M.I..



F-35A 6-01 del 102° Gruppo (Squadrone).
(Credito immagine: David Cenciotti)



Ogni giorno, i display di volo erano divisi in un programma mattutino e uno pomeridiano.

Quella del mattino presentava esibizioni di aerei storici di tutte le epoche, così come la formazione mista di velivoli attuali e storici, mentre il pomeriggio è stato caratterizzato da più aerei da guerra; la formazione della Leggenda; la formazione 100; una sfilata con tutti gli attuali velivoli dell'A.M.I..



La formazione Leggenda





.. e, ovviamente, le esibizioni in solitaria del Reparto Sperimentale Volo insieme all'esibizione del Frecce Tricolori.



*L'esibizione delle Frecce Tricolori durante l'esibizione del sabato.
(Credito immagine: Stefano D'Urso)*

Ma la manifestazione non è stata solo l'esibizione della PAN, c'è stato ben altro in cielo come i passaggi dei velivoli in servizio attivo

ad esempio una formazione arrotatrice composta dalla cisterna KC-767A del 14° Stormo con i tre tubi per il rifornimento in volo completamente rilasciati. L'aereo è seguito da due EFA, un G-550CAEW e alcuni F-35.



Una formazione da trasporto tattico composta da due C-130J e da due C-27J della 46esima Brigata Aerea.

Tra gli ospiti più attesi del salone tre velivoli che hanno fatto davvero la storia dell'Aeronautica Militare: la replica del bombardiere Caproni Ca.3, con la sua grande ala agra e i tre timoni, si tratta





di un traguardo molto importante, questo Caproni è l'unico bombardiere della 1^a Guerra Mondiale in condizioni di volo e il più grande aereo di costruzione amatoriale mai realizzato in Italia da Giancarlo Zanardo, Presidente della Fondazione Jonathan Collection ancorché finanziatore personale dei lavori con l'aiuto di una decina di volontari.

Ai comandi del CA-3 i piloti Daniele Beltrame e Fabio Consoli, Daniele con esperienza nella costruzione amatoriale e nel pilotaggio di aerei storici, Fabio invece con anni di esperienza come pilota sperimentatore in Aeronautica Militare, ha all'attivo oltre 17.000 ore di volo con diversi velivoli come G-91, F-104, AMX, Eurofighter, F-4, F-5, F-15, F-16, F-18, A-7, B-52, C-130, C-141, G-222 e molti altri.

Per arrivare a Pratica di Mare, dopo il decollo dall'Aviosuperficie di Nervesa della Battaglia (TV) hanno fatto scalo a Ravenna e Foligno.

parte della collezione di aerei vintage volanti di Renzo Catellani. Tre giorni di volo del glorioso aereo da caccia che ha regalato emozioni uniche al pubblico.



Poi a tanti ha lasciato senza parole la presenza del Fiat G-91R recentemente restaurato, un velivolo tattico leggero tutto italiano che per tanti anni ha prestato servizio anche con le Frecce Tricolori; un'impresa epica che risuonerà nella storia, portato in volo a tempo di record negli ultimi giorni prima dell'air show dal Gen. S.A. (r) Maurizio Lodovisi con il sibilo del Bristol Siddeley Orpheus.



L'aereo veste la livrea delle Frecce Tricolori, ha la dedica a G.B. Molinaro e ha oggi l'immatricolazione civile I-AMIC, perché fa



Il TF-104G della Starfighters Aerospace, un ex velivolo italiano portato dagli Stati Uniti per l'occasione ha volato di nuovo in Italia circa 19 anni dall'ultima volta.



TF-104 decolla per il suo display domenica 18 giugno 2023.
(Credito immagine: David Cenciotti)



È interessante notare che, per celebrare la sua partecipazione alle celebrazioni del 100° anniversario, il TF-104 "Black Beauty" sfoggiava uno speciale logo sulla coda e scritte (in lingua italiana) sulle prese d'aria, unitamente agli ululati del GE J79-11A del TF-104G magistralmente pilotato da Piercarlo Ciacchi ex pilota delle Frecce Tricolori.



A questi si aggiunsero molti altri arrivati in Italia dall'estero, come Spitfire, P-51 Mustang del display team Flying Horsemen, P-38 Lightning, P-47 Thunderbolt, T-33 Shooting Star, F-86 Sabre, Douglas DC-6.



The Flying Horsemen, la squadra di esibizione di Dan Friedkin, proprietario dell'AS Roma Football Club.



*Il fulmine P-38 dei tori volanti
(Credito immagine: Giovanni Maduli)*



Altri velivoli in livree italiane erano già in Italia, come lo SPAD, il Fiat G-46, il T-6 Texan, l'MB-326E e l'MB-326K. Una delle formazioni più interessanti mai viste in Italia (se non in Europa):



*Typhoon, F-35, F-104 e F-86.
(Credito immagine: David Cenciotti)*

La parata volante che ha visto la partecipazione di tutte le tipologie di velivoli (ala fissa e rotante) in servizio con l'Aeronautica Militare è stata aperta per la prima volta in Europa da un drone MQ-9 Predator B.



Nel complesso, è stato uno spettacolo aereo davvero impressionante, da ricordare per molti anni a venire



..... ed infine, lunedì 19 giugno 2023, una formazione in piena regola ha volato verso nord partendo da Pratica di Mare dopo la manifestazione aerea del Centenario dell'Aeronautica Militare, il tutto è stato pensato per scortare il G-91 PAN verso Piacenza.



Uno scatto inedito dei 10 MB 339 PAN delle Frecce Tricolori in volo insieme al G 91 PAN pilotato dal Gen. S.A. (r) Maurizio Lodovisi e poi due Tornado del 6° Stormo e tre Eurofighter del 4° Stormo.

... **Wow !** uno spettacolo per gli occhi !

Apro il mio animo

Venerdì 16 giugno a Pratica di Mare ero di fronte al G 91PAN , non sono imbarazzato nel confessare che quando è uscito dal parcheggio ed al rientro del volo ho pianto, ho emotivamente riasaporato il rapporto speciale che per tanti anni e per tante migliaia di ore di volo (4.300") ho vissuto con il "mitico" G 91 ... un rapporto come quello che si ha "con una moglie che non ti tradisce mai !" Ripropongo il mio ultimo saluto al **glorioso G 91** "



Caro vecchio amico, ricordo ancora l'emozione e la trepidazione che ho provato quando, nella primavera del '68 (mi sembra l'altro ieri !) giungendo al **2° Stormo [103° Gr.]** a Treviso, ti ho visto; ... ho subito avuto la sensazione che saremmo andati d'accordo.

Mi sono subito accorto della "fortuna" d'averti incontrato.

L'addestramento era un susseguirsi di voli a bassissima quota in pianura e nelle valli delle meravigliose "Dolomiti", in ricognizione e attaccando bersagli mimetizzati sempre al "primo passaggio", fornendo supporto aereo alle forze terrestri e navali.

Quanto addestramento al volo strumentale ("elisir di lunga vita" !), nelle nubi o con scarsa visibilità, per sopperire alla tua ridotta strumentazione e quanta fatica per "trimmarti".

Come non ricordare i "romantici" voli notturni a bassissima quota con l'atterraggio ad Istrana;

... i sobbalzi nei decolli ed atterraggi su piste erbose semi-preparate (ah si ! sei stato l'unico Caccia a reazione a farlo);

... tutti i poligoni a Maniago ed in Sardegna (a Teulada ed a Capo Frasca), sopportando le improvvise "richiamate" a **7 "g"**, al limite della "foul line" per centrare il bersaglio.

Ti ricordi quante volte ci siamo tirati **7 "g"** nella schiena.

... Io ho qualche "ernietta" e dolori alle cervicali, mentre per te, forte come un mulo, dopo il check-up ("triangolazioni e raggi x") la diagnosi è sempre stata negativa.

Quanti rischieramenti, quante esercitazioni !

... Sei sempre stato un "buon ed onesto combattente".

Il volo dove esprimevi però le tue qualità da "prima donna" era nell'acrobazia in formazione

- con la tua ala a freccia consentivi di formare delle perfette figure geometriche, anche se costava tanto "sudore" e "ferro in bocca" domarti,
- "eri così scattante" !



Il **Fiat G-91 PAN** è stato utilizzato dalla **PAN** per ben **18 stagioni**, dal 1964 al 1981.

Quella dei **G 91 PAN** fu un'epoca "impetuosa" ricordata ancora oggi come una pagina irripetibile.





Incredibili erano i passaggi a bassa quota durante l'incrocio a quota "0" dopo la figura della "bomba" e addirittura ci fu anche chi l'8 Settembre 1973 lasciò, su un bellissimo prato inglese dell'Aeroporto di Yeovilton (GB), una lunga strisciata e la calottina della luce di posizione dell'estremità dell'ala destra ... ero "io", allora Pony 2.

Quanta acrobazia, quanto sano sudore !

Quante emozioni, soddisfazioni ed orgoglio abbiamo assaporato assieme.

Tu, caro **G 91**, non mi hai mai tradito ! Grazie anche alle cure dei meravigliosi **Specialisti** !

Tra noi si era instaurato un "rapporto di amorosi sensi" !

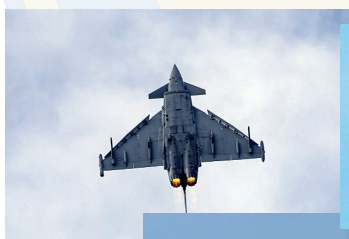
Abbiamo continuato con entusiasmo e determinazione a lavorare anche quando ti davano per "obsoleto"; ... con stoicismo non hai mai mollato !

Hai continuato imperterrito a svolgere con fierezza la tua missione, portando sempre alta nei cieli l'immagine dell'Aeronautica Militare.

Quanta commozione quanti ricordi , ma con l'intima soddisfazione , caro "vecchio e glorioso" G 91 , che hai dato il massimo formando caratterialmente tanti Piloti !!!

Assenzio Gaddoni

Gli specialisti della Pattuglia Acrobatica Nazionale





BRUNO CEDERMAZ ci ha lasciato

M.llo 1^a Cl. Sc. – Capo Segreteria Comando
alle Frecce Tricolori dal 15/01/1963 al 03/11/1992
Socio del "Circolo della P.A.N." dal 1998
nato a Cividale del Friuli (UD) il 2.11.1936
deceduto il 21 marzo 2023

... per ben **30 anni** è stato responsabile della Segreteria Comando delle "Frecce Tricolori" dove forniva il necessario supporto alla gestione delle pratiche amministrative e logistiche del Gruppo occupandosi anche dello smistamento delle comunicazioni in entrata ed uscita dall'Ente. Tra i principali compiti vi era la trattazione di tutte le pratiche relative allo stato giuridico ed all'avanzamento di carriera del personale in servizio e l'aggiornamento dei documenti caratteristici e matricolari.



Sempre, quando meno te l'aspetti, arriva la notizia che qualcuno che conosci, come si suol dire, è andato avanti e, per Bruno così è stato.

Bruno Cedermaz lo conobbi nel giugno 1982 all'atto del mio trasferimento a Rivolto proveniente da Cameri (NO). Accompagnato da Enzo Passoni che fungeva da mio sponsor, dopo esser passato a presentarmi in hangar mi prese in consegna il M.llo Cedermaz in qualità di Capo Segreteria assieme al mio futuro capo il Cap. Vania fui presentato al Comandante l'allora Col. Salvi; finita la parte "cerimoniale" fui "preso in carico" al 313° Gruppo A.A.

da parte di Bruno che predispose tutte "le carte" necessarie. Da quel momento in poi iniziò la nostra conoscenza/amicizia che fu sempre sincera e discreta.

Arrivato all'inizio del 1963 in Pattuglia proveniente dal 51° Stormo di Istrana fu assegnato alla Segreteria Comando fino al termine del suo servizio attivo curando la branca delle pratiche del e per il personale. Allora per fare una fotocopia si trattava di compiere una serie di operazioni precise che, se fatte in modo errato, portavano a buttare le carte speciali sulle quali la fotocopia, dopo alcuni passaggi nell'apparato si sarebbe materializzata. Oltre a ciò, con il passare del tempo, l'elaborato scompariva quindi usando i potenti mezzi in dotazione (macchina per scrivere Olivetti Linea 98) si producevano fino a 8 copie contemporaneamente usando la carta velina. Bruno era uno di questi artisti che riuscivano nell'impresa. Non picchiava sui tasti (come certa letteratura ci ha raccontato riferendosi ai giornalisti) ma decisamente pestava forte tanto quanto bastasse per scrivere fino sull'ultimo foglio ovviamente il primo risultava essere più un'opera di cesello che un foglio dattiloscritto. Capitolo a parte era la correzione degli errori di battuta che dovevano essere cancellati senza strapparli su tutti i fogli tramite una rotellina di gomma dura; Bruno in questo era un esperto ed è una delle immagini che ho legate alla memoria della sua persona.



Bruno CEDERMAZ assieme ai colleghi Soravito, Fabello, Bernardi, Caraccio, Bauco, Sello, Miconi e Zonta

Bruno faceva parte del personale "dietro le quinte", personale che, ognuno nel proprio settore di competenza deve far in modo che il pilota, il quale è la punta dell'iceberg che la gente vede, sia messo nella condizione ottimale per svolgere la propria performance rispondendo alle varie necessità. La maggioranza delle volte era proprio il M.llo Cedermaz che ti ricordava le varie scadenze legate alla progressione di carriera o altre pratiche per evitare di avere dei ritardi rispetto ai colleghi pari corso. Durante gli anni di servizio presso la P.A.N. ha sempre svolto le sue mansioni nella palazzina vicino all'ingresso aeroportuale che imponeva, quando avesse bisogno della nostra presenza (il Servizio Tecnico Rinforzato operava dall'altro lato della pista di volo), di andare presso il suo ufficio in Comando oppure un suo spostamento. Lo spostamento era visto come una piccola gita per trovare gli amici e colleghi; per

noi era sempre un piacere vederlo arrivare così da poter spendere qualche minuto assieme con un buon caffè al baretto dell'hangar "Pan e formadi".

A mia memoria non ricordo di averlo mai visto alterato per motivi lavorativi che prima o poi si incontra lungo la nostra strada o per qualsiasi altro motivo ed il suo operare è sempre stato discreto senza voler essere o apparire per quanto fatto per i colleghi. A proposito di disponibilità ricordo Bruno come una persona facente parte di quel gruppetto operativo sempre pronto a dare una mano quando serve attitudine che non è scomparsa con la pensione ma anzi si è rafforzata, Socio del "Circolo della PAN" dalla prima ora era certamente presente quando serviva un aiuto per le attività svolte.



Come ricordavo prima possiamo dire che Bruno rappresenta come si è operato nel primo trentennio del 313° Gruppo A.A. per quanto riguarda la vita di reparto lasciando le novità (nuova area Gruppo, nuove attrezzature) ai giovani che, in occasione dei direttivi, veniva a trovarli visite gradite che sono continuate anche dopo il trasloco alla sua Cividale facendosi accompagnare per poter respirare ancora un poco di quell'aria aeroportuale dall'odore caratteristico. Per noi sarà strano non vederlo arrivare.

Mandi Bruno che Diu ti dêi.

1° M.Ilo Lgt Mauro Zonta

DANIELA BALASSO ci ha lasciato

Socia del Circolo della P.A.N. dal 2020
in quanto "figlia" del 1° M.Ilo Pil. **ANTONIO BALASSO**
già pilota gregario **Pattuglia Acrobatica Bellagambi**
e **Tigri Bianche**

(vds. un suo ricordo nel 2° Notiziario 2022 del "Circolo della P.A.N." pagg. 2-3-4-5-6-7)



**«Non rinunciava a fare la sua parte,
con entusiasmo e curiosità»**

Ha cercato di fare la differenza, perché un giorno, voltandosi indietro, si possa dire di aver cambiato qualcosa nel mondo, anche solo una piccola cosa.

Trasmetteva la gioia di vivere affrontando la vita con un atteggiamento psicologico **positivo**; riusciva a **superare** meglio anche periodi **difficili** e le **avversità**.

L'ottimismo a cui con cui ha affrontato la malattia nasceva dalla consapevolezza di essere in grado di affrontare le difficoltà della vita con serenità focalizzandosi su quello che di buono e di positivo c'è nella nostra esistenza incentrato sull'altruismo verso le persone in difficoltà.

Daniela era una bella persona, coraggiosa e determinata, con il suo entusiasmo e la sua forza, la sua grinta e la sua allegria, infine - ma non per importanza - la sua generosità e il suo altruismo trasmetteva serenità e voglia di vivere.

Tutto da questa terra se ne va, nel moto dei flussi inarrestabili di quella che è la vita e di quella che è la morte, convogliate inesorabilmente verso l'Eternità. Se questo è vero, è però altrettanto vero che, come insegna Sant'Agostino, «coloro che *amiamo* e che *abbiamo perduto* non sono più dove erano ma sono ovunque noi siamo».

Tutti ricordiamo quanto fosse bello il suo sorriso e quanto rassicuranti fossero le sue parole; tutti ti hanno conosciuta come una grande amica, una donna senza malizia e con tanta voglia di vivere; tutti insomma sanno chi eri.

I ricordi, sono l'arma più potente di tutte: nessuno è in grado di cancellarli e quelli più forti sopravvivono persino al tempo che fugge. I ricordi sono il ponte tra questa vita e l'eternità che ci aspetta

tutti, anche per ricordare a tutti che la Vita è un dono, un dono gratuito per cui bisogna ringraziare il Cielo ogni mattina quando si aprono gli occhi e ogni sera prima di chiuderli.

Che Dio ti benedica e ti accolga come meriti, come ha voluto che meritassi facendoti attraversare la difficile avventura della sofferenza, che è sempre l'anticamera del Paradiso per i giusti come Te.

Terremo sempre dentro di noi il motto della tua vita: **AMATE, AMATE e BASTA.**

Assenzio Gaddoni



... al 51° Stormo ad Istrana



... in visita alle "Frecce Tricolori" a Rivolto

Alcuni pensieri letti dai "nipoti" al rito funebre

TULLIA: "Cara zia Dany, voglio ricordarti sorridente, solare ed ottimista come solo tu sapevi essere e lo hai dimostrato ogni volta che hai affrontato con coraggio le difficoltà della malattia, amavi la

vita... ora ti penso finalmente in pace. Mi sembra di vedere ancora i tuoi occhi che sorridono e la tua voce che chiama ognuno di noi "amore" come facevi sempre."

"Grazie zia per averci insegnato che prendersi cura del prossimo, sia esso figlio, fratello, nipote, amico, soprattutto con i gesti, oltre che con le parole, dona grande gioia sia a chi da che a chi riceve! Avrai sempre un posto speciale nel nostro cuore e il tuo sorriso veglierà su di noi."

"Stamattina ho aperto il frigo e ho lasciato il vasetto di olive che ci hai regalato a Natale, con le olive dell'albero di casa dei nonni. Fino all'ultimo istante, anche mentre combattevi la tua battaglia contro il cancro, anche se eri malata ed affaticata, hai avuto un pensiero per noi, un gesto di cuore e di amore, hai preso qualcosa che poteva essere dimenticato e lo hai trasformato in un dono prezioso, buono, oltre che simbolico. Ora la casa dei nonni non è più la nostra e tu non sei più qui tra noi, ma ciò che hai saputo dare non sarà mai cancellato perché alberga nei nostri cuori: la cura per gli altri, l'allegria e l'affetto che ti hanno contraddistinta. Ci credo che il Signore ti volesse al suo fianco! Continua da lassù a prenderti cura di noi. Noi faremo del nostro meglio per seguire il tuo esempio."

CECI: "Cara zia Daniela dagli occhi belli, io ti voglio ricordare a casa dei nonni, affaccendata a divider porzioni per i tanti nipoti, sempre pronta a regalar sorrisi. I tuoi sorrisi colmi di gioia e di dolcezza. Ti lasciamo andare a suon di musica brasiliana, di tanti auguri a te con la 'A trascinata', convinti che tu abbia lasciato da una parte un grande vuoto, dall'altro un grande pieno... un pieno d'amore, un pieno d'affetto, un pieno di famiglia. Grazie per quanto hai dato e quanto ti sei spesa per tutti noi. Mancherai."

"Non è possibile... ha vinto lui... Questo male odioso ha avuto la meglio... e dire che ce l'hai messa tutta zia... Per me sei e sei sempre stata una donna forte, coraggiosa, allegra, amichevole e piena d'amore per tutti. Porterò nel cuore le estati in gioventù a casa vostra... le vacanze passate assieme con tavole imbandite immense tra le piazzole del campeggio. E come dimenticare le scorrazzate con la Giulietta dove a squarciagola cantavamo Morandi... chissà che ore tu vada a 100 all'ora col tuo sorriso che ti illumina anche gli occhi e con un foulard variopinto... e so che ti riempirai di amici come hai fatto qui, con l'amore che sprigiona dal tuo cuore."

"Cara zia Dany, di te ho chiaro il ricordo del tuo grande affetto e dei tanti regali che ci hai sempre fatto, dei pomeriggi di merende con la nonna e delle crostate fatte con la tua marmellata. Hai indossato la tua armatura più forte fatta di sorrisi e risate, facendoci dimenticare quanto stessi lottando per la tua battaglia. Perdere qualcuno fa molta paura ma sappiamo che lassù c'è chi si prenderà cura di te... sono la tua mamma ed il tuo papà. Il tuo sorriso risplende ancora nei nostri ricordi e avremo cura di chi hai lasciato qui con noi, come tu hai avuto cura di loro."

"Lasci un vuoto enorme, difficile da colmare... irradia la tua forza su di noi, sostiene lo zio Amelio e i tuoi amati ragazzi, avvolgili col tuo amore e fagli ricordare i bei momenti che avete passato insieme così da alleviare questa sofferenza."

ALESSIO GHERSI ci ha lasciato

Capitano Pilota
alle Frecce Tricolori dal 01/07/2018
Socio del "Circolo della P.A.N." dal 2022
nato a Domodossola (VB) il 26.12.1988
deceduto il 29 aprile 2023



Cordoglio dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Gen. S.A. Luca Goretti, che *"a nome di tutta la Forza Armata, **si stringe alla moglie e ai loro due bimbi** in questo momento di profondo dolore"*.

*"Nell'apprendere tragica scomparsa del Cap. Alessio Gheresi, pilota delle nostre amate Frecce Tricolori, la Difesa e il Ministro Guido Crosetto esprimono sentimenti del più **profondo cordoglio e si stringono in un ideale abbraccio ai familiari di Alessio. Cieli blu**"*.

Un "ricordo" che trasmette un chiaro ritratto della personalità e dell'indole di **ALESSIO**.

In memoria di Alessio Gheresi.

tratto da: www.motoridilusso.com/in-memoria-di-alessio-ghersi/

by Alessandro Colombo - 30 Aprile 2023

Nella mattinata di domenica 30 aprile 2023 abbiamo appreso una notizia che non avremmo mai voluto apprendere. Il nostro amico, **Alessio Gheresi, Pony 5 delle Frecce Tricolori, ci ha lasciati.**

Nel turbinio di dolorose emozioni che abbiamo provato, abbiamo tentato di cercare un po' di lucidità per cercare di ricordarlo soprattutto per un motivo: **Alessio era una persona straordinaria e sentivamo di dover cercare di ricordarlo**

Come abbiamo già precisato sui nostri Canali Social, non siamo soliti scrivere articoli o realizzare post conseguenti ad una terribile tragedia. Riteniamo non sia il modo giusto per ottenere visualizzazioni, numeri, click. Ma in questo caso **un pensiero, un ricordo, ci sembrava assolutamente dovuto. Almeno questo, ad Alessio, glielo dobbiamo**. Glielo dobbiamo perché Ale era un amico. Una persona straordinaria. Di quelle più uniche che rare. Era un ragazzo di cuore, dotato di grande sense of humor. Una di quelle persone in grado di illuminare la tua giornata semplicemente standoti vicino. Una di quelle che era impossibile non amare.

Dall'istante in cui la terribile notizia della sua scomparsa è arrivata ai nostri occhi, alle nostre orecchie, dilaniando il nostro cuore e il nostro animo con la forza di un mare in burrasca, abbiamo iniziato a leggere titoli che parlavano di "chi era Alessio Gheresi". Come bastassero un comunicato stampa ufficiale e qualche informazione biografica per dire chi fosse Ale.

Per noi era un amico. Un ragazzo ricco di qualità umane e professionali che nessun discorso riesce a sintetizzare. Era prima di tutto un ragazzo ricco di enorme passione, per ogni cosa che faceva. Noi lo abbiamo conosciuto per la prima volta in una giornata invernale di fine 2018, sull'Aeroporto di Rivolto. Ale stava ancora ultimando le selezioni per divenire membro della P.A.N., dove sarebbe entrato ufficialmente in formazione a partire dall'anno successivo. Un anno nel corso del quale, dato che gli impegni gli sembravano pochi, è divenuto papà per la prima volta e ha anche preso la seconda laurea. Giusto perché nel corso della giornata gli avanzavano 5 minuti di tempo libero. Questo giusto per darvi un'idea vaga di chi fosse davvero Alessio Gheresi. Una di quelle persone sempre in grado di buttare il cuore oltre l'ostacolo. Perché? Perché la sua passione lo portava ad andare sempre oltre il semplice concetto di "dovere".



Era una persona incredibilmente curiosa. Ho letto di un suo professore che, ricordandolo, ha dichiarato che era uno di quelli che a fine lezione si avvicinava sempre alla cattedra per saperne di più. E sì. Alessio era proprio così. Un ragazzo di un'intelligenza rara, ma non solo.



Era incredibilmente appassionato. Di tutto quello che faceva e che lo interessava. E credetemi: di interessi ne aveva mille. Ed era proprio questa passione a spingerlo ad approfondire, a mettersi in gioco, a sfidarsi continuamente, in tante, tantissime cose nella sua vita. Non solo come pilota militare (di Eurofighter prima e delle Frecce Tricolori poi), ma era la radice più profonda del suo io, della sua persona.

Amava le moto, le auto, la velocità. Tutto quello che dava emozione e che richiedeva all'essere umano di sfidare sempre sé stesso in cerca di un miglioramento, della perfezione. Amava gli orologi: li conosceva profondamente, li ammirava e li collezionava. Parlavamo in continuazione di quali acquisti ci sarebbe piaciuto fare su cosa mettere al polso o in garage.

Amava la musica e in particolar modo la chitarra. E sempre perché gli impegni non erano ancora abbastanza per lui, dopo essere divenuto papà per la seconda volta, ha deciso di fare anche il chitarrista in un gruppo musicale in cui suonava con i suoi colleghi delle Frecce Tricolori: i **"The Clueless"**. Letteralmente traducibile come: "Gli Incapaci". Sì, perché **sia Alessio che i suoi colleghi sono sempre stati così: incredibilmente umili in ogni aspetto della loro vita.** E "incapaci", credetemi, non lo sono mai stati. Neanche lontanamente. Ma la loro rara umiltà li ha sempre spinti ad essere così. **Tutti i 10 di quella meravigliosa squadra d'ecceellenza di cui Alessio si sentiva incredibilmente orgoglioso di fare parte.**

Era ovviamente un grande appassionato di aviazione, un padre e un marito come già da altri scritto (peraltro con una famiglia meravigliosa).

Ma Ale era, prima di ogni cosa, una persona incredibilmente piacevole da frequentare. Uno di quelli sempre con la battuta

pronta, sempre con il sorriso in volto, sempre pronto a scherzare di tutto e di tutti. Con tutti. Era questa, a mio vedere, la più grande qualità di Alessio. **Riusciva a mettersi immediatamente a tuo agio mentre gli stavi accanto. E aveva la capacità di trasmetterti in maniera contagiosa un'energia incredibilmente positiva.** Era questa la cosa che a noi tutti piaceva di più di lui. Ci facevamo delle gran risate ogni volta che ci vedevamo o che ci sentivamo. **Aveva una capacità di mettersi di buon umore fuori dal comune.** È sempre stata una cosa evidente fin dal primo momento. Da quando ci siamo conosciuti per la prima volta a Rivolto nel novembre del 2018, fino a quando ci siamo visti per l'ultima volta a febbraio di quest'anno, sempre a Rivolto, la sera prima a mangiare, bere e scherzare come eravamo soliti fare, e in base il giorno dopo per farci da Cicerone nel corso di una bellissima visita in Aeroporto.

Certo, **poche righe non possono bastare per dare un'idea di chi fosse davvero Alessio Gheri.** Ci sarebbe moltissimo altro da scrivere su di lui. Forse non basterebbe un'enciclopedia per restituire l'idea di chi realmente fosse una persona straordinaria e ricca di interessi come lui. **Per noi era un amico. Ed è tutto quello che abbiamo bisogno realmente di sapere.** E ci mancherà.

Mi mancherà. A me che scrivo in primis. Mi mancherà scherzare con lui di tante cose per messaggio come eravamo abituati a fare, perché come ho detto prima, la cosa più bella che potevi fare con Ale era proprio questa: ridere, scherzare.

Le informazioni generiche sono quelle rilasciate dall'**Aeronautica Militare** nel suo Comunicato Stampa ufficiale:

"Il Capitano Gheri, 34 anni, originario di Domodossola, ricopriva attualmente la posizione di 2° Gregario destro, Pony 5, all'interno della formazione delle Frecce Tricolori. Era entrato in Aeronautica Militare nel 2007 con il Corso Ibis V dell'Accademia Aeronautica. Dopo le scuole di volo era stato assegnato al 4° Stormo di Grosseto, dove aveva conseguito la qualifica di pilota combat ready sul velivolo Eurofighter, svolgendo attività di difesa aerea sia in ambito nazionale sia in missioni NATO. Selezionato successivamente per le Frecce Tricolori, avrebbe a breve preso parte alla sua quinta stagione acrobatica con la Pattuglia Acrobatica Nazionale". Questo insieme alle prime vaghe informazioni relative all'incidente che ce lo ha brutalmente e ingiustamente, troppo presto, portato via. Ma questo a noi non va proprio di pensarlo. Preferiamo pensare a come ha vissuto e come vivrà per sempre nel cuore di tutti coloro che lo hanno amato. Compresi noi. Compreso me.

Chi era Alessio Gheri? Era un amico. Un nostro amico. Un mio amico. E mancherà. Tantissimo.

"Un pilota non muore. Vola solo più in alto"

Cieli blu amico mio...

Alessandro.

L'addio al pilota delle Frecce Alessio Gherzi "I suoi valori esempio per i giovani"

Pubblicato su Il Messaggero Veneto

**In duomo a Udine i funerali
del Magg. Pil. ALESSIO GHERSI.
Il feretro è stato portato in chiesa sulle spalle
dagli altri piloti delle Frecce Tricolori**



È stato accolto da un picchetto d'onore schierato sotto la pioggia in piazza Duomo a Udine il feretro del Magg. Alessio Gherzi, di 34 anni, pilota della Pattuglia Acrobatica Nazionale che ha perso la vita con un parente, Sante Ciaccia, lo scorso 29 aprile in un incidente con un ultraleggero precipitato a Pradielis di Lusevera. Ad accompagnarlo alla cattedrale di Udine dove le esequie sono state celebrate alla presenza delle autorità civili e militari e dei vertici dell'Aeronautica militare, è stato un corteo di amici motociclisti. Il feretro è stato portato in chiesa sulle spalle dagli altri piloti delle Frecce Tricolori.

Intensa commozione nel Duomo gremito, dove amici commilitoni e molti comuni cittadini si sono stretti attorno ai familiari.

Nell'omelia il sacerdote che ha presieduto la celebrazione eucaristica ha sottolineato i valori che hanno ispirato la vita di Alessio Gherzi: l'umiltà, il dono di sé e la perseveranza per raggiungere gli obiettivi, *«valori che consegna ai giovani, a tutta le comunità e a uomini e donne della Aeronautica militare affinché se ne facciano continuatori e interpreti»*.

Il ricordo dei colleghi. *«Ai giovani Alessio ci teneva moltissimo, tanto che aveva voluto incontrare gli allievi del suo ex liceo a Domodossola, sua città d'origine, e li aveva invitati a perseguire con impegno e spirito di sacrificio i propri obiettivi, accogliendo la vita come un dono grandissimo»*.

Lo ha detto don Stefano Aita, cappellano militare del 2° Stormo della Pattuglia Acrobatica Nazionale, durante l'omelia ai funerali concelebrati con altri quattro sacerdoti nella cattedrale di Udine.

Nel Duomo gremito erano presenti i vertici dell'Aeronautica militare e diverse autorità, tra cui il Prefetto di Udine, Massimo Marchesello, il Questore Alfredo D'Agostino, il Vice Sindaco Alessandro Venanzi.

Nel corso della cerimonia è stato poi il Capitano Leonardo Leo, collega di Alessio Gherzi nelle Frecce Tricolori, a tracciarne un ritratto, sottolineando l'intelligenza, la curiosità, l'amore per la vita, il lavoro e la famiglia, l'ironia e l'apertura al dialogo.

«Hai lasciato un vuoto incolmabile - ha concluso - sei un esempio da seguire come uomo, amico e pilota».

Momenti di intensa commozione ci sono stati anche all'uscita del feretro dalla cattedrale, dove colleghi delle Frecce Tricolori, amici, cittadini e un drappello di motociclisti friulani (la moto era la seconda passione del pilota) si sono stretti attorno ai familiari.

La salma del Magg. Gherzi da Udine è stata trasportata a Domodossola, sua città natale dove è stato sepolto.





... un grande "mandi" ad ALESSANDRO PETTARIN

Capitano Pilota – Comandante Aviazione Civile
alle Frecce Tricolori dal 21/09/1966 al 01/01/1972
Socio del "Circolo della P.A.N." dal 1998
nato a Farra d'Isonzo il 28.11.1933
deceduto il 22 luglio 2023



Il mondo dell'aeronautica è in lutto per la scomparsa di Alessandro Pettarin. Dopo essersi arruolato in Aeronautica già nel 1955, proveniente dal 103° Gr. del 2° Stormo di Treviso, era entrato nella Pattuglia acrobatica nel 1966; complice la giovane età con cui era entrato nei Reparti operativi dell'Aeronautica Militare, aveva maturato una notevole esperienza su numerosi velivoli, tanto da diventare istruttore per numerosi allievi. Alla fine, l'amore per il cielo lo ha portato nella squadra delle Frecce Tricolori, insieme ai corregionali Valentino Jansa, di Trieste, e Renato Ferrazzutti di Magnano in Riviera.



Vi rimase sei anni, per poi dimettersi ed essere assunto da Alitalia dove poté volare sui principali modelli dell'epoca, alla guida di tratte a lunga percorrenza. Terminò la sua esperienza negli anni Ottanta, pilotando i Boeing 747 prima di godersi la pensione, tra le sue amate vigne.

Smessa la divisa e il cappello, infatti, poter dedicarsi alla sua seconda grande passione: la viticoltura. Molto legato alla sua terra, riservato e lavoratore come il tipico friulano, trascorreva le giornate a coltivare i suoi terreni tra Farra e Capriva. Era comunque rimasto all'interno della "famiglia" della Pattuglia Acrobatica Nazionale, era Socio del "Circolo della P.A.N." e con i suoi ex colleghi aveva assistito poche settimane fa alla prima uscita stagionale delle Frecce Tricolori a Rivolto.

Il suo ultimo volo è stato una questione d'affetto, uno slancio del cuore. Quel cuore che probabilmente l'ha tradito, per il male fatale che se l'è portato via a 89 anni. Ne avrebbe compiuti 90 il 28 novembre prossimo, il comandante **Alessandro Pettarin**,

orgoglio dell'aeronautica isontina e nazionale, ex pilota delle Frecce Tricolori, stroncato da un male nel primissimo pomeriggio di sabato proprio mentre stava portando un fiore alla tomba della figlia **Donatella**, nel cimitero di Farra d'Isonzo. Si era recato al camposanto intorno a mezzogiorno, ma poi non è più rientrato e alle 14 un uomo che passava di lì lo ha trovato accanto alla tomba.

Donatella morì giovanissima, in un incidente stradale, per quello che fu l'immenso dolore in una vita – quella di Pettarin – votata alla passione per i cieli e il volo e all'amore per la famiglia.



Era una persona rara, speciale nella sua modestia e dedizione a ciò che faceva, Alessandro Pettarin, che proprio a Farra d'Isonzo dove era nato risiedeva adesso dopo aver girato il mondo per una vita e per il suo lavoro, quello del pilota. Un lavoro che sapeva svolgere in maniera straordinaria, e non a caso tra il 1966 e il 1972 aveva ricoperto il ruolo di gregario destro nella Pattuglia Acrobatica Nazionale, le mitiche Frecce Tricolori, volando con il Fiat G91. Lasciata l'aeronautica militare con i gradi di Capitano, aveva poi proseguito la carriera da pilota di linea in Alitalia.

Una figura stimata e nota, pure una volta sceso dall'aereo, visto che la sua passione per il mondo del vino lo aveva fatto conoscere come il pilota viticoltore, raccontato in una serie di video documentari.

E a proposito di pellicole, Pettarin finì indirettamente anche sul grande schermo con il film "Forza G" diretto da Duccio Tessari nel 1972, basato sulle vicende delle Frecce Tricolori: l'allora Tenente isontino fornì la sua consulenza tecnica per le riprese.

A ricordarlo con affetto sono i suoi ex colleghi Giuseppe Liva e Dario Nardini, mentre dagli archivi di Flavio Chianese e Mitteldream riemerge il video con lui protagonista alla Tenuta Villanova. "Era una persona che ti sorprende per la sua umiltà ed amore per la sua terra" così Flavio Chianese, figlio di quel Fulvio Chianese che è stato simbolo del volo goriziano e, a sua volta, molto legato a Pettarin.

«Si stimavano a vicenda – ricorda Flavio –, e a me ha sempre colpito la sua incredibile umiltà, pensava agli altri e non parlava mai di sé».

Ed ancora, «era una persona fantastica: onesto, corretto, di sani principi, umile, di quegli uomini che non esistono più e che dovrebbero essere presi ad esempio dai più giovani», lo ricorda il comandante **Giuseppe Liva**, anche lui ex pilota delle Frecce Tricolori e grande amico di Pettarin, Liva usa parole di stima non diverse da quelle di molti altri.

Un unico moto di cordoglio ha unito persone, piloti di oggi e di ieri, in tutta Italia e nel mondo, con messaggi commossi fino in Medioriente, dove vive l'altro figlio **Paolo**, anche lui Comandante e pilota di linea in Qatar Airways, con lui, Alessandro Pettarin lascia l'amata moglie **Ernestina**.

... ecco come al rito funebre il Comandante Giuseppe Liva ha ricordato il suo carissimo amico SANDRO

Cara Signora Ernestina, Paolo, amici e colleghi, siamo qui riuniti per rendere omaggio ad Alessandro.

Voi tutti sapete che i Piloti sono dei chiacchieroni, egocentrici con tendenza a straparlare delle proprie avventure aeronautiche.

Bene... Alessandro era la persona più umile, più silente, più riservata che io abbia mai conosciuto sia tra i piloti dell'aviazione civile che tra quelli dell'aviazione militare.

Le priorità di quest'uomo sono state: i genitori, la famiglia, i figli ed i nipoti.

Per curare e seguire queste sue priorità a suo tempo rinunciò a frequentare il corso per Comandante Alitalia, infatti il corso comando, come veniva sviluppato all'epoca, comportava un impegno temporale di circa un anno, lontano dalla famiglia e dalle sue problematiche. Lui ha privilegiato l'amore per la sua famiglia piuttosto che la carriera.

Un particolare affetto mi lega ad Alessandro, un segreto a conoscenza solo dell'amico Com.te Boschetti, Sandro ed io: il primo giorno del mio ingresso in Alitalia ebbi una crisi di rimorso nei confronti delle Frecce Tricolori e dell'Aeronautica che avevo voluto lasciare. Ebbene, salendo le scale del centro addestramento Alitalia di Fiumicino, al terzo gradino mi rigirai e ritornai verso l'aerostazione con l'intento di tornare a casa a Rivolto.

Anche Sandro era al centro addestramento e frequentava il corso di transizione sul Jumbo... chiese ad alcuni colleghi del mio corso dove ero, per salutarmi ed augurarmi un felice ingresso in Alitalia. L'amico Angelo Boscolo gli rispose che ero fuggito verso l'aerostazione voli nazionali per rientrare a Udine. Immediatamente Sandro cercò un collega che avesse un'auto per raggiungermi, trovò Boschetti e con lui su una Fiat 500 corsero verso l'aerostazione a cercarmi. Mi trovarono e con la frase "DOVE TI VA MONA! Mi strappò letteralmente la valigia dalle mani ed entrambi mi infilarono nel posto posteriore della 500, riportandomi indietro.

Nell'aula del centro addestramento avevano terminato l'appello... mancavo solo io, così il mio ingresso fu salutato con uno scroscio di applauso e... iniziai il mio lavoro in Alitalia.

L'altruismo, la lungimiranza e la determinazione di Sandro cambiarono la mia vita e per questo gliene sarò sempre grato.

Siamo qui ora a salutarti con affetto Sandro mentre ti avvii a curare la vigna del Signore da appassionato vignaiuolo quale sei.

Cieli blu... Comandante PETTARIN



... addio a ROLANDO GOLDONI

Generale di Squadra Aerea
"Corso Nibbio" dell'Accademia Aeronautica
alle Frecce Tricolori dal 04/12/1961 al 11/06/1965
Socio del "Circolo della P.A.N." dal 1999
nato a Spilamberto (MO) il 10.6.1933
deceduto il 26 luglio 2023



Si è spento a Roma il Gen. S.A. Rolando Goldoni. Non un semplice alto ufficiale dell'arma azzurra, ma un uomo che ha legato per sempre la sua vita a uno dei simboli del nostro Paese: le **Frecce Tricolori**.

Correva l'anno 1961 quando la forza armata decise di trasformare le formazioni provvisorie dei singoli reparti in un gruppo di volo stabile, in grado di esibirsi regolarmente alle manifestazioni. Tra i primi piloti assegnati di quella che diventerà una delle nostre eccellenze c'era proprio l'allora Cap. Goldoni. Ricordiamo alcuni eventi dove è stato uno stimato protagonista.



- Il 5 settembre 1962 su Rivotto per la visita del "Corso Vulcano" dell'Accademia Aeronautica, **Squarcina "rompeva il ghiaccio"** l'esibizione acrobatica si sviluppava con 6 F 86E poi però "in

finale" faceva entrare nella formazione altri 3 velivoli per il "**diamente**" di 9 F 86E; Pisano effettuava una serie di passaggi e rientri con "virate sfogate" e "loopings"; ecco la "**memorabile**" formazione: Pisano (leader); Cumin (1° gregario sinistro); Anticoli (1° gregario destro); Ferrazzutti (2° gregario sinistro); Turra (2° gregario destro); Panario (1° fanalino); Goldoni (3° gregario sinistro); Linguini (3° gregario destro); Colucci (2° fanalino). Poi, però, la stagione continuava ancora con 6 F 86E.



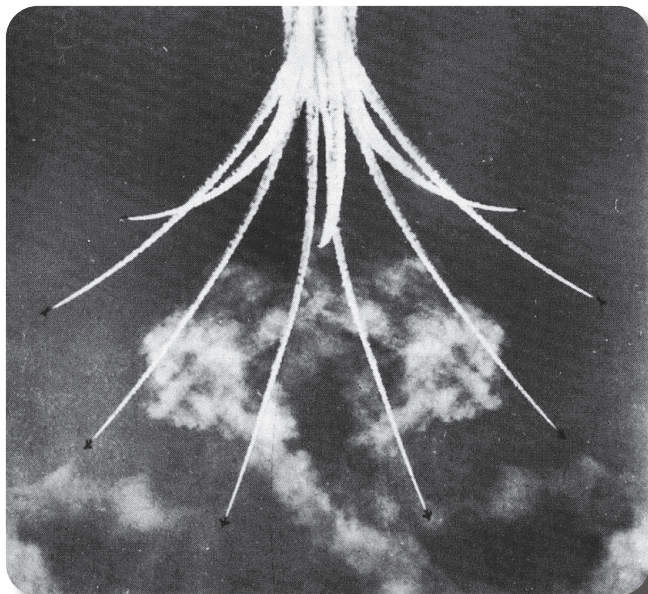
- Il 30 aprile 1953 a Rivotto la presentazione ufficiale del programma acrobatico di "9" al Comandante la 1ª Regione Aerea Gen. A. Giacchino, accompagnato, tra gli altri, dal Magg. Pil. G.B. Ceoletta.

La disposizione dei Piloti nella formazione: Cumin (leader); Giardini (1° gregario sinistro); Linguini (1° gregario destro); Ferrazzutti (2° gregario sinistro); Colucci (2° gregario destro); Turra (1° fanalino); Goldoni (3° gregario sinistro); Anticoli (3° gregario sinistro); Liverani (2° fanalino).



- 16 giugno 1963 - La P.A.N. partecipa al Salone dell'Aeronautica e dello Spazio di Parigi sull'Aeroporto di Le Bourget. Le "Frecce Tricolori" ebbero l'onore di chiudere il Salone grazie alla "com-

piacenza" del Capo di Stato Maggiore de l'Armée de l'Air verso il Capo di Stato Maggiore dell'A.M.I. - Gen. S.A. A. REMONDINO, presente all'evento.



La formazione decollò alle 18:10 e fu uno spettacolo! Questa era la disposizione dei piloti:

		Cumin	
	Giardini		Linguini
Ferrazzutti		Turra	Anticoli
Goldoni			Barbini
	Liverani		

SQUARCINA ed i "suoi" Piloti furono complimentati da un "commosso" Gen. REMONDINO.

Un giorno Squarcina chiamò lui e altri due anziani per andare a provare il "piccolo Sabre": il G91, per verificare che potesse sostituire il Sabre F.86E. Il suo sì diede vita alla formazione a 9 delle Frecce Tricolori sui G.91 PAN..

Da Generale di Divisione fondò la Divisione Aerea Studi Ricerche e Sperimentazioni "DASRS"-

*Dopo il secondo conflitto mondiale, dalle ceneri di quella Direzione, sono nati vari Enti e Centri che sono stati riuniti nel 1986 presso l'Aeroporto di Pratica di Mare, dapprima nella **Divisione Aerea Studi Ricerche e Sperimentazioni**, divenuta poi **Centro Sperimentale di Volo** il 1° marzo 1999*

L'araldica del Centro Sperimentale di Volo eredita i tratti fondamentali del "vecchio" distintivo della Divisione Aerea Studi Ricerche e Sperimentazioni. Sullo stemma del Centro, nato nel lontano 1999, è raffigurato Icaro, considerato il primo sperimentatore, nel momento in cui sta per spiccare il volo su uno sfondo azzurro. La storia del distintivo è legata alla mitologia greca e alla figura di Icaro, figlio di Naucraste, schiava di Minosse, e di Dedalo, abile fabbro che progettò il labirinto nel quale il re di Creta aveva rinchiuso il terribile Minotauro. Il mostro venne ucciso da Teseo con

l'aiuto della figlia di Minosse, Arianna, innamorata dell'eroe. Il re di Creta accusò Dedalo di aver aiutato Teseo nella sua impresa e lo mise in prigione con il figlio Icaro, il quale fuggì volando con le ali che il padre gli aveva costruito con delle penne attaccate al suo corpo con la cera. Malgrado gli avvertimenti di Dedalo di non volare troppo alto, Icaro si fece prendere dall'entusiasmo del volo e si avvicinò troppo al Sole, facendo sciogliere la cera e precipitando nel mare.



Una nota biografica di Enrico Musard circa questo stemma: "Era dicembre 1985 ed anche io, come membro della Calotta, collaboravo alla definizione di quello che sarebbe divenuto simbolo della DASRS, poi CSV. La ditta incaricata aveva inviato il bozzetto finale con la figura di Icaro, pronto per essere riprodotto sui crest e

sui distintivi da giacca. Eravamo nell'ufficio del Gen. D.A. Rolando Goldoni, primo Comandante della DASRS, e stavamo commentando il bozzetto, sulla posizione delle ali e delle gambe. Ad un certo punto la Segretaria del Generale, con fare ironico, ci disse che li venivano rappresentati con scarsi attributi maschili e non era un bel vedere !!! (in effetti con le gambe distese, si vedeva una zona completamente liscia). Subito il Generale, piccato sull'onore mascolino, chiamò l'Ufficiale addetto e gli ordinò di scrivere subito alla ditta per chiedere l'immediata correzione del bozzetto grafico prima della produzione dei distintivi, inserendo gli attributi maschili "nelle giuste forme e dimensioni adeguate" Così avvenne e quello che vediamo fu il lavoro finale."

Ed ancora un ricordo di Antonio Magnotta: "Ricordo ancora le nottate per preparare il briefing di presentazione della DASRS. Il Generale Goldoni era un perfezionista. L'ultima preparata erano le quattro del mattino dopo la prova, una virgola era stata omessa per mia disattenzione. Alle 9 eravamo pronti."

Quale Generale di Squadra Aerea ha assunto il Comando della 3ª Regione Aerea di Bari ed infine Comandante Logistico dell'Aeronautica Militare.

A Spilamberto, suo paese natale, era molto legato, andava spesso in visita ai parenti, in particolare ai cugini Biavardi con cui aveva un legame strettissimo. Era uno dei più grandi piloti della nostra storia recente, ma amava definirsi "il più grande pescatore del triveneto", ricordando i lunghi anni in quella zona dove praticava il suo hobby preferito che ha continuato, una volta in congedo, a Lampedusa.



Il Gen. GOLDONI con il Dott. BARTOLO a Lampedusa

NOTA:

mercoledì 28 luglio giorno in cui Rolando ha spiccato il suo ultimo volo, le "Frecce Tricolori" si sono esibite nella "sua" Lampedusa, quasi a salutarlo in una perfetta armonica sincronizzazione.

RICHIAMO:

Il Gen. S.A. Rolando Goldoni in uno scritto dal titolo "RICORDI di un OTTANTENNE" pubblicato sul Notiziario del "Circolo della P.A.N." del 31 ottobre 2012 (pag. 2 e 3) ci ha lasciato il ricordo di un episodio di volo con protagonista il nostro Presidente Onorario Decano il Gen. B.A. Vittorio Cumin.

LUIGI GORRINI

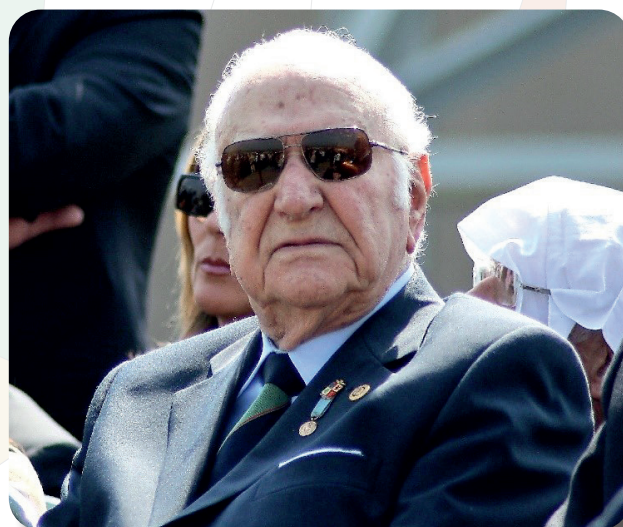
Asso della Regia Aeronautica

*Nacque ad Alseno (PC) il 12 luglio del 1917
dove morì l'8 novembre 2014.*

tratto da: www.difesaonline.it



Gorrini ha volato con il Fiat Cr. 42 "Falco", il Macchi Mc. 200 "Saetta", il Fiat G.50 "Freccia", il Macchi Mc. 202 "Folgore", il Macchi Mc. 205 "Veltro" ed il Fiat G.55 "Centauro".



Fu uno degli ultimi grandi assi dell'aviazione della Regia Aeronautica, insignito di Medaglia d'Oro al Valor Militare da vivo.

Ha combattuto prima tra le fila della Regia Aeronautica e, successivamente all'armistizio dell'8 Settembre, ha combattuto con l'A.N.R., l'Aeronautica Nazionale Repubblicana. Gli vengono accreditate ufficialmente 19 vittorie aeree, 15 con la R.A. e 4 con l'ANR, più 9 velivoli danneggiati, anche se secondo alcune fonti si parlerebbe di un totale di 24 velivoli abbattuti.

Quello che è certo è che ha affrontato in volo, risultando vincente, velivoli come il Bristol Beaufighter, il Curtiss P-40, lo Spitfire, il P-38 Lightning, il P-47 Thunderbolt e i bombardieri Consolidated B-24 Liberator e B-17 Flying Fortress.

Le sue vittorie sono state conseguite ai comandi del biplano Fiat C.R.42 Falco e dei monopiani Macchi C.202 Folgore e Macchi C.205 Veltro.

Gorrini è stato il principale "asso" sui Veltro, con i quali abbatté ben 14 aerei nemici e ne danneggiò sei.

All'età di 20 anni si arruolò in Aeronautica, completando il corso di pilotaggio presso la Scuola di Specializzazione di Castiglione del Lago.

Ottenne il Brevetto di Pilota Militare nel 1939 e fu assegnato alla 85ª Squadriglia, 18° Gruppo, del 3° Stormo "Caccia Terrestre" di Torino-Mirafiori.



Con l'entrata in guerra dell'Italia, il 10 Giugno 1940, il suo reparto fu trasferito a Novi Ligure e successivamente ad Albenga.

All'inizio della seconda guerra mondiale Gorrini è un pilota ancora molto giovane ed inesperto, fresco di brevetto, ma nonostante ciò dimostra immediatamente il suo valore nelle prime azioni contro la Francia, a bordo del Fiat Cr. 42.



Le prime missioni che vengono affidate alla sua Squadriglia sono missioni di mitragliamento sugli aeroporti e sui campi di volo francesi, ma ben presto dovrà confrontarsi con i primi combattimenti aerei contro i Dewoitine 520. Più volte dichiarerà, nelle interviste concesse negli scorsi anni, che nei primissimi scontri aerei dovette fare i conti con la propria coscienza. Riusciva a manovrare

il suo Fiat Cr. 42, macchina maneggevole ed agile, ma indubbiamente lenta e poco armata rispetto agli aerei Alleati, e quando era in posizione, pronto ad abbattere il velivolo nemico, veniva colto da esitazione. Davanti a sé aveva un uomo che non gli aveva fatto nulla di male. Voleva abbattere l'aeroplano ma non causare la morte o ferire il pilota avversario. Ma la guerra non permetteva talune esitazioni e di questo si rese conto quando iniziò a vedere i propri compagni precipitare durante le azioni belliche. Nonostante ciò, Gorrini, ha sempre dichiarato di aver cercato di colpire gli aerei avversari sulle ali e mai sull'abitacolo, raccontando di aver perfino lanciato delle borracce d'acqua ai piloti che aveva costretto a paracadutarsi dal proprio velivolo in fiamme.

Dopo questo primo impatto con la guerra nella Francia meridionale, fece parte del C.A.I. (Corpo Aereo Italiano) impiegato sulla Manica, partecipando a missioni di scorta dei bombardieri dell'Asse, ed il 1° ottobre 1940 fu promosso Sergente Maggiore. Della battaglia d'Inghilterra sottolineerà sempre l'inadeguatezza dei velivoli dell'Asse, sia dei bombardieri che dei caccia. Infatti le missioni di scorta evidenziarono le carenze strutturali dei bombardieri che oltre a non reggere il fuoco delle mitragliatrici degli Spitfire inglesi, presentavano problemi tecnici che di per sé costituivano un serio problema all'attraversamento della manica e al raggiungimento degli obiettivi.

Nel gennaio del 1941 la sua Squadriglia venne dispiegata in Libia, equipaggiata, ancora una volta, coi modesti biplani Fiat Cr. 42. Un velivolo sicuramente agile e maneggevole, probabilmente il miglior biplano che sia mai stato costruito, ma in ogni caso un aereo datato già per il 1941, scarsamente armato e decisamente lento rispetto ai velivoli degli Alleati. Nonostante i limiti della macchina, il 16 aprile 1941, Gorrini ottenne la sua prima vittoria aerea nei cieli di Derna, in Cirenaica. Scorse all'orizzonte una coppia di caccia pesanti Beaufighter della Royal Air Force britannica e si lanciò all'attacco del nemico. L'armamento nemico era superiore nel numero, ben 8 mitragliatrici contro le due mitragliatrici da 12,7 mm del Cr. 42.

Ma il binomio uomo macchina, quello che solo un Asso può porta-

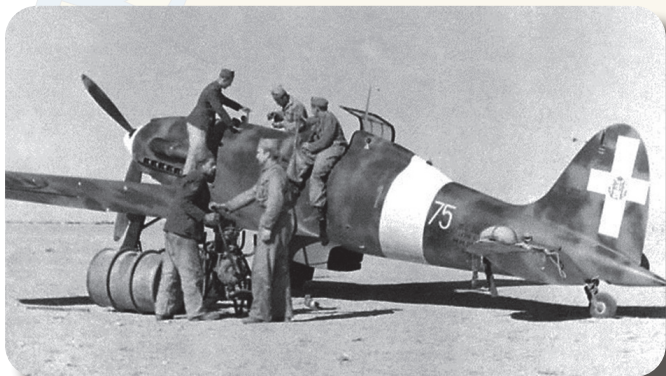




re a pieno compimento, comportò la vittoria di Gorrini. Il 29 Maggio si ripeté in un incontro con i bombardieri Bristol Blenheim della R.A.F, questa volta sui cieli di Bengasi. Abbatté un primo velivolo nemico e costrinse un secondo, danneggiandolo, alla fuga.



Nell'inverno 1941-42 ritornò in Patria col proprio Reparto, conseguì il passaggio sul Fiat G. 50 "Freccia" e sul Macchi Mc. 200 "Saetta". Successivamente fu impiegato nella campagna greca in missioni di scorta dei convogli tra l'Italia e la Grecia. Un anno dopo, nell'inverno 1942-43, tornò a combattere in Nord Africa, questa volta ai comandi dei Macchi Mc. 200 "Saetta" e Mc. 202 "Folgore".



Il 3 gennaio 1943 tornò alla vittoria, abbattendo, sui cieli di Sirte, un Curtiss P-40 a bordo di un Macchi Mc. 202. Della campagna d'Africa dichiarerà di aver sempre constatato l'inferiorità dei mezzi italiani, che nonostante la sostituzione dei carenti Fiat Cr. 42, restava marcata. Il Macchi Mc. 202 era indubbiamente un macchinina in grado di competere con i P-40 e gli Spitfire, ma conservava sempre un'inferiorità in termini di velocità e di armamento. Negli scontri individuali i piloti italiani potevano far valere le proprie capacità, ma quando alla disparità della qualità dei mezzi, si aggiungeva anche la disparità di numero, diventava molto difficile prevalere nel combattimento.

Dopo El Alamein fu chiaro che si prospettava la sconfitta dell'Asse: Gli Alleati ricevevano continui rifornimenti, riuscivano immediatamente a mettere riparo ad eventuali perdite subite in battaglia, mentre, dal nostro lato, la situazione era drammatica ed iniziarono a scarseggiare gli aeroplani.



Prima di ritornare in Patria, fu impiegato, con altri piloti del 3° Stormo a bordo dei Macchi Mc. 200 "Saetta", in missioni di scorta dei caccia bombardieri dell'Asse in azione sugli aeroporti britannici nella zona dello Uadi Tamet. In questa occasione abbatté uno Spitfire del 92° Squadron della R.A.F e ne danneggiò un altro. Nell'estate del 1943, Gorrini, vantava quattro vittorie confermate e una non confermata.

Grazie al numero dei suoi abbattimenti gli fu affidato uno dei tre Macchi Mc. 205 "Veltro" assegnati al 3° Stormo rischierato in difesa di Roma. Finalmente una macchina veloce, maneggevole e ben armata, in grado di tener testa anche ai P-51 Mustang americani.



La serie di vittorie aeree che decreterà la sua gloria ad Asso della nostra Aviazione ha inizio il 19 luglio del 1943, il giorno del primo bombardamento sulla città di Roma. Quel giorno Gorrini entra in azione con altri 37 piloti del 3° Stormo contro ben 930 velivoli, tra bombardieri e caccia in funzioni di scorta dell'US Air Force. Decolla dalla base di Cerveteri con la sua 85ª squadriglia ed intercetta, al largo di Ostia, una formazione di B-17 Flying Fortress, abbattendone uno. Secondo alcune fonti, lo stesso giorno, durante una singola missione, abbatté un bombardiere Consolidated B-24 Liberator ed un caccia Lockheed P-38 Lightning di scorta, danneggiandone gravemente un altro.

Il giorno successivo, il 20 luglio, attacca una nuova formazione di B-17 Flying Fortress, questa volta a bordo del Macchi Mc. 205 "Veltro" tranciando, con il potente armamento del "Veltro", l'ala del bombardiere, determinandone l'avvitamento.

Il 13 agosto Roma subisce il secondo dei due più pesanti bombardamenti della sua storia. Gorrini ed i pochi altri piloti della 83ª e 85ª squadriglia, posti a difesa di Roma, decollano per intercettare 409 velivoli, tra bombardieri e caccia di scorta dell'US Air Force. Il Macchi Mc. 205 "Veltro" è davvero un caccia competitivo, in grado di salire fino a 10.000 metri e conservare perfettamente le proprie doti di agilità, cosa che non riusciva a fare il Macchi Mc.202. A circa 20 chilometri al traverso di Anzio, a 7.000 metri, intercetta la prima formazione di B-17 scortata dai poderosi caccia P-38 Lightning. Gorrini si lancia all'attacco di un primo B-17, che è defilato rispetto alla formazione, abbattendolo. Durante il disimpegno viene attaccato dai P-38 di scorta. Trovandosi in estrema inferiorità numerica non riesce a portarsi in salvo e viene raggiunto da una raffica nemica. Fortunatamente riesce a lanciarsi col paracadute da 2.000 metri di quota, atterrando incolume nei pressi di Littoria.



Il 26 ed il 27 agosto abbatte, con i cannoni da 20 millimetri del suo Macchi Mc. 205, un Supermarine Spitfire e due B-24. Nell'azione uno dei cannoni Mauser si surriscalda, esplode e lacerava l'ala, ma Gorrini, pur esaurendo il carburante, riesce a planare e atterrare

alla base tedesca di Pratica di Mare. Tre giorni dopo, il 29 agosto, abbatte due P-38 e ne danneggia altri due. Il giorno seguente distrugge un altro bombardiere B-17 e viene citato nel bollettino di guerra.

Il 31 agosto avviene l'ultimo combattimento con la Regia Aeronautica nel cielo di Napoli, contro i Supermarine Spitfire ed i P-38 di scorta ai bombardieri statunitensi. Gorrini abbatte un Supermarine Spitfire e danneggia un altro P-38. Nell'azione, ancora una volta in estrema inferiorità numerica, viene colpito e costretto ad un atterraggio di fortuna. Questa volta riporterà gravi ferite e verrà ricoverato in ospedale.

Durante la convalescenza sopraggiunge l'Armistizio dell'8 settembre del 1943 tra l'Italia e gli Alleati. Gorrini, a quella data, aveva sostenuto ben 132 combattimenti, conseguito 15 abbattimenti sicuri e 9 probabili, era stato citato più volte sul bollettino di guerra e proposto per decorazioni, ottenendone 2.

Gorrini decide di rispondere all'appello del Tenente Colonnello Ernesto Botto e raggiunge il Nord Italia per continuare a combattere, nelle fila dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana, contro gli alleati.

Il 23 dicembre 1943 si arruola nell'Aeronautica Nazionale Repubblicana, nel 1° Gruppo caccia "Asso di bastoni". Il 30 gennaio, col suo reparto ricostituito come 2ª Squadriglia Caccia "Vespa Arrabbiata" del 1° Gruppo, e con l'identificativo di "Vespa 2", è nuovamente in volo, nel cielo di Grado, ai comandi di un Macchi Mc. 205 "Veltro". La Squadriglia attacca una formazione di bombardieri americani scortata dai P-47 "Thunderbolt" del 325° Fighter Group e Gorrini riesce ad abbattere uno dei quadrimotori statunitensi. La mattina seguente si ripete, intercettando ed abbattendo, nella laguna di Comacchio, un P-38 da ricognizione.

Gli ultimi abbattimenti di Gorrini risalgono alla primavera del 1944. L'11 marzo del 1944, abbatté l'ennesimo B-17. Il 6 aprile, a nord di Zara, abbatté il suo secondo P-47 Thunderbolt per poi essere costretto a lanciarsi in seguito alle raffiche provenienti da un secondo Thunderbolt.





Il 15 giugno 1944, invece, ebbe luogo, sui cieli di Reggio Emilia, l'ultimo combattimento di Gorrini. La sua Squadriglia decollò su allarme, ma in gravoso ritardo. La formazione non riuscì a guadagnare sufficiente quota per il combattimento, così i velivoli nemici piombarono letteralmente sulla Squadriglia. Gorrini fu colpito, ma fortunatamente si lanciò con il paracadute. Durante la discesa a terra batté fortemente la schiena sul suolo e perse conoscenza. Fu recuperato dal Maggiore Adriano Visconti e ricoverato in ospedale. Quando si rimise completamente ormai la guerra era finita e non combatté più.

Nel dopoguerra fu reintegrato nell'Aeronautica Militare e nel 1958 gli fu conferita la Medaglia d'Oro al Valor Militare con la seguente motivazione:

«Audacissimo cacciatore del cielo, già distintosi per l'abbattimento di due aerei avversari, faceva riflettere ancora le sue eccezionali qualità di combattente indomito, attaccando sempre e dovunque il nemico. In 132 combattimenti aerei col fuoco inesorabile delle sue armi abbatté numerosi grossi bombardieri e ne colpiva efficacemente un numero ancora maggiore, prima di essere a sua volta abbattuto. Salvatosi col paracadute, ustionato ma non domo, tornava con coraggio inesauribile ad avventarsi contro l'avversario continuando a conseguire brillanti successi con l'abbattimento e il danneggiamento di altri aerei. Ineguagliabile esempio di ardimento e di dedizione alla Patria.»

Cielo dell'A.S.I.- Egitto – Grecia – Italia,
3 giugno 1941 -31 agosto 1943.

by Carmine Savoia



Onorificenze Nazionali



Medaglia d'oro al valor militare

«Audacissimo cacciatore del cielo, già distintosi per l'abbattimento di due aerei avversari, faceva riflettere ancora le sue eccezionali qualità di combattente indomito, attaccando sempre e dovunque il nemico. In 132 combattimenti aerei col fuoco inesorabile delle sue armi abbatté numerosi grossi bombardieri e ne colpiva efficacemente un numero ancora maggiore, prima di essere a sua volta abbattuto. Salvatosi col paracadute, ustionato ma non domo, tornava con coraggio inesauribile ad avventarsi contro l'avversario continuando a conseguire brillanti successi con l'abbattimento e il danneggiamento di altri aerei. Ineguagliabile esempio di ardimento e di dedizione alla Patria. Cielo dell'A.S.I. - Egitto - Grecia - Italia, 3 giugno 1941 -31 agosto 1943.»

Decreto del Presidente della Repubblica del 28 gennaio 1958.



Medaglia di bronzo al valor militare

«Pilota da caccia audace e valoroso, già distintosi in precedenti azioni, attaccava da solo due bombardieri nemici prima che questi riuscissero a giungere su un nostro importante porto di sbarco con il fuoco preciso delle sue armi di bordo abbatté uno di essi e colpiva efficacemente l'altro. Cielo di Bengasi, 29 maggio 1941.»

Regio Decreto 14 novembre 1941.



Medaglie di bronzo al valor militare

«Pilota da caccia, partecipava a diverse azioni belliche. In particolari difficili condizioni di visibilità, di clima e di cielo concorrevano in un duro combattimento all'abbattimento di diversi velivoli nemici. In successivo ciclo di operazioni, contrastava una incursione avversaria, abbattendo in fiamme un bombardiere nemico. Cielo della Francia, della Manica e dell'Africa Settentrionale, 13 giugno 1940-20 aprile 1941.»



Croce al merito di guerra (3)



Cavaliere di gran croce dell'Ordine al merito della Repubblica Italiana

27 dicembre 1991.



Medaglia di bronzo al Valor Militare della Repubblica Sociale Italiana (2)

Onorificenze straniere



Croce di ferro tedesca di prima classe



Croce di ferro tedesca di seconda classe

Ciao Assenzio, stamattina mi sono ricordato che alle volte dicevi che hai difficoltà a recuperare articoli per il Notiziario del Circolo della P.A.N..

Te ne allego uno. Cos'ha di particolare? che è scritto, per intero, da una Intelligenza Artificiale Generativa.

Mi sono inventato un titolo ed ecco fatto. Tempo per farlo: 10' (ma solo perchè sono lento).

Secondo me è scritto molto meglio di tanti altri che leggo in giro (non mi riferisco al "nostro" Notiziario ovviamente).

Credo che non molta gente sia aggiornata sul potenziale della AI. Dei pericoli che corriamo se non ci pensiamo... ORA.

Un abbraccio e buona estate

Gigi Zanovello

Tra Cielo e Tecnologia: l'Acrobazia Collettiva dell'Avvenire

Nel vasto cielo dell'arte dell'acrobazia aerea collettiva, l'armonia e la creatività danzano in perfetta sintonia. Sebbene il mondo dell'aeronautica abbracci l'innovazione tecnologica e l'intelligenza artificiale, l'acrobazia collettiva è ancora un territorio dove l'abilità umana e il lavoro manuale giocano un ruolo centrale.

L'acrobazia aerea collettiva è una forma d'arte unica nel suo genere, dove gli aerei si esibiscono in figure coreografiche di straordinaria bellezza. Questo spettacolo affascinante richiede una connessione profonda tra i membri del team, comunicazione precisa e una padronanza tecnica dei propri mezzi. La passione e la dedizione degli acrobati nel raggiungere la perfezione sono il cuore pulsante di questo affascinante spettacolo nel cielo.

A differenza del settore dell'aeronautica, dove l'automazione e l'intelligenza artificiale stanno rivoluzionando il volo, l'acrobazia collettiva è ancora un mondo di lavoro manuale. I piloti devono padroneggiare il loro aereo con precisione millimetrica, controllando ogni movimento con il minimo margine di errore. Questa forma di abilità richiede anni di addestramento e pratica costante, dove l'esperienza e la maestria sono guadagnate solo attraverso il duro lavoro e il sacrificio personale. Sebbene la tecnologia giochi un ruolo di supporto nell'acrobazia aerea collettiva, essa non è il fulcro dell'esibizione. Gli strumenti tecnologici forniscono infatti un supporto vitale per migliorare la sicurezza e la coordinazione tra i piloti, ma la vera magia sta nell'abilità umana e nell'arte di volare in perfetta armonia.

In questo quadro l'incognita del futuro offre spunti interessanti su come potrebbe evolversi questa disciplina. L'avanzamento tecnologico nell'aeronautica potrebbe portare innovazioni nel settore dell'acrobazia, ma il vero interrogativo è come i piloti

della formazione acrobatica si adatteranno a tali cambiamenti. L'eventuale introduzione di aerei più avanzati con sistemi di automazione potrebbe semplificare alcune manovre complesse, ma non dovrebbe mai prendere il sopravvento sull'abilità e l'arte dei piloti. In un futuro ipotetico, i piloti della formazione acrobatica potrebbero trovarsi ad affrontare una nuova sfida: bilanciare il rapporto tra tecnologia e capacità umane.

Se la tecnologia diventasse più presente nelle performance acrobatiche, i piloti dovrebbero comunque mantenere un addestramento rigoroso per sviluppare e preservare le loro abilità manuali e la connessione con l'aeromobile. Potrebbero essere necessari nuovi metodi di addestramento per imparare a sfruttare al meglio le nuove tecnologie senza perdere di vista l'essenza umana nel cielo.

Inoltre, l'evoluzione tecnologica potrebbe aprire nuove possibilità creative. I team acrobatici potrebbero sperimentare coreografie ancora più intricate e spettacolari grazie alle nuove capacità fornite dalla tecnologia.

In conclusione, il futuro dell'acrobazia collettiva è ancora avvolto nell'incertezza. Mentre l'aeronautica si avvicina sempre di più a un mondo di automazione e intelligenza artificiale, l'acrobazia rimane per ora una disciplina che si fonda sull'abilità umana e il lavoro manuale.

Nonostante le possibili innovazioni, ciò che resta imprescindibile è la passione, l'addestramento tecnico e mentale intensivo e l'armonia tra i membri del team che rendono l'acrobazia aerea collettiva una forma d'arte senza pari. Qualsiasi cambiamento tecnologico che possa manifestarsi dovrebbe essere sempre finalizzato a migliorare e arricchire questa straordinaria disciplina, ma senza mai dimenticare che il cuore pulsante di questo spettacolo rimane la maestria umana nel cielo.

Questo articolo è davvero sorprendente e ben scritto, ma ciò che colpisce maggiormente è il fatto che sia stato creato da un'intelligenza artificiale. È stupefacente vedere come la tecnologia stia raggiungendo livelli sempre più elevati nel campo della scrittura. Se questo è il futuro che ci aspetta, potremmo trovarci di fronte a una nuova era di informazione e comunicazione, con le IA che ci aiutano a creare contenuti raffinati e coinvolgenti come questo. Tuttavia, allo stesso tempo, dobbiamo riflettere attentamente sull'impatto di queste tecnologie sull'essenza umana dell'arte e della creatività.

Chi voglia sperimentare il potenziale dell'Intelligenza Artificiale, può andare al sito <https://chat.openai.com/> / Iscrivarsi (è gratuito) e provare.... Incredibile!

... con immediatezza questo articolo mi ha pungolato il desiderio di saperne di più... così la mia curiosità mi ha spinto a ricercare un approfondimento che possa rendere più **chiaro** e comprensibile la delicata ancorché preoccupante problematicità connessa all'**Intelligenza artificiale "la"** che propongo alla vostra attenzione.

Assenzio



CI PREOCCUPIAMO TROPPO O TROPPO POCO DELL'INTELLIGENZA ARTIFICIALE ?

tratto da: www.internazionale.it – 29 maggio 2023
by Annamaria Testa esperta di comunicazione

Negli anni cinquanta i computer sono bestioni molto più ingombranti che intelligenti. Eppure, già allora il matematico inglese Alan Turing, parlando in un programma radiofonico della Bbc, [propone](#) la visione di un futuro in cui computer intelligenti superano “le nostre deboli forze” e prendono il controllo. Sembra null'altro che la suggestione distopica di una mente visionaria, anche perché, nei decenni successivi, le prestazioni dei computer migliorano sì, ma lentamente e in ambiti ristretti, i finanziamenti sono ridotti e la maggior parte dei centri di ricerca si occupa d'altro.

Poi, nel 2012 succede qualcosa che cambia tutto il resto: con il *deep learning* basato su grandi reti neurali artificiali, rapidissimamente i computer diventano capaci non più solo di eseguire, ma anche di imparare. E diventano capaci perfino di imparare da soli: cioè senza supervisione umana.

È il fisico teorico [Stephen Hawking](#) ad affermare, in [un'intervista del 2 dicembre 2014](#), che l'intelligenza artificiale può portare grandi benefici, ma che *“the development of full artificial intelligence could spell the end of the human race”*. Dire che *“lo sviluppo dell'intelligenza artificiale può segnare la fine dell'umanità”* è impegnativo, specie da parte di una persona la cui interazione con il mondo e la cui stessa sopravvivenza sono da decenni affidate alla tecnologia (Hawking soffre di SLA – sclerosi laterale amiotrofica – e usa un sintetizzatore vocale per comunicare).

Tuttavia, Hawking sente il bisogno di lanciare un allarme a partire dalla possibilità che l'intelligenza artificiale “decolli da sola, modificandosi e progettando e costruendo autonomamente sistemi sempre più capaci. Gli esseri umani, vincolati dal ritmo lento dell'evoluzione biologica, ne verrebbero travolti”.

Rischi e vantaggi

Sempre nel 2014 [Eric Horvitz](#), direttore dei Microsoft research labs, scrive: *“Alcuni hanno ipotizzato che un giorno potremmo perdere il controllo dei sistemi di intelligenza artificiale a causa dell'ascesa di superintelligenze che non agiscono secondo i desideri umani, e che sistemi così potenti minaccerebbero l'umanità”*. Horvitz aggiunge che queste ansie vanno affrontate anche se sono ingiustificate. Segnala diversi ambiti di ricerca, dai rischi per la privacy a quelli per la democrazia, alle implicazioni normative, legali, etiche, alle ricadute sull'economia e sul mercato del lavoro, ai potenziali usi criminali e bellici, all'eventualità più estrema: che ci si avvii *“verso una potente ‘singolarità’ dell'la”*, tale da implicare una perdita di controllo sui processi attuati dalle macchine.

Nel gennaio 2015 è ancora Hawking, con Elon Musk e più di 150 scienziati e pensatori, a firmare una [lettera aperta](#) intitolata “Priorità di ricerca per un'intelligenza artificiale solida e benefica”.

Il testo sottolinea che l'la può portare grandi vantaggi all'umanità, ma il documento allegato segnala l'esistenza di rischi in molti ambiti, e afferma che risolvere il problema del controllo dell'la è cruciale.

Non possiamo sperare che l'la, come il demone del racconto di Stevenson, se ne resti chiusa nella bottiglia per sempre

Torna sullo stesso tema pochi mesi dopo, in una [illuminante Ted conference](#), il direttore del Future of Humanity Institute di Oxford, Nick Bostrom, che domanda: *“Cosa succede quando i nostri computer diventano più intelligenti di noi?”*. Sottolinea i limiti biologici (non in termini di lentezza evolutiva, ma di capacità di elaborare dati) del nostro cervello. Dice che in questo secolo gli scienziati potrebbero scatenare la potenza dell'intelligenza artificiale così come nel secolo precedente hanno scatenato la potenza dell'atomo.

Dice che l'la può essere l'ultima invenzione a cui l'umanità mette mano: poi, le macchine diventeranno immensamente più brave (e più veloci) di noi. E potrebbero dare forma al futuro secondo le “loro” preferenze, anche perché non esiste un pulsante per “spegnere tutta l'intelligenza artificiale”.

In sostanza: non possiamo sperare che l'la, come il demone del racconto di Stevenson, se ne resti chiusa nella bottiglia per sempre. Dunque, dobbiamo già adesso fare in modo che, quando uscirà dalla bottiglia (dato che prima o poi ne uscirà) sia amichevole verso di noi. Perché questo accada, dobbiamo costruire qualcosa di ancora più complicato di una superintelligenza artificiale: una superintelligenza artificiale che sia sicura. E il rischio è quello di darsi da fare per raggiungere il primo obiettivo, trascurando il secondo.

Prestazioni imperscrutabili

Dobbiamo notare che già da qualche anno (ad affermarlo nel 2017 è la [Mit Technology Review](#)) i processi che stanno alla base di alcune prestazioni dell'la appaiono del tutto imperscrutabili agli stessi ricercatori che la progettano.

E dobbiamo notare che, grazie al diffondersi delle strutture di cloud computing e alla crescente disponibilità di ampie banche dati, i costi dell'intelligenza artificiale diminuiscono, gli ambiti di applicazione si espandono e cresce il numero delle imprese che la usano.

Nel 2017, secondo un [sondaggio globale del Boston consulting group](#) (Bcg), già un'azienda su cinque incorpora l'ia in alcune offerte o processi, e un po' meno del 40 per cento delle aziende e oltre il 50 per cento delle grandi aziende ha strategie per l'impiego dell'ia. Il Bcg cita inoltre alcuni dei campi in cui l'ia è applicata. Tra questi: marketing e vendite personalizzate, previsioni sull'andamento dei mercati, aiuto nello sviluppo di nuovi prodotti, gestione della produzione, acquisti, magazzini e logistica, revisione di contratti, operazioni assicurative e bancarie, prevenzione sanitaria, diagnostica, ottimizzazione delle prestazioni mediche, sviluppo di nuovi farmaci, automazione dei servizi (con conseguente riduzione dei costi della manodopera).

Tutto ciò succede in assenza di qualsiasi normativa in merito emessa da governi nazionali o da organizzazioni internazionali.

Solo nel 2019 il G7 e il G20 si accordano su una serie di principi "per una crescita inclusiva e sostenibile nell'impiego dell'ia".

La [Commissione europea](#) comincia a occuparsi dell'ia nel 2018 e produce un regolamento generale sulla protezione dei dati. Nell'aprile 2021 elabora una proposta di legge europea (Eu Ai act) comprendente una graduatoria dei rischi, che [dovrebbe diventare operativa entro il 2024](#).

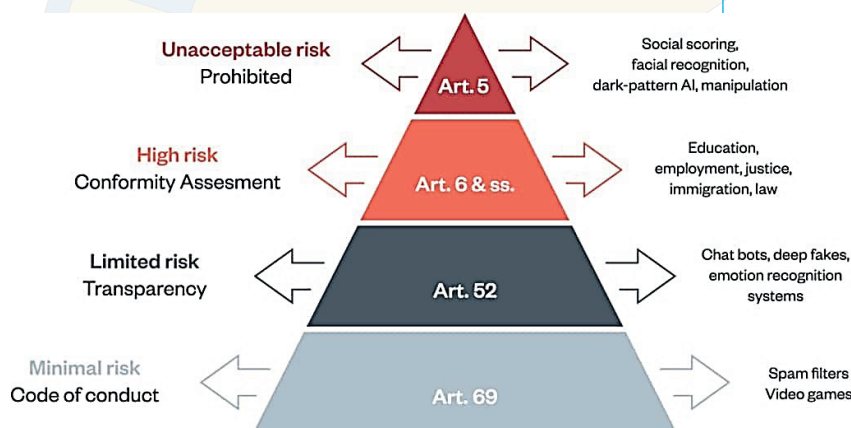
È la prima legge al mondo formulata da un importante ente regolatore e riguardante l'ia. Il testo è stato approvato all'inizio del maggio 2023, e reso più stringente per quanto riguarda, per esempio, il riconoscimento facciale.

Tra il 2017 e il 2022 gli articoli accademici sui rischi dell'ia si moltiplicano e si fanno via via più specifici. Le definizioni che i ricercatori danno dell'ia vanno da "tecnologia dirompente" a "la più grande invenzione dell'umanità".

I rischi evidenziati riguardano [la privacy e la democrazia](#), i [diritti umani](#), i possibili pregiudizi (*bias*) che possono distorcere le valutazioni dell'ia in materia sanitaria, [l'impatto dell'ia sulla salute pubblica](#), sul sistema dell'informazione e sulla giustizia, le [implicazioni etiche](#) del suo impiego nei campi più diversi, dall'agricoltura di precisione alla gestione del traffico, all'addestramento militare.

Effetto dirompente

[Intanto, la Cina non si pone tutti questi problemi e l'intelligenza artificiale nel paese sta già assumendo connotazioni distopiche](#). Dal 2021 esiste un telegiornale finanziario trasmesso in diretta 24 ore al giorno e interamente gestito (compresi gli avatar dei conduttori) dall'ia. Un [articolo uscito alla fine del 2021 sul South China Morning Post](#) racconta che la procura del popolo di Shanghai Pudong sta sviluppando un "procuratore artificiale" capace di riconoscere otto tipi di reato e di sporgere denuncia: avrebbe un'accuratezza del 97 per cento e potrebbe ridurre il lavoro delle procure. L'intelligenza artificiale viene anche sviluppata per contrastare l'evasione fiscale e, naturalmente, per la sorveglianza. E si progettano *smart city* i cui servizi possono essere gestiti dall'ia ed erogati su base individuale, compresi i consigli su come vestirsi date le condizioni meteo previste.



I rischi dell'IA secondo l'EU Artificial Intelligence Act del 2021

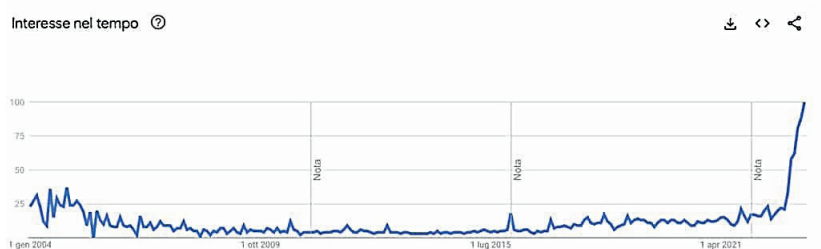
Nel settembre 2021 l'Unesco pubblica un report intitolato [La corsa contro il tempo per uno sviluppo più saggio](#) e il 24 novembre 2021 definisce, in forma di raccomandazione, un insieme di [norme etiche per l'ia](#): è il primo strumento globale di definizione degli standard su questo tema. Lo adottano 193 paesi ma non ha potere normativo. In seguito, nel maggio 2022, la Commissione europea pubblica una [Risoluzione sull'intelligenza artificiale nell'era digitale](#).

In Europa, sempre nel 2021, un sondaggio della le University di Madrid [attesta](#) (pagina 10) che il 51 per cento degli europei (e oltre il 60 per cento di quelli che hanno 25-35 anni) apprezzerrebbe che una parte dei parlamentari fosse sostituito da un algoritmo.

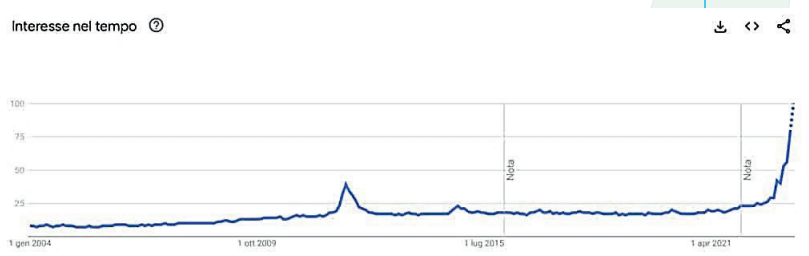
Ci vuole poco, però, perché la percezione cambi. Un [sondaggio del Pew research centre](#) del 17 marzo 2022 dice che a un 18 per cento di statunitensi entusiasti dell'ia fa riscontro un 45 per cento ugualmente entusiasta e preoccupato e un 37 decisamente preoccupato.

Alla fine del 2022 l'azienda Open Ai lancia Chat Gpt, un'ia generativa che può produrre testi in risposta a specifiche richieste. È facile da usare, ha prestazioni stupefacenti, è accessibile a chiunque. Nel giro di due mesi si guadagna cento milioni di utenti. E l'interesse collettivo si impenna.

Il 26 marzo 2023, uno [studio della Goldman Sachs](#) segnala che l'adozione dell'ia potrebbe accrescere di sette punti il pil globale annuo, ma potrebbe avere un effetto dirompente (*disruptive* è un aggettivo che ricorre spesso a proposito dell'ia) sull'occupazione, mettendo a rischio 300 milioni di posti lavoro.



Le ricerche del termine "intelligenza artificiale" in Italia dal 2004 a oggi, secondo Google Trends



Le ricerche del termine "AI" (Artificial Intelligence) nel mondo dal 2004 a oggi, secondo Google Trends

Appena quattro giorni prima, il 22 marzo, il Future of Life Institute pubblica una [lettera aperta](#) dai toni allarmati: **"L'la avanzata potrebbe rappresentare un profondo cambiamento nella storia della vita sulla Terra e dovrebbe essere pianificata e gestita con cure e risorse adeguate"**.

È un appello pressante, che chiede ai governi di varare una moratoria di almeno sei mesi su studi che rischiano di sviluppare "menti digitali sempre più potenti che nessuno – nemmeno chi le ha create – può capire, prevedere o controllare", e di istituire autorità capaci di supervisionare, tracciare e certificare i nuovi sistemi di la.

A firmare l'appello sono, oltre a moltissimi ricercatori, Elon Musk, fondatore della Tesla, Steve Wozniak, cofondatore dell'Apple, Jaan Tallinn, cofondatore di Skype, Evan Sharp, cofondatore di Pinterest.

Il 29 marzo uno dei padri dell'intelligenza artificiale, Eliezer Yudkowsky, [scrive a Time](#) che certo, la moratoria chiesta dal Future of Life Institute è meglio che niente, ma "sottostima la gravità della situazione": se crei qualcosa di molto, molto più intelligente di te, e quel qualcosa è composto da enormi matrici imperscrutabili, il risultato probabile è che tutti sulla Terra moriranno. È della [stessa opinione](#) il ricercatore Paul Christiano.

Anche le persone comuni cominciano a preoccuparsi, ma continuano a farlo in chiave, diciamo così, meno apocalittica: il 4 aprile Forbes pubblica un sondaggio, secondo il quale il 75 per cento del

pubblico statunitense è preoccupato per la [crescita della disinformazione](#) connessa con la diffusione incontrollata dell'la.

- Il 28 marzo, un'immagine del Papa vestito con un candido piumino Balenciaga fa il giro del mondo. La foto, a parte alcuni piccolissimi dettagli, è realistica: in pochi mesi Midjourney, l'la che l'ha creata, è diventata capace di rappresentare le mani umane che fino ad allora la mettevano in difficoltà. "La storia potrebbe considerare il papa in Balenciaga come il primo vero evento di disinformazione virale alimentato dalla tecnologia *deepfake* e un segno dei guai in arrivo", [scrive Time](#). E aggiunge che a oggi non esistono online strumenti gratuiti in grado di discernere tra immagini false o vere.

- Il 28 aprile l'Economist pubblica [un articolo intitolato](#) "Yuval Noah Harari afferma che l'la ha hackerato il sistema operativo dell'intelligenza umana" (qui sotto sintesi dell'articolo).

In sostanza, Harari dice che quasi tutta la nostra cultura e il nostro sistema di credenze e valori condivisi si basano sul linguaggio. Se l'la se ne impossessa e lo manipola, può manipolare le nostre opinioni creando una falsa intimità, può configurarsi come "oracolo onnisciente", può creare religioni.

"Per millenni gli esseri umani hanno vissuto all'interno dei sogni di altri esseri umani. Nei prossimi decenni potremmo trovarci a vivere all'interno dei sogni di un'intelligenza aliena". Per questo è necessario e urgente che l'la sia regolamentata.

Un procedimento lento

Va però sottolineato che formalizzare una regolamentazione efficace su un fenomeno così esteso e pervasivo come l'la non è per niente facile né veloce, e che estendere le regole su scala mondiale, o quasi, può essere ancora più lento e complicato.

Il 5 maggio 2023, il [sito di analisi di mercato Yougov](#) afferma che oltre la metà del pubblico globale è preoccupato per la perdita di posti di lavoro.

Ai primi di maggio è lo psicologo cognitivo e informatico Geoffrey Hinton, vincitore del Turing award, a dimettersi da Google e a lanciare, dal campus del Mit [un appello](#) a Stati Uniti e Cina perché regolamentino l'la, che sta sviluppandosi [molto più rapidamente](#) di quanto lui e altri informatici si aspettassero, e potrebbe a breve superare i suoi creatori umani: *"Pensavo che ci sarebbero voluti dai 30 ai 50 anni"*, dice. *"Ora penso che sia più probabile che ce ne vorranno da cinque a 20"*. Attacchi informatici, truffe, disinformazione e sorveglianza di massa sono i quattro maggiori rischi immediati.

Uno dei rischi è che l'intelligenza artificiale faccia molto bene quello che non vorremmo che facesse.

Il 13 maggio esce la notizia che la Casa Bianca sta **arruolando quattromila hacker** per trovare le falle dell'Ia. Si incontreranno a Las Vegas il prossimo agosto.

Il 17 maggio Sam Altman, il fondatore della Open Ai, appena due mesi dopo aver magnificato a Seattle le prestazioni di ChatGpt, in un'audizione davanti alla sottocommissione giustizia del senato statunitense **chiede che il governo si attivi** in fretta per mitigare i rischi dell'Ia, così come è stato fatto in passato per gli armamenti nucleari: **"Se questa tecnologia prende la direzione sbagliata, diventa veramente tossica"**. Può, per esempio, manipolare le menti e alterare i risultati elettorali.

Il problema di re Mida

In buona sostanza, i rischi dell'Ia si possono ricondurre a quattro categorie. Il primo, e il più ovvio, è che l'Ia non faccia "bene abbastanza" quello che le vogliamo far fare: che sia affetta da *bias*, che soffra di allucinazioni, che abbia delle vulnerabilità. Questi problemi possono essere risolti a mano a mano che si presentano.

Il secondo rischio è che l'Ia faccia "troppo bene" quello che vogliamo farle fare, eliminando posti di lavoro qualificati in moltissimi ambiti, dal giornalismo all'intero sistema della comunicazione, alla programmazione, all'intrattenimento, ai settori legale, bancario, finanziario, assicurativo, al marketing e all'assistenza-clienti, ai trasporti, alla produzione di immagini e video, cambiando le regole e i processi di interi mercati e rendendo obsoleti i sistemi produttivi di un gran numero di imprese. Chi parla dell'Ia come di un'innovazione dirompente, con ogni probabilità ha in mente questi scenari.

Il terzo rischio (e questo è ancora più dirompente) è che l'Ia faccia molto, molto bene quello che non vorremmo che facesse: esercitare una sorveglianza ubiqua e intrusiva, disinformare e diffondere notizie false e credenze infondate, manipolare le persone attraverso una comunicazione individualizzata e intima, alterare i risultati elettorali, trasformarsi in uno strumento bellico, disabituare gli studenti a produrre pensiero critico.

Il quarto rischio, quello che più, mi pare, sta allarmando i ricercatori, e che forse è meno chiaro ai non addetti ai lavori, è che l'Ia arrivi a fare qualcosa che riusciamo a stento a immaginare, in modi che non saremmo in grado di capire e seguendo criteri che non le abbiamo trasferito e che non condividiamo. È la "singolarità" di cui finora hanno parlato soprattutto i futurologi e gli autori di fantascienza.

E infatti: a metà maggio 2023 il **New Yorker** scrive che, secondo molti ricercatori, **"ci sono buone probabilità che l'attuale tecnologia la si trasformi in intelligenza artificiale generale, o lag, una forma superiore di Ia in grado di pensare al livello umano sotto molti o quasi tutti gli aspetti. Un gruppo più piccolo sostiene**

che il potere dell'Iag potrebbe aumentare in modo esponenziale. Se un sistema informatico è in grado di scrivere codici, come già fa ChatGpt, allora potrebbe imparare a migliorarsi più e più volte fino a quando la tecnologia informatica non raggiungerà quella che è nota come 'la singolarità': un punto in cui sfugge al nostro controllo. Nello scenario peggiore immaginato da questi pensatori, la incontrollabili potrebbero infiltrarsi in ogni aspetto delle nostre vite tecnologiche, interrompendo o reindirizzando la nostra infrastruttura, i sistemi finanziari, le comunicazioni e altro ancora".

Questo scenario non è affatto scontato. Ma i recenti progressi dell'Ia l'hanno reso più plausibile, anche perché le grandi aziende stanno già sviluppando algoritmi "generalisti". È il "problema di re Mida" (*King Midas problem*): raggiungere integralmente un obiettivo che appare desiderabile avendone sottovalutato le implicazioni e le conseguenze altamente indesiderabili.

Qualsiasi cosa succeda con l'intelligenza artificiale, non potremo certo dire di non essere stati avvertiti anche se, forse, potremmo lamentare il fatto di non essere stati avvertiti in tempo utile (non è così vero, e questo articolo intende ricordarlo).

È però normale e comprensibile che il nostro ragionamento sul futuro abbia delle carenze: da un lato (pensiamo alla recente pandemia) siamo davvero poco capaci di individuare e comprendere i fenomeni di crescita esponenziale quando sono nelle loro fasi iniziali.

Dall'altro, siamo affetti dal *bias dell'ottimismo*, che ci fa sovrastimare la possibilità di eventi futuri positivi e sottostimare la possibilità di eventi negativi. Dall'altro lato ancora, riusciamo a immaginare il futuro solo a partire dai dati e dalle cognizioni del passato e del presente che già abbiamo interiorizzato: per questo, e al netto delle distopie letterarie, tendiamo a figurarcelo come una versione un po' più lucida, un po' più ripulita e automatizzata e piena di gadget del presente. Perfino con il riscaldamento climatico, del quale pure abbiamo segnali assai visibili e drammatici, le nostre reazioni sono lente, e la nostra tendenza a procrastinare decisioni complesse e scomode è permanente. Ma forse dovremmo, finalmente, riuscire a dimostrarci un po' più lungimiranti, e più intelligenti, di così.



Yuval Noah Harari - storico, filosofo e saggista israeliano

Yuval Noah Harari: "Non so se gli umani potranno sopravvivere all'Intelligenza Artificiale"

"Stiamo per essere investiti da un tornado. Siamo entrati in un momento prometteico, uno di quei momenti della storia in cui compaiono nuovi strumenti, modi di pensare o fonti di energia che rappresentano un tale passo avanti rispetto a ciò che esisteva prima, che non si può cambiare solo una cosa, ma si deve cambiare tutto. Ovvero, come si crea, come si compete, come si collabora, come si lavora, come si impara, come si governa e, sì, come si inganna il prossimo, si commettono crimini e si combattono guerre". Sono le parole di Thomas L. Friedman, opinionista di punta del "New York Times" che si è unito al coro dei migliaia esperti che recentemente hanno firmato una lettera per chiedere una moratoria sui software come Chat GPT, il modello di intelligenza artificiale che può interagire con gli umani.

Tra i firmatari Elon Musk e lo storico di fama mondiale Yuval Noah Arari, che in una interessante intervista uscita su *The Telegraph* ci mette in guardia sulle conseguenze dell'utilizzo incontrollato dell'Intelligenza Artificiale.

Secondo l'autore di *Homo Sapiens*, "La nuova generazione di IA non si limita a diffondere i contenuti prodotti dagli esseri umani. Può produrre il contenuto da solo. Provate a immaginare cosa significhi vivere in un mondo in cui la maggior parte dei testi e delle melodie e poi delle serie TV e delle immagini sono create da un'intelligenza non umana. Semplicemente non capiamo cosa significhi. Quali potrebbero essere le conseguenze della conquista della cultura da parte dell'IA?"

Esistono difatti già esempi banali. La scorsa settimana una rivista tedesca ha pubblicato quella che sembrava essere un'intervista esclusiva con Michael Schumacher, quando in realtà il testo era stato generato dall'IA imitando l'ex pilota paralizzato. Harari suggerisce che l'intelligenza artificiale andrà presto molto oltre, evocando un mondo in cui "Vai online e discuti con qualcuno su qualche questione politica. Forse ti mandano anche un video di se stessi che parlano. Ma non c'è nessuna persona dietro. È tutta intelligenza artificiale. Questa è una minaccia soprattutto per le democrazie più che per i regimi autoritari perché le democrazie si basano sul dibattito pubblico. La democrazia è fondamentalmente dibattito. Persone che parlano tra loro. Se il dibattito viene rilevato dall'intelligenza artificiale, la democrazia è finita".

Giorni fa, un sistema di intelligenza artificiale di Google, ad esempio, ha imparato da solo il bengalese senza essere addestrato a farlo, e l'azienda statunitense non ha saputo spiegare il motivo.

"Il regime nazista era basato su tecnologie come treni, elettricità e radio. Non avevano strumenti come l'intelligenza artificiale", afferma Harari. "Un nuovo regime nel 21° secolo avrà strumenti molto più potenti. Quindi le conseguenze potrebbero essere molto più disastrose. A questo non so se l'umanità potrà sopravvivere".

Anche le conseguenze più banali hanno il potenziale per essere ri-

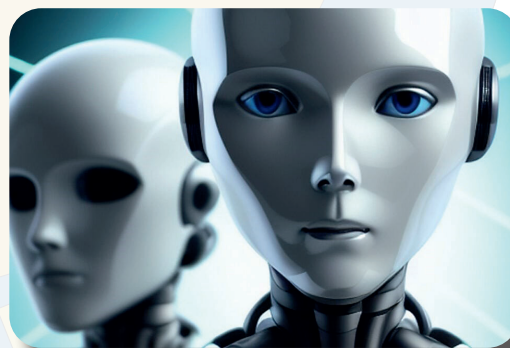
voluzionarie, dice *"Un altro pericolo è che molte persone potrebbero trovarsi completamente senza lavoro, non solo temporaneamente, ma prive delle competenze di base per il futuro mercato del lavoro. Potremmo raggiungere un punto in cui il sistema economico considera milioni di persone completamente inutili. Questo ha terribili conseguenze psicologiche e politiche. Dobbiamo capire che l'intelligenza artificiale è la prima tecnologia nella storia in grado di prendere decisioni da sola. Può prendere decisioni sul proprio utilizzo. Può anche prendere decisioni su di noi. Questa non è una previsione futura. Sta già accadendo. Abbiamo inventato qualcosa che ci toglie il potere. E sta accadendo così in fretta che la maggior parte delle persone non capisce nemmeno cosa stia succedendo. Dobbiamo assicurarci che l'IA prenda buone decisioni sulle nostre vite."*

Per Harari bisogna assolutamente quanto prima regolamentare l'IA: *"Un'azienda farmaceutica non può immettere sul mercato un nuovo farmaco senza prima passare attraverso un lungo processo normativo. È davvero bizzarro e spaventoso che le aziende possano semplicemente rilasciare strumenti di intelligenza artificiale estremamente potenti nella sfera pubblica senza misure di sicurezza simili. Tali misure dovrebbero essere applicate dal governo. Aspettarsi che l'industria tecnologica si regoli è ridicolo. Con tutto il rispetto per Elon Musk e Zuckerberg o gli altri capi delle grandi aziende tecnologiche, non sono eletti da nessuno, non rappresentano nessuno tranne i loro azionisti e non c'è motivo di fidarsi di loro".*

A dimostrazione del pensiero di Harari, proprio Elon Musk ha annunciato il proprio chatbot AI pochi giorni dopo aver firmato la lettera che denunciava la moratoria contro i sistemi di chatbot...

Non sorprende quindi che Harari tenga il proprio telefono spento, "in un cassetto". Lo chiama "uno smartphone di emergenza" per quando viaggia all'estero. *"È diventato davvero impossibile fare alcune cose senza uno smartphone. Ci sono troppe informazioni spazzatura. È come il cibo. Per la maggior parte della storia umana, abbiamo cercato disperatamente di ottenere più cibo. E ora siamo nella situazione opposta. Dobbiamo stare molto attenti sia alle quantità ma anche alla qualità del cibo che assumiamo. Dovremmo optare per una dieta informativa."*

Sono appena tornato da un ritiro di meditazione di due mesi. Si può dire che fa parte della dieta informativa... un periodo per disconnettersi e permettere alla mente di disintossicarsi da tutta la spazzatura che assumiamo".



... questa immagine è stata realizzata dall'Intelligenza Artificiale in 5 secondi

Il caccia pilotato dall'Intelligenza Artificiale funziona... un computer deciderà chi bombardare

tratto da: www.bakenews.it
by [Cecco Prestina](#) - 5 Agosto, 2023

Photo Credits: Wikipedia

I ricercatori dell'Air Force hanno annunciato con successo il primo volo del caccia militare senza pilota che utilizza algoritmi di intelligenza artificiale. Il velivolo XQ-58A Valkyrie ha effettuato un test di tre ore.

Il volo ha avuto luogo presso la base aeronautica di Eglin in Florida il 25 luglio, secondo una dichiarazione rilasciata nelle ultime ore dall'Air Force Research Lab, che ha sviluppato l'aereo senza pilota in collaborazione con Kratos.

Gli algoritmi di intelligenza artificiale utilizzati nel volo sono stati creati dal laboratorio e perfezionati attraverso milioni di ore di simulazioni, affermano. *"L'intelligenza artificiale sarà un elemento fondamentale per i futuri combattimenti e la velocità con cui dovremo comprendere il quadro operativo e prendere decisioni"*, ha affermato il Brig. Gen. Scott Cain, il comandante del laboratorio di ricerca. *"Abbiamo bisogno degli sforzi coordinati del nostro governo, del mondo accademico e dei partner industriali per tenere il passo"*.

Il Valkyrie è un aereo senza pilota riutilizzabile progettato per essere molto meno costoso da utilizzare rispetto alle controparti tradizionali, indipendentemente dal fatto che abbiano un pilota, secondo il sito web dell'Air Force Research Lab.

Il volo del 25 luglio ha posto la pietra miliare su una partnership pluriennale iniziata con il programma Skyborg Vanguard, afferma la nota.

La Valkyrie utilizzata nel volo è arrivata a Eglin l'anno scorso.



Viene lanciato a razzo da un sistema ferroviario e controllato da una stazione di terra o da un caccia aereo.

Un sistema informatico di bordo può determinare la migliore tra-

iettoria di volo e le impostazioni dell'acceleratore per conformarsi ai comandi, ha affermato l'Air Force.





CURIOSITA'

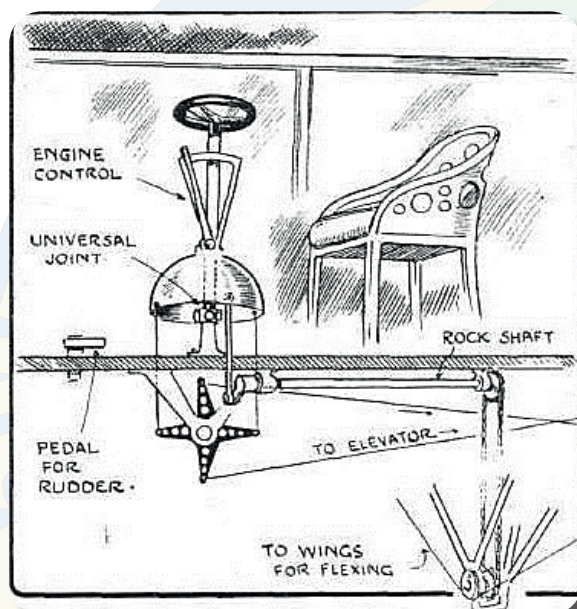
CLOCHE

CAMPANA— dispositivo di comando del monoplano classico Blériot. È un'espansione circolare a forma di campana adatta all'articolazione della *leva di comando* e portante i fili che si dipartono dai suoi bordi per azionare il *timone di profondità* e la *torsione delle ali*.

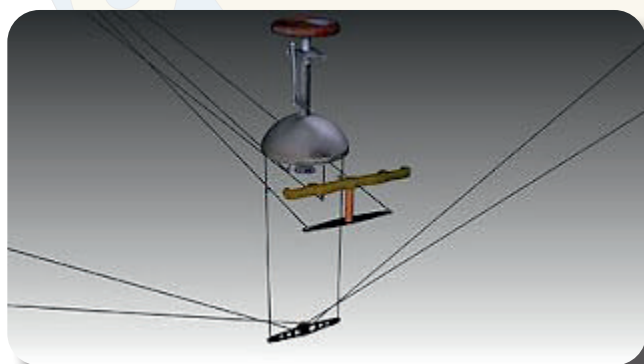
In seguito venne usato il termine "cloche," (*campana*) per indicare la *leva di comando* anche se non provvista di *campana*.

LA CAMPANA BLÉRIOT

Tra le innovazioni di Louis Blériot, la più famosa fu il sistema della superficie di controllo. Dopo tentativi ed errori, perfezionò quella che alcuni cronisti chiamavano "monoleva", e che sembra essere stata finalizzata sul tipo Blériot VIII.



Questa leva verticale, sormontata da una maniglia di legno ad anello orizzontale, era montata su un perno in modo da poter essere inclinata, spinta o tirata in qualsiasi direzione.



Alla sua base c'era una semisfera metallica, la campana, ai cui punti cardinali erano attaccati i cavi che controllavano le alette dell'elevatore e la curvatura o alettoni. Una barra orizzontale azionata dai piedi manovrava il timone.

Questa "campana" era molto vicina al "manico di scopa" inventato da Robert Esnault-Pelterie, troppo vicino, visto che i tribunali finirono per cancellare i brevetti dopo la prima guerra mondiale.





CLOCHE, altro termine francese, che significa *campana*, ed è ancora usato da molti per definire la *leva di comando* a bastone. In realtà l'uso di questo termine poteva essere un tempo giustificato e solamente per il monoplano Blériot, la cui leva di comando portava nella parte inferiore un'espansione circolare a forma di campana, ai bordi della quale erano attaccati i fili per azionare il timone di profondità e lo *svergolamento*. Nei tipi di aeroplani moderni tale «campana» non esiste e noi usiamo il vocabolo «leva» o «leva di comando».

tratto da: Marinetti - Primo dizionario aereo italiano, 1929

NOTIZIE IN BREVE

Momenti tristi

Il 21 marzo 2023 è deceduta il Socio **DANIELA BALASSO**, figlia del defunto M.Ilo Pil. **ANTONIO BALASSO**

Il 21 marzo 2023 è deceduto il Socio M.Ilo 1^a Cl. Sc. **BRUNO CEDERMAZ**, già Capo Segreteria Comando

Il 29 aprile 2023 è deceduto il Socio Cap. Pil. **ALESSIO GHERSI**, già pilota gregario Destro (n. 8 e 5)

Il 9 giugno 2023 è deceduta la Signora **ELISA SCALA** "sorella" del Cap. Pil. **MASSIMO SCALA** e "madre" del Socio **MASSIMO L'ABBADESSA**

Il 22 luglio 2023 è deceduto il Socio Cap. Pil. - Com.te **ALESSANDRO PETTARIN**, già pilota gregario Destro (n. 8)

Il 26 luglio 2023 è deceduto il Socio Gen. S.A. **ROLANDO GOLDONI**, già pilota gregario Sinistro (n. 7, 2 e 4).

Il 22 agosto 2023 è deceduto il Signor **MARCO ZONTA** "figlio" del Consigliere, già Vice Presidente, 1° M.Ilo Lgt **MAURO ZONTA**.

al "marito" **AMELIO** ed ai "figli" **DAVIDE** ed **ALBERTO MIELE**,

alla "moglie" **EDVIGE** ed ai "figli" **PATRIZIA**, **FEDERICO** e **LUCIA CEDERMAZ**,

alla "moglie" **JENNY**, ai piccoli "figli" **GIORGIO** e **CECILIA GHERSI** e a "mamma" **MIRELLA** e "papà" **FRANCO**,

ai "figli" **MASSIMO** e **GIUSEPPE L'ABBADESSA**.

alla "moglie" **ERNESTINA** ed al "figlio" **PAOLO PETTARIN**,

alla "moglie" **DIANA** ed alla "figlia" **MARINA GOLDONI**,

alla "mamma" **LAURA**, al "papà" **MAURO** e alle "sorelle" **FRANCESCA** e **FEDERICA ZONTA**

... 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.



EVENTO

Jesolo Airshow, inaugurato il primo accesso al mare

dedicato alle Frecce Tricolori

Vuole rappresentare un ricordo tangibile e indelebile
di questi 25 anni passati insieme

tratto da: ilnuovoterraglio.it e www.nordest24.it

2 settembre 2023

A Jesolo è stato inaugurato il primo accesso al mare in Italia dedicato alla **Pattuglia Acrobatica Nazionale "Frecce Tricolori"**. La nuova strada, collega piazzetta Casa Bianca al tratto di arenile che storicamente ospita lo show center dello Jesolo Air Show, grande evento che ha animato il pomeriggio jesolano.



A ricordare il saldo legame che da anni unisce Jesolo con la Pattuglia Acrobatica Nazionale è anche **una targa** collocata all'ingresso a mare del nuovo accesso. Questo il testo riportato per raccontare a tutti questa lunga **storia d'amore**:

La storia d'amore che lega Jesolo e la Pattuglia Acrobatica Nazionale nasce l'8 luglio 1976, quando le Frecce Tricolori sorvolano questo litorale con i velivoli G91.



Ma è nel 1996 che l'unione assume forma concreta attraverso un evento creato dal Comune con la collaborazione del neocostituito Club Frecce Tricolori, intitolato alla memoria del tenente colonnello Mario Naldini. Il 21 luglio di quell'anno, le Frecce Tricolori solcarono i cieli della città colorandoli di verde, bianco e rosso. Da allora, anno dopo anno il legame si è rafforzato e lo Jesolo Air Show è diventato un appuntamento fisso con lo spettacolo garantito dal contributo dell'Aeronautica Militare. Nel 1998 la manifestazione iniziò ad aprirsi ad altre pattuglie, a partire da quelle delle altre Forze Armate e Corpi dello Stato tra cui l'Esercito Italiano, la Guardia di Finanza, la Capitaneria di porto e il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.



Il 1999 rappresentò l'anno del decollo per lo Jesolo Air Show, che assunse carattere internazionale grazie al coinvolgimento della Patrouille de France. Negli anni a seguire Jesolo accolse anche gli USAF Thunderbirds dagli Stati Uniti, i Royal Jordanian Falcons dalla Giordania, gli Al Foursan dagli Emirati Arabi, la Patrulla Aguila dalla Spagna e la Patrouille Suisse dalla Svizzera. A queste squadre acrobatiche si sono affiancate le esibizioni di singoli velivoli provenienti da ogni angolo del pianeta.

Questa targa, apposta nell'anno che celebra il centenario dalla fondazione dell'Aeronautica Militare, vuole rappresentare un

ricordo tangibile e indelebile di questi 25 anni passati insieme, legando mare e cielo di Jesolo alla Pattuglia Acrobatica Nazionale – Frece Tricolori.



Alla cerimonia di inaugurazione hanno partecipato il Sindaco di Jesolo, Christofer De Zotti, il Sottosegretario di Stato al Ministero della Difesa, Sen. Isabella Rauti, che ha tagliato il nastro, il Gen. S.A. Francesco Vestito in rappresentanza del Capo di S.M.A., Gen. S.A. Luca Goretti, il Comandante del 51° Stormo, Col. Pil. Emanuele Chiadroni, il Comandante della Pattuglia Acrobatica Nazionale, Ten. Col. Pil. Stefano Vit.

Jesolo Air Show

uno spettacolo da brividi !

tratto da: www.ilnuovoterraglio.it e www.jesoloairshow.eu



Il cielo si è tinto di verde, bianco e rosso mentre la spiaggia era multicolore.

Jesolo – Ieri pomeriggio, alla 25esima edizione dello Jesolo Air Show, unica tappa regionale in coincidenza del centenario dalla fondazione dell'Aeronautica Militare, ha coinvolto 13 pattuglie aeree tra le quali, immancabili, i piloti della Pattuglia Acrobatica Nazionale.



Sull'arenile di piazza Brescia hanno trovato posto circa 3.000 persone (altrettante hanno seguito le prove nella giornata di sabato) con oltre 110 fra giornalisti e fotografi accreditati da tutta Europa.

La manifestazione è stata aperta dall'esibizione dell'elicottero HH139 del 51esimo Stormo, seguito dall'emozionante Wing Walker, la camminata acrobatica in volo.

Il pubblico ha poi potuto assistere alla dimostrazione dell'AW139, l'elicottero del Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco, e al passaggio di due AMX del 51° Stormo. Subito dopo l'esibizione di Paolo Pocobelli su CAP 10, della Patrouille de France, dell'AW 160 della Guardia di Finanza e dell'F18 della Swiss Hornet. Imponente il passaggio del Mangusta dell'Esercito Italiano cui è seguita l'esibizione acrobatica di Andrea Pesenato su CAP 231.

A chiudere la manifestazione, come ormai da tradizione, l'esibizione della Pattuglia Acrobatica Nazionale (PAN), le amatissime Frece Tricolori. Si calcola che oltre mezzo milione di persone fossero assiegate lungo l'arenile veneziano, da Cavallino a Eraclea.

PARTECIPANTI



AMX - 51° Stormo (AM)



A129 "Mangusta" - Esercito Italiano



AW169 - Guardia di Finanza



CAP 231 - Andrea Pesenato



AW139 - Vigili del Fuoco



CAP 10 - Paolo Pocobelli



HH.139B - 15° Stormo (AM)



C-27J Spartan - RSV (AM)



F/A - 18 Hornet - Swiss Hornet



Eurofighter - RSV (AM)



T-346 - Display RSV (AM)



Boeing Stearman - Wing Walkers - 46 Aviation





Patrouille de France



Frecce Tricolori – P.A.N.



