



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

15 ottobre 2024

*Far fronte alla perdita di qualcuno che ami
è una delle più grandi sfide della vita.*

*Onorare la memoria della persona deceduta è un modo
per prendere il controllo del nostro dolore e
trasformarlo in qualcosa di positivo.*

*Commemoriamo perché non vogliamo dimenticare,
perché non dobbiamo dimenticare,
... quindi abbiamo la responsabilità di ricordare
i Soci che ci hanno lasciato.*

IN RICORDO DI VITTORIO CUMIN

ai "Diavoli Rossi" dal 1057 al 1959
alle **Frecce Tricolori** dal 04/03/1962 al 01/10/1969
come pilota gregario Sx, Leader e Comandante
Socio Onorario "Decano" del "Circolo della P.A.N."
Deceduto il 23 luglio 2024

Elogi funebri letti alla S. Messa celebrata nella chiesa di Versa di Romans d'Isonzo il 26 luglio 2024.

Ricordo del Gen. D.A. MARCO LANT
Socio del "Circolo della P.A.N."

Ogni pilota delle Frecce Tricolori, ogni pilota dell'Aeronautica Militare, ogni aviatore deve per forza avere un ricordo del Comandante VITTORIO CUMIN.

Un ricordo diretto o indiretto, consapevole o non consapevole. Ma non è possibile non sapere chi è stato Cumin. Perché Vittorio è una di quelle persone che, in silenzio, con forza, con passione e con tenacia hanno fatto la storia della nostra Forza Armata.

Caro Vittorio, se cerco nei miei ricordi è indelebile quello di una serata organizzata per i 50 anni delle Frecce Tricolori nella tua Romans. Una serata in cui il tuo racconto, il racconto che facesti della tua vita aeronautica rapì i partecipanti. Con vivida memoria,

con eleganza e con disarmante naturalezza ripercorresti la tua epopea.

A cominciare dall'incontro con Mario Squarcina, nel settembre del '43 quando, guardando un quattordicenne Vittorio Cumin, egli chiese all'allenatore del Romans "e quello chi è?".

Chi avrebbe detto che Squarcina si sarebbe poi ritrovato davanti quel ragazzo qualche anno dopo, a Brindisi come allievo pilota. Un allievo cresciuto poi sotto gli insegnamenti di piloti del calibro di Vittorio Pezzè.

La tua passione, la tua determinazione, la tua schiettezza e, soprattutto, la tua bravura ti hanno poi portato presto da Grottaglie a Ghedi e ti hanno proiettato a indiscusso protagonista della pattuglia dei Diavoli Rossi. E non è stato che l'inizio.

Il sodalizio e l'inossidabile amicizia con Squarcina hanno consentito poi tutti noi di vivere la nostra "meravigliosa avventura". A essere parte di quelle Frecce Tricolori che voi avete immaginato, creato e plasmato e che sono ancora intrise del vostro genio.

Caro Vittorio, da allora sei sempre stato un confronto e un conforto per tutti quelli che ti hanno seguito. Sempre vicino alle tue Frecce sorretto e contornato dalla tua cara Antonella e, prima ancora dalla tua amata Angela. E chissà cosa avrai pensato in queste ultime settimane vedendo le Frecce Tricolori in America, 65 anni dopo il vostro primo tour nel 1959!

Mi piace pensare che ora ricongiungi e ti riunisci agli amici che ti hanno preceduto e che, probabilmente, rivedendo Squarcina vi sentirete felici e soddisfatti come in uno dei voli più belli che tu ricordasti di aver volato con lui, quello al salone di Le Bourget del '63. E magari, come allora, prima di mollare i freni ti chiederà "sei tranquillo?" e tu risponderai ancora "tranquillissimo".

Cieli blu, VITTORIO



Ricordo del Col. Pil. (c) ASSENZIO GADDONI

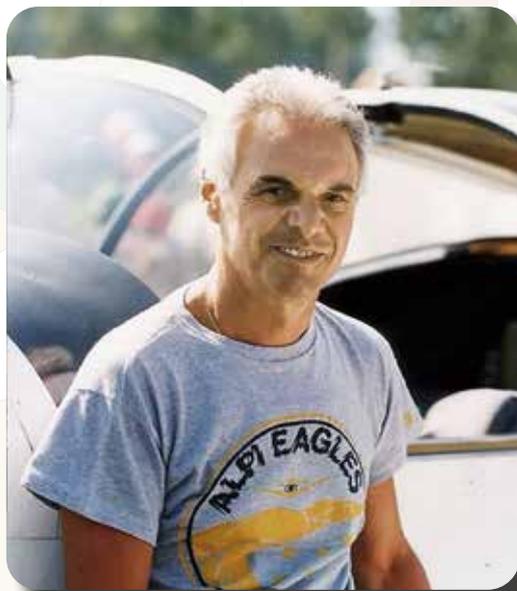
... quale Presidente del "Circolo della P.A.N." mi è stato assegnato il privilegio di ricordare il Gen. B.A. VITTORIO CUMIN, solo VITTORIO per gli "amici" delle "Frecce Tricolori".

E' un compito molto arduo riuscire a ricordare uno tra i più importanti personaggi aeronautici nella storia dell'Aeronautica Militare Italiana del dopoguerra che ha vissuto una lunga e "meravigliosa avventura" che molti già conoscono essendo stata pubblicata una sua narrazione nel 1° Notiziario del 2011 del "Circolo della P.A.N.", dove racconta le tappe della sua "vita aeronautica" dal titolo:

Vittorio CUMIN ... la mia vita mai raccontata, in cui dopo il servizio



in A.M.I., è riportata la sua attività aviatoria come "Istruttore di volo" prima presso l'Accademia Aeronautica Libica poi nel Burkina Faso, ed infine, ritornato in Italia, vola con diversi velivoli executive, terminando l'attività come "fanalino" nella Pattuglia Acrobatica civile Alpi Eagles.



Ma non è finita nel 1998 è tra i "Soci fondatori" del "Circolo della P.A.N.", naturale prolungamento delle Frecce Tricolori, e nel 1999 all'unanimità viene nominato Presidente dell'omonimo



Circolo, che da buon "leader" sovrintende con la sua proverbiale pacatezza ed equilibrio.

Poi, all'Assemblea Annuale dei Soci del 14 Aprile 2007, per problemi di carattere familiare, "con profondo dispiacere ed il cuore gonfio di tristezza rinuncia all'incarico di Presidente".

Ma come si poteva non dare il "giusto" riconoscimento ad un "Pilota straordinario e strepitoso nell'arte del pilotaggio acrobatico" che, come SQUARCINA, rimarrà indelebile nella "Storia" dell'Aeronautica Militare, della Pattuglia Acrobatica dei "Diavoli Rossi" ed in particolare delle "Frecce Tricolori" ... un "signor" Ufficiale che ha sempre manifestato la sua "passione per il volo" con "olimpica calma" negli atteggiamenti e nei comportamenti, riconducibile ad un profondo stato di serenità interiore, arricchita altresì da una indiscussa obiettività ed ocularità di giudizio ... mai una critica denigratoria ... mai una proposizione negativa verso chicchessia.

Doverosamente il "Circolo della P.A.N." doveva identificarsi con un così grande personaggio; ... pertanto, su mia proposta, l'Assemblea ha istituito all'unanimità la carica di "Presidente Onorario Decano" che è stata conferita, seduta stante, al Gen. B.A. VITTORIO CUMIN.



Partendo dal concetto che le storie degli uomini sono le cose più importanti perché le fanno restare dentro di noi ! pongo alla vostra attenzione l'alta valenza del "personaggio aeronautico", la sua attività di "eccelso Pilota" e non solo che è parimenti nota sia nell' "ambiente aeronautico militare in Italia e all'estero" sia tra i civili appassionati di "avvenimenti aeronautici".

Mi preme solo evidenziare che il Gen. B.A. VITTORIO CUMIN occupa senza ombra di dubbio uno dei primi posti tra i maggiori protagonisti dell'Acrobazia Aerea collettiva del dopoguerra, infatti è stato "Gregario sx" dei "Diavoli Rossi" nel 1957-58 e nel 1959 in tournée negli U.S.A., poi alle "Frecce Tricolori" quale "Gregario sx" nel 1962, "Capo-formazione" dal 1963 al 1967 e "Comandante" dal 1968 al 1969.

Ma tutta la sua vita è sempre stata permeata da una fortissima e nobile "passione aeronautica" da additare quale esempio di altissimo sentimento del dovere, di perizia e di valore sia come

Ufficiale sia come Pilota, sempre nella massima discrezione com'era nel suo stile.

Ci lascia una grande eredità professionale e soprattutto umana che non va dimenticata ... è una eredità viva e attuale, a condizione che gli eredi vogliano fruirne.

VITTORIO ... una vita a pilotare aerei ... il volo era la magia che gli trasmetteva un flusso continuo dal cervello al cuore ... volare è sempre stato un viaggio di emozioni che l'ha sempre accompagnato in tutti i voli e che lo rendevano felice! ... il suo posto era "in volo" ... per lui volare nel cielo blu è stata la ragione stessa di una vita dai tanti capitoli ... ora si è ricongiunto con i suoi colleghi che l'hanno preceduto, in primis MARIO SQUARCINA il suo "mentore" con il quale spunta una suggestiva e simbolica coincidenza, una sorta di magia che suggella un rapporto intimo invisibile, aver spiccato l'ultimo volo nello stesso giorno: il 23 luglio.



Ora vengo a te ANTONELLA ... il tuo rapporto con "mamma" ANGELA e "papà" VITTORIO è stato speciale ... ti sei presa cura dei tuoi genitori, un tempo porti sicuri in cui rifugiarsi, quando sono diventati fragili e bisognosi d'aiuto ed è altresì difficile da accettare: non siamo più noi ad aver bisogno d'aiuto ... i ruoli si sono invertiti, seguendo quell'inevitabile e strano percorso che la vita compie.



Sono tanti i sentimenti che entrano in gioco: la nostalgia, la tenerezza, la devozione, il dolore, la frustrazione, la rabbia ... ebbene, tu ANTONELLA sei stata eccezionale; li hai curati con un amore ineguagliabile e sono sicuro che loro ti stanno amorevolmente sorridendo felici di avere avuto una "figlia" speciale.

Nel ricordare che fino all'anno scorso partecipavi sempre con "papà" VITTORIO al pranzo che seguiva le Riunioni del Consiglio Direttivo del "Circolo della P.A.N.", ti esprimo a nome di tutti i Consiglieri e Soci del Circolo il loro riverente affetto quale espressione del più profondo cordoglio.

Mi permetto altresì di farmi tramite delle più sincere condoglianze, in questo momento di dolore per te ANTONELLA e per le FRECCIE TRICOLORI, da parte di tanti Ufficiali e Sottufficiali che hanno avuto la fortuna di conoscere e lavorare per e con "papà" VITTORIO e che mi hanno espresso la loro vicinanza al tuo dolore.

La memoria del "grande" VITTORIO non deve essere cancellata !!!



Testimonianza del Col. Pil. (c) MARIO ANTOGNAZZA

VITTORIO, il mio mito.

Da piccolo, infilato nelle mie braghette corte, curioso e avido di aeroplani, divoravo qualsiasi pubblicazione, libretti, articoli e foto che riguardassero il Volo. Tutti i piloti, per me, erano uomini eccezionali, impavidi, dai nervi saldi, capaci di controllare le emozioni e risolvendo, come per magia, le situazioni più disperate.

Li immaginavo a bordo dei loro aerei, bardati con i caschi e tute spaziali, capaci di dominare le tre dimensioni dello spazio e di controllare la velocità. E' stato proprio leggendo uno di questi opuscoli che ho visto, per la prima volta, il nome di Vittorio Cumin.

Era Immortalato, in una foto, accanto al suo aereo con il casco sotto braccio.

Era uno di quei leggendari uomini, miti nel mio immaginario!

Certamente non ho avuto la bravura e l'onore di indossare, come giustacuore sulla tuta da volo, lo stemma delle Freccie Tricolori, ma sicuramente ho avuto la fortuna di indossare la stessa divisa Azzurra e la stessa Aquila Turrita di Vittorio.

Ho avuto la fortuna di poter essere una di quelle milioni di persone che, con il naso all'insù e i brividi da pelle d'oca, seguivano le evoluzioni dei nove velivoli Azzurri che hanno contribuito a far grande la storia della nostra Aeronautica Militare, portando lustro alla nostra Bandiera in buona parte del mondo.

Oggi Vittorio ha raggiunto la "Grande Formazione" in quel caparbio e assordante silenzio che solamente le Grandi Persone Umili sanno sostenere.

VITTORIO, tu sicuramente mi stai guardando: sono sull'attenti e ti saluto alla visiera con il magone nel cuore!





In ricordo di DIEGO RAINERI

alle Frece Tricolori dal 14/07/1978 al 05/02/1982
Pilota gregario Dx e Comandante
dal 01/07/1985 al 13/02/1989
Socio del "Circolo della P.A.N." dal 1999
Deceduto il 13 agosto 2024



Ricordo del Ten. Col. Pil. – Com.^{te} Aviazione Civile VITO POSCA, Socio del "Circolo della P.A.N."

Ho visto arrivare Diego Raineri a Grazzanise, allora sede del X° Gruppo Caccia, nel lontano mese di Settembre 1974. Se non ricordo male. Si è presentato una mattina a bordo di una Alfa Romeo GT Junior bianca, targata Novara, che ho notato subito perché era stata la macchina dei miei sogni. Lo ricordo come fosse adesso, si presentò a tutti con una vigorosa stretta di mano ed un sorriso franco e sincero. Senza però dilungarsi troppo. Beh, ho pensato, è appena arrivato e ci pensa sù prima di chiacchierare troppo.

Al X° Gruppo, allora, i giovani Piloti erano autorizzati a stare zitti per sei mesi dall'assegnazione, tranne al briefing del mattino per commentare le emergenze. Diego invece abbiamo capito subito che era una persona di poche parole, che parlava quando era assolutamente necessario e dopo averne pesato molto bene il significato. Avevamo quasi la stessa età, io più vecchio di qualche mese. Ma ero arrivato al X° Gruppo quasi quattro anni prima perché di complemento e, quindi, avevo finito da poco l'addestramento a Capo Coppia. In quegli anni eravamo un Gruppo pieno di giovani veramente molto affiatati e Diego, che inizialmente era

venuto in quella landa desolata che era Grazzanise assolutamente malvolentieri, si trovò così bene, si inserì così perfettamente che fu protagonista, insieme ad altri, di più di una goliardata! Successivamente, ebbe modo di dirmi che non sarebbe mai voluto venire a Grazzanise ma, che non sarebbe mai voluto andar via dal X° Gruppo!

Ho avuto il piacere di volare con Diego tante volte, abbiamo montato d'allarme insieme più di una volta e altrettante volte è stato ospite a casa mia. Ho avuto il piacere di essere ospite a casa sua a Novara e conoscere sua "mamma" e la sua fidanzata Laura che dopo diventerà sua moglie.

Lo lasciai al X° Gruppo nel '76 per ritrovarlo a Rivolto nel '78. Lui era prossimo al matrimonio ed abitava ad Udine io avevo moglie e due figlie ed abitavo a Codroipo. Non era cambiato, serio, qualche volta burbero ma sempre goliardico, affidabile e preciso. Sempre pronto a dare una mano ed a modificare le sue di manovre per migliorare la simmetria. Era molto stimato da tutti. Mi viene in mente un episodio simpatico che voglio raccontare.

Anno '79 manifestazione a Napoli su Via Caracciolo. Tutto molto bene. Alla fine del volo, Diego mi dice: "Vito, se mi faccio prestare una macchina da un collega che è in Accademia andiamo a Grazzanise a salutare gli amici?" "Certo risposi". Quando arrivammo, alla domanda dove avessimo preso la Mercedes che avevamo per andare in giro, la risposta fu, ce l'ha fornita la Mercedes Italia perché il nostro tonneau destro, se fotografato in pianta, sembra una stella a tre punte (volavamo in 7+1 in quel periodo) proprio il simbolo della casa automobilistica tedesca! E la cosa finì lì, almeno per noi. Al rientro in aeroporto, il martedì successivo, il Com.^{te} Paolo Barberis ci chiama in ufficio e ci chiede, che avete raccontato in giro? Mi hanno telefonato dallo Stato Maggiore chiedendomi chi ci avesse autorizzato ad accettare l'omaggio della Mercedes Italia.



Ci furono diversi avvicendamenti in quel periodo e Diego passò dalla posizione di cinque a quella di numero tre. Sempre una colonna della formazione. Fu un periodo entusiasmante fino a quel 2 Settembre dell'81 quando successe l'incidente. Diego aveva finito il suo periodo e sarebbe andato a fare l'istruttore a Grosseto sul TF104. Lasciavamo un validissimo Pilota ed Amico.

Finimmo la stagione malinconicamente, in 4+1, il 3 Ottobre sulla sede del IV° Stormo.

Grazie Diego, amico mio.



Cambio Comando 313° Gr. A.A.
tra il Ten. Col. Giuseppe Bernardis (uscente)
e il Ten. Col. Diego Raineri (subentrante)

Ricordo del Cap. Pil. – Com.º Aviazione Civile GIUSEPPE LIVA, Socio Consigliere del “Circolo della P.A.N.”

Quando ho ricevuto la triste notizia della prematura scomparsa del Gen. AARN Diego Raineri, ovviamente mi è tornato in mente il percorso che abbiamo fatto insieme dal nostro primo incontro a tutti gli avvenimenti seguenti in comune.

Il mio incontro con Diego è avvenuto in quel di Amendola, sede della Scuola di Volo Basico Avanzato Aviogetti, dove io svolgevo l'incarico di Istruttore ed Esaminatore di volo con il grado di Tenente.

Diego apparteneva al Corso Ibis Terzo dell'Accademia e nella primavera del 1974 era stato inviato ad Amendola per il Corso di Volo Avanzato ed addestramento al Poligono di Tiro.

Io ebbi il compito del suo addestramento iniziale ed il conseguente rilascio per il decollo da solista con il G91T della Scuola.

Devo dire che non vi è stata alcuna difficoltà nel suo addestramento e Diego terminò il corso sul G91T senza problemi. Alla fine di quell'anno io fui trasferito, dopo lunga attesa, al 313° Gruppo A.A. “Frecce Tricolori”.

Anni dopo nel 1978 tra le varie manifestazioni della PAN, ci fu un transito con sosta notturna di tutti gli aerei sull'aeroporto di Grazzanise.

E' sempre piacevole per un ex istruttore reincontrare un proprio allievo e in quell'occasione fui felice di rivedere Raineri al bar del Circolo Ufficiali.

Egli mi chiese subito: “come si fa per entrare in Pattuglia?” gli risposi “nel modo più semplice che ci sia” e lo accompagnai direttamente dal Ten. Col. Barberis, che in quel periodo era il Comandante della PAN.

Dopo le presentazioni e i colloqui tra le parti, il 30 ottobre di quell'anno Diego Raineri arrivò al 313° Gruppo a Rivolto per iniziare l'addestramento.

Il suo lavoro svolto da Gregario in formazione è sempre stato cor-

retto ed ineccepibile. Io effettivamente volai con lui una sola stagione di manifestazioni, a causa della mio allontanamento provvisorio nel 1979 e definitivo nel 1980, mentre Diego continuava il suo percorso in PAN, fino ad averne il Comando.



Durante questi periodi abitavamo vicini (lungo il percorso del pulmino che ci portava in base!) e molte sono state anche le occasioni extra lavoro di passare dei bei momenti nei weekend liberi, in compagnia degli altri piloti.



Lui persona taciturna e abbastanza riservata, ma sempre sorridente, di buon umore e disponibile agli amici.

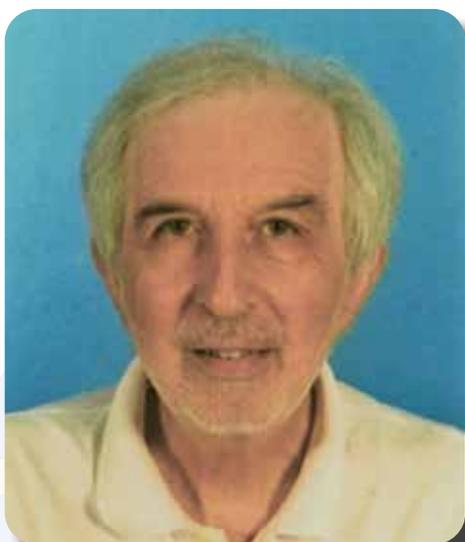
Ci siamo rivisti spesso negli anni a seguire, in tutte le occasioni degli avvenimenti della Pattuglia, sempre con il piacere di rincontrarci e scambiare parole e ricordi.

Cieli Azzurri Diego.



In ricordo di ROMEO RUZZANTE

alle Freccie Tricolori dal 30/01/1976 al 22/10/1993
Motorista, Capo Velivolo,
Responsabile Sala Equipaggiamento
Socio del Circolo della P.A.N. dal 1998
Deceduto il 12 marzo 2024



*Insieme a te è volato via un pezzo del nostro cuore.
Ora il tuo cuore è una "freccia"
che vola libera nel cielo.*

**Lettera aperta del M.Ilo 1^a Cl. Sc. (c) CLAUDIO LODOLO
Socio del "Circolo della P.A.N."**

... qui Terra

"Carissimo Romeo, ho un piccolo problema riguardo l'indirizzo tuo attuale, ma sicuramente arriverà a destinazione.

Ci siamo conosciuti il 1° ottobre 1968. Allora io varcai per la prima volta l'ingresso della scuola specialisti AM sita nel Palazzo Reale della Reggia di Caserta.

Fatti i preliminari di accettazione fui inquadrato in un plotoncino di sbandati per l'assegnazione degli alloggi. Dopo settanta metri circa, arrivai in un grande piazzale (quello delle bandiere) dove vidi delle orde di ragazzi che andavano avanti e indietro, comandati da uno che urlava come un forsennato posseduto dal demonio (seppi dopo che questi sfigati facevano l'addestramento formale). L'occhio mi cade su uno di questi gruppi dove un componente in prima fila, era molto alto, magro e con le orecchie leggermente paraboliche. Rimasi impressionato dal taglio dei capelli. Mi dissi: "questo è proprio brutto!" La giornata passò dopo l'assegnazione del posto

branda e aver sbrigato altre formalità. Pomeriggio: passaggio per il taglio capelli. Una grande sala dove dei sadici scotennatori tagliavano la chioma di questi sfigati quasi a togliere la dignità. Parlotando in fila e aspettando il tragico momento, un certo Marra di Salerno ci disse che se si allungava qualche lira potevi sperare in una rasatura quasi decente. Così feci. Lo scotennatore mi disse: "da che parte vieni?" "Udine" risposi, "ah conosco, sei di sopra". Mi fece un taglio tragicamente passabile! Dopo una specie di cena, mi portarono in un salone chiamato Circolo (?). Una bolgia multietnica, un inferno dantesco. Cominciavo a familiarizzare con i colleghi quando un allievo si avvicinò chiedendo chi di noi fosse friulano. Era Tony Rumiz e sul petto dell'uniforme aveva un grado rosso: "vieni con me che ti faccio conoscere qualche friulano". Eravamo in quattro e tu, caro Romeo, eri uno di questi. Mi ricordo che in effetti eri veramente alto e la prima cosa che mi chiedesti fu da che parte del Friuli provenissi, "Udine" dissi, e tu ribadisti: "ma proprio di Udine?" "Sì" risposi... "allora non vali niente".

Questo è stato il primo giorno, verso sera, di Caserta dove io conobbi Romeo Ruzzante. Poi passando i mesi ci conoscemmo meglio fino a quando tu, finito il basico, fosti assegnato al Reparto. Nel trambusto del tuo fine corso non ho avuto nemmeno la possibilità di conoscere la tua assegnazione di Reparto e tantomeno il piacere di salutarti. Seppi più tardi, sempre da Tony Rumiz, che tu eri stato assegnato a Treviso, mentre lui andava a Verona Villafraanca.

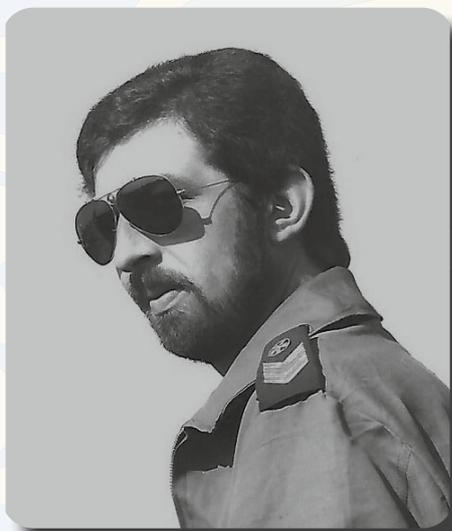
Nel frattempo anche per me giunsero i giorni del fine corso e come accadeva allora ti comunicavano il Reparto a cui eri stato assegnato. Per me fu diverso perché il primo del corso poteva scegliere il Reparto cui voleva appartenere. Fui io e scelsi il 51° Stormo di Istrana.

Finita la licenza di fine corso, mi presentai all'ingresso di Istrana dove l'allora Ufficiale di Picchetto Ten. de Franceschi assieme ad una guardia d'ingresso mi accompagnò agli alloggi "specialisti". La sera, una buona cena alla mensa "specialisti", un passaggio al Circolo e poi a nanna. Alle ore 22 puntuali e all'improvviso dagli altoparlanti della base sentii una tromba suonare il silenzio fuori ordinanza di Nini Rosso (molto in voga allora). Il mattino successivo un piantone mi accompagnò al Comando di Stormo per il disbrigo delle pratiche di routine. Fui assegnato al 5 G.E.V. Non sapevo di cosa si trattasse ma un addetto della segreteria personale mi disse che per uno "specialista" era il posto migliore. Passò un'oretta e quindi arrivato al G.E.V. fui accolto dal Serg. Di Credico, il quale mi introdusse dal Cap. Arman responsabile del Reparto. Le solite cose: piacere, piacere, mentre leggeva le mie carte. All'improvviso mi chiese: "giochi a calcio?" "Sì" risposi, "però è più di un anno che sono fermo", "che ruolo?"... "sono un portiere" gaudio e giubilo: "sei proprio quello che ci manca". Poi in seconda battuta mi disse che, il profitto ottenuto al corso mi dava la certezza di appartenere agli E.M.B. Strumentisti. Convenevoli di rito e poi un Sergente maggiore di nome Pittioni mi portò per la presentazione di rito in tutte le sale e i laboratori del reparto. Arrivai dai motoristi e chi mi

trovo di fronte? Romeo Ruzzante.

Che bellissima sorpresa, anche perché ti vidi sotto un altro aspetto, sempre molto alto, ma più in carne e con i capelli civilmente curati. Quasi un bel ragazzo insomma! Lavorammo bene, sempre i primi al mattino e gli ultimi alla smessa lavoro. Nel tempo la nostra amicizia e stima reciproca si cementava. Fummo i primi che da sergenti "BURBE" abilitati alle prove motore (collaudi) prima con l'F86K poi con l'F104S. Chiaramente avevamo fatto i corsi di abilitazione con risultati eccellenti. Poi lo sport di Stormo, io ero il portiere titolare del 51, mentre tu scalpitavi per l'istituzione di un torneo di basket. È chiaro, eri alto, ma "diciamo" esperto, perché in quel di Gemona fin da ragazzo praticavi questo sport. L'allora Cap. Marchese (Capo Ufficio Comando), grande sportivo e arbitro federale, dovette accontentarti.

Poi nell'anno 1974, per motivi che tu ben conosci, feci domanda di trasferimento per Rivolto. Fui accontentato ma nonostante il distacco rimanemmo sempre in contatto pure con le nostre famiglie, perché nel frattempo avevamo messo su casa. Anche tu dopo diversi tentativi lasciasti il 51 per approdare a Rivolto. Ti attesi all'ingresso quel giorno di fine gennaio del 1976. La tua iniziazione nel nuovo Reparto fu la conoscenza della Nelly, poi quella di Tullio Tavano e di Bruno Cedermaz. Anche qui percorsi rutinari per la presa in organico al 313 Gr. A.A. e poi via in Hangar dove ritrovasti un amico di Caserta ovvero Tony Rumiz.



Mi ricordo il nostro leggero malessere nel vedere come allora era strutturata la manutenzione. Avevamo lasciato il 5 G.E.V. e l'F104S (allora macchina avveniristica) per operare su di una macchina datata, forte, ma tenuta in efficienza straordinaria dai nostri colleghi "Specialisti"... parlo del G91 sollecitato ai limiti dei parametri consentiti allora. È lì che ti fu coniato l'appellativo di "professore", perché alle prove motore io e te applicavamo quelle procedure di collaudo imparate al 51° Stormo ad Istrana.

Il M.Ilo Locci, il tuo primo capo, ti vedeva come un corpo estraneo, mentre io dagli EMB apportando nuove conoscenze e quindi nuove procedure ero ben accolto. Poi nello stesso anno lo scon-

volgente dramma del 6 maggio 1976, il giorno dell'ORCOLAT ("orcaccio", spregiativo del friulano orcul; "orco", è un mostruoso essere che la tradizione popolare indica come causa dei terremoti in Friuli).



Ti lasciarono papà, mamma e tua sorella Amedea. Nonostante ciò riuscisti con la tua costanza ed il tuo coraggio a risalire la china pur se questa ferita è stata difficile da rimarginarsi. Durante la ricostruzione della nostra povera terra, ti impegnasti a dismisura in tutti i livelli, siano essi politici che istituzionali. Nel frattempo aumentasti famiglia con tutti i problemi che questo comportava vivendo provvisoriamente in un box. Nonostante ciò, i tuoi standard di lavoro si sono sempre espressi ai massimi livelli, sia professionali che umani. Con ciò arriviamo al 1981-82 per il cambio di velivolo, il grande e glorioso G91 passa il testimone all'MB339.



Fu in quell'anno che cominciasti a sentire dei disturbi (ti dicevano colite), ma non era proprio così. La tua caparbietà, lo spirito e l'alto senso di appartenenza al gruppo, ti dava la forza di continuare a svolgere il tuo lavoro di motorista. Per qualche anno le cose andarono tra normalità di impegno e qualche *défaillance*. Non si trattava più di colite ma di un male che si insinuava subdolamente dentro di te... era il morbo di CROHN. Ti assegnarono ad un nuovo incarico, anche su consiglio di quella bravissima persona che è il dottor Giorgio Quarta. Questo nuovo impiego ti portò a lavorare e a collaborare con alte gerarchie del corpo Commissariato dell'A.M., ricevendo sempre alti consensi ed elogi per il tuo lavoro metodico e competente. Purtroppo il male avanzava nella sua



crudele progressione, obbligandoti al primo intervento chirurgico. Su consiglio del dottor Quarta, e avendo raggiunto un'anzianità contributiva ottima ti prepensionasti in data 22 ottobre 1993.

Ti ricordi? Quell'anno lasciammo in tanti. Poi alti e bassi, chirurgia e terapie, un calvario. Era il 25 febbraio di quest'anno quando io e il Col. Vendramin venimmo all'ospedale di Pordenone li ricoverato per farti visita, ma già lungo il corridoio della chirurgia sentimmo la tua voce. Conoscendo il numero della stanza attendemmo che questa si liberasse poi uscite due infermiere, entrammo e subito dopo i saluti ti chiesi cosa succedeva, *"ho appena ripreso quelle due"* disse, senza dilungarmi molto replicai ad Adriano: *"se inquadra qualcuno vuol dire che sta meglio"*. Non era vero. Operato per la quarta volta dopo pochi giorni volevi venire via. Rincasasti il mercoledì successivo, qualche giorno a casa, e poi di nuovo in ospedale a Gemona. Ci sentimmo per telefono un paio di volte e poi il dodici marzo al mattino presto Bruno Calligaro mi telefonava dicendomi che te n'eri andato.

Vedi Romeo, a bocce ferme posso dire serenamente che sei e sarai sempre una delle più brave persone che ho conosciuto. Ieri pomeriggio con Vanda (mia moglie) ho fatto visita ai tuoi cari in quel di Gemona e credimi ho trovato tutto a posto. Poi mi hanno fatto entrare nel tuo studio dove TU dentro a una bell'Urna riposi in pace. Ti ho parlato sai, e ti ho anche detto di salutarmi Rumiz, Andrighettoni, Franzoi, Anticoli e di stare attento a Franco Pinzano che non faccia casino. Volevo chiederti di salutarmi anche Locci, Cargnelutti e tanti altri amici della PAN.

Prima di congedarmi da te vorrei chiederti un favore: visto che li sopra dove ti trovi siete in tanti cerca di tenermi un posto, ma senza fretta, mi raccomando. Ci rivedremo ma con calma."

Ciao Romeo, ciao "professore".

Il tuo amico di sempre Claudio "il biondo".

14 marzo 2024 ... **alcuni messaggi di cordoglio**

Il tempo trascorso insieme, mi ha fatto conoscere una persona "speciale", unica, generosa, disponibile, un amico ideale dal cuore grande. Mancherà a molti e tanto anche a me. Ai suoi cari esprimo tutto il mio affetto in un silenzioso abbraccio.

Alberto Soravito

Ho conosciuto Romeo nel 1988 in PAN e per 5 anni ho apprezzato le sue doti umane e professionali. Un grande uomo. Sentite condoglianze. **Giuseppe Coggiola**

Nel mio lungo periodo in Pattuglia ho avuto modo di conoscere Romeo ed apprezzarne le sue integerrime qualità. Il suo affetto e la stima che aveva nei miei confronti ha continuato a manifestarsi in modo incredibile anche dopo aver lasciato il gruppo. Uomo animato da una grande passione per l'Arma Azzurra e per le Istituzioni. Sarà questo suo forte spirito che rimarrà sempre vivo tra di noi. Le mie condoglianze ed un forte abbraccio ai familiari. **Maurizio de Rinaldis**

Caro "Ruzzante", è stato un privilegio ed un piacere lavorare con Lei. Un professionista eccellente ed una persona deliziosa. Mi stringo al dolore della famiglia. **Gianluigi Zanovello**

... e in lingua friulana: **Mandi Romeo, ce biele persone che tu eris, polse in pàs.**

In ricordo di **PIETRO PITTARO**

Socio Onorario del "Circolo della P.A.N."

Laurea Onoris causa in Scienze ed Economia Aziendale

Titoli di Accademia della Vite e del Vino

Grand'Ufficiale Repubblica Italiana

Cavaliere al merito agricolo Repubblica Francese

Deceduto il 24 marzo 2024



Elogio funebre del Gen. D.A. MARCO LANT
Socio del "Circolo della P.A.N."

letto alla S. Messa celebrata nella chiesa di Bertiole
il 27 marzo 2024.

A nome dell'Aeronautica Militare porto le condoglianze del Capo di Stato Maggiore della Forza Armata, il Gen. Goretti, e di tutti gli appartenenti all'Arma Azzurra, in servizio e non. Alla famiglia, e agli affetti più cari di Pietro Pittaro, giunga il nostro più sentito cordoglio."

"Mandi Pieri, ti ao dismòt?", così cercavo di stuzzicarti ogni volta che ci sentivamo, e immancabilmente venivo benevolmente redarguito mentre mi ricordavi che tu eri in vigna fin dall'alba di ogni giornata.

Ed è lì che ti immaginiamo, vegliante e vegliardo, ad osservare il volo delle tue, delle nostre, amate Frecce Tricolori.

Tu, un osservatore attento e appassionato. La nostra, più di una semplice vicinanza. Piuttosto una simbiosi, fra la passione per il volo e l'Aeronautica Militare, da sempre accomunati in una straordinaria sintesi di modernità e tradizione.

E così la Pontebbana è diventata presto un semplice corridoio di un'unica grande casa, dove ognuno si sente protetto e accolto, basta attraversarla per essere catapultati rapidamente nel tuo mondo o nel nostro mondo.

Sei sempre stato presente in tutti i momenti della Pattuglia Acro-

batica, fin dai suoi esordia Rivolto, accompagnandola anche lungo tutti gli anniversari. Di 5 anni in 5 anni, ogni ricorrenza era un po' anche il tuo compleanno che ti trasformava, come amavi ripetere, da fratello dei primi giovani piloti degli anni '60, a papà poi e, infine, in questi anni recenti, a nonno.



Un testimone attento, capace di raccogliere, custodire e tramandare storie grandi e piccole, aneddoti ed episodi, con la forza di chi tanto ricorda ed ancor più sa raccontare.

Hai voluto bene a tutti noi e noi tutti ti abbiamo voluto bene.

Trasparente e trasversale agli anni e alle generazioni. Sei stato un punto di riferimento, un rifugio, un amico, un confidente e un grande tifoso.

Carismatico e lungimirante protagonista del suggestivo mondo del vino, in mezzo ai tuoi mille impegni, non hai mai lesinato tempo, passione e generosità.

Hai volato e ti piaceva volare, con tutto e con tutti, hai vissuto l'esperienza e l'intensità dell'acrobazia aerea. E ora che hai spiccato il tuo volo è lì che vogliamo pensarti, gregario fedele e fidato, intento a mordere l'ala di una passione eterna.

Mandi Pieri

È stato poi il Gen. S.A. (c) **Roberto Corsini leggere il saluto del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella:** *“Ho appreso la notizia della scomparsa del grande ufficiale Pietro Pittaro, desidero esprimere le mie condoglianze più sentite con senso di solidarietà”.*

... ma chi era PIETRO PITTARO ?

Piero Pittaro, personalità di spicco nel campo enologico internazionale, discende da una famiglia di vignaioli con alle spalle ben quattro secoli di storia.

Pietro Pittaro, 89 anni, era un noto enologo e viticoltore, nonché, tra le tante cariche, ex sindaco di Bertiole ed ex presidente dell'Ente Friuli nel Mondo.

Se ne è andato a 89 anni, dopo una vita dedicata al suo Friuli Venezia Giulia ed alla sua grande passione: l'enologia.

Pietro Pittaro, erede di una conosciuta famiglia di vignaioli, era una personalità conosciuta in ambito enologico. Titolare di impresa a Codroipo era stato dapprima sindaco di Bertiole e poi anche Presidente dell'Ente Friuli nel mondo.

Nato a Valvasone nel 1934, negli anni aveva fondato anche un museo del vino, collezionando oggetti d'interesse e di grande valore storico: dalle bottiglie ai bicchieri. Insomma, una collezione per parlare della vite, delle sue origini e del suo essere “bevanda del popolo”.

Il Governatore **Massimiliano Fedriga:** *“Con Pietro Pittaro se ne va un grande vignaiuolo, che ha portato lustro al Friuli Venezia Giulia, attraverso un'attività infaticabile e preziosa, con quale ha conseguito il riconoscimento di eccellenza nel mondo del vino e una nitida affermazione imprenditoriale. Ma anche un friulano orgoglioso della sua terra e delle sue tradizioni, che ha valorizzato nel suo mandato da presidente dell'Ente Friuli nel mondo” ed ancora “Pittaro ha saputo consolidare una tradizione familiare secolare, ma ha anche saputo innovare e trasmettere i valori della cultura enologica a beneficio di tutto il territorio e anche all'estero. Sono basi solide che continueranno a dare frutto”.*



Amava definirsi *“un sempliç contadin di Codroip”*, ovvero un semplice contadino di Codroipo, ma tutti sappiamo che Pittaro era molto di più. Era soprattutto un amante delle proprie origini, che saranno anche state semplici, ma non gli hanno impedito di raggiungere livelli internazionali incluse una laurea honoris causa in Scienze ed economia aziendale, nonché una nomina a Grande Ufficiale della Repubblica italiana e quella di Cavaliere al merito agricolo della Repubblica francese. Con la sua morte, il Friuli perde decisamente un ambasciatore nel mondo, un uomo che ha saputo distinguersi nell'imprenditoria ma anche nell'associazionismo, promuovendo i valori della gente Friulana e della sua amata terra.

Credo che nessuno – esordisce lo scrittore SGORLON - anche se acceso repubblicano potrebbe trovare un'espressione più adatta di questa a definire Pietro Pittaro, “Il re del vino” .Può darsi che nella nostra regione vi sia qualcuno che ne produce più di lui ma Pittaro è un personaggio carismatico e del tutto particolare. Nelle fotografie aeree la sua enorme casa pare una reggia moderna perduta in un mare di vigneti ottanta



e più ettari centinaia e centinaia di chilometri di filari. **Pittaro** non è soltanto un produttore e un tecnico; è anche uno storico un umanista un poeta un appassionato raccoglitore di ogni possibile oggetto che riguardi il vino. Di ogni vino conosce la storia l'evoluzione verificatasi nel modo di produrlo imbottigliarlo e smistare il prodotto in ogni mercato. La vastissima casa di Pietro **Pittaro** un edificio di migliaia e migliaia di metri quadrati è insieme un'abitazione, un museo del vino e una fabbrica di esso. " *C'è quello che si poteva trovare – prosegue lo scrittore **SGORLON** - nelle osterie rustiche della nostra infanzia dei nostri padri e nonni; ciò che si poteva vedere nelle case dei borghesi nelle vetrine eleganti dei ricchi nelle cristallerie dei nobili o dei palazzi principeschi dalla Sicilia al Nord dell'Europa. C'è addirittura una bottiglia del '600. Per ogni oggetto dal bicchiere al cavatappi dalla bottiglia al boccale si va dalle forme più comuni alle più bizzarre e ricercate.*"



Per radunare un museo di queste dimensioni e di questo livello bisogna avere una mente sensibile a infinite conoscenze tradizionali umanistiche suggestive storiche.

Pittaro invece ha fatto tutto da solo. Possedeva lo spirito, la cultura, la passione del collezionista. Così il suo singolare museo reca da cima a fondo il sigillo della sua personalità e del suo gusto.

- Dall'altra parte della statale proprio di fronte alla casa di **Pittaro** c'è la sede delle "Frece Tricolori" i cui piloti sono tutti amici del famoso enologo pilota e appassionato del volo anche lui.

Pittaro è una sintesi straordinaria di modernità e di tradizione di imprenditorialità e di cultura di friulanità e di apertura al mondo intero.

«*Us lassì dut a vualtris*», ma non scherzava: **Pittaro** lascia l'azienda in eredità ai dipendenti, un gesto di grande generosità.



PIETRO PITTARO ha lasciato un'eredità insolita ma incredibilmente generosa: non solo aveva costruito una fiorente azienda vinicola, ma ha anche deciso di affidarne il futuro nelle mani di coloro che la conoscevano meglio — i suoi dipendenti. Questa storia, che sembra uscita da un racconto di altri tempi, mostra quanto profonde fossero le radici di fiducia e lealtà che l'imprenditore aveva piantato.



Quello che in vita era stato un gesto di generosità abituale, si è trasformato in un vero e proprio lascito sorprendente. **Pittaro**, che aveva un legame profondo con la sua terra e la sua gente, aveva già espresso in passato, seppur scherzosamente, l'intenzione di lasciare tutto ai suoi dipendenti.

La sua promessa, pronunciata in friulano durante i momenti di lavoro condiviso, *"Us lassì dut a vualtris"* ("Lascio tutto a voi"), si è rivelata una realtà concreta, riempiendo di emozione e gratitudine coloro che ora si trovano a gestire un'eredità di 85 ettari di vigneti e una produzione annuale di 300mila bottiglie di vino.

Il contadino e lo zar.

Pietro Pittaro aveva un amico da far invidia a molti: il Presidente Vladimir Putin.

Pietro a Codroipo, senza conoscerne la reale importanza, diventa amico fidato di Nicola Benois, figlio di Alexander Benois pittore, scrittore ed ideatore dei famosi balletti russi (Le Pavillon d'Armide, Petruska e Le Rossignol). Nicola Benois sposato in seconde nozze con Disma De Cecco, soprano di Codroipo (UD), strinse un'amicizia trentennale con Pietro Pittaro, talmente vivida da **lasciargli in eredità quadri** oggi di sua proprietà.

Tra questi oggetti ereditati da Benois vi era un cavalletto, un'insieme di pezzi di legno vecchi e sporchi, che però furono utilizzati da Nicola Benois e prima ancora da suo padre, il grande Alexander.

In ricordo della grande amicizia con Nicola Benois, Pittaro nel 2008 chiede ed ottiene l'intitolazione dell'Auditorium di Codroipo a Nicola Benois e, in quell'occasione, conosce e stringe i rapporti con Alexander Nurizade, Console Generale della Federazione Russa; dopo quell'incontro, Pittaro sente il forte desiderio di **far rimpatriare alcuni cimeli della famiglia Benois**, vista la grande venerazione che la Russia dimostra loro. Detto fatto: tramite il Console Nurizade e l'Amabasciatore, Pittaro imballa e spedisce il cavalletto dei Benois e due quadri, uno di Alexander e l'altro di Nicola Benois, come dono per il Museo Peterhof di San Pietroburgo. Come perizia di autenticità Pittaro donò anche una foto di Alexander Benois intento a dipingere, proprio su quel cavalletto, un quadro che era già esposto presso il Museo di San Pietroburgo.

Il Console Nurizade, per ringraziare Pittaro dell'immenso dono culturale che questi aveva fatto per la Russia, volle che l'atto di donazione delle opere e del cavalletto **venisse fatto di persona da Pittaro in un'importante occasione culturale a San Pietroburgo**: l'International Cultural Forum di San Pietroburgo del 2 dicembre 2016, ove Pittaro figurava quale "ospite d'onore". Per ringraziare Pittaro, persino il Presidente Putin ha voluto presenziare alla cerimonia e, dopo un brindisi tra le autorità (Ministri, viceministri, Direttori di Museo e Pietro Pittaro) durante il quale il Presidente Putin ringraziava calorosamente *"l'amico italiano Pittaro"*. Al brindisi seguì lo spettacolo teatrale, durante il quale il Presidente Putin – seduto tra il pubblico e non nella tribuna d'onore – volle Pittaro e consorte al proprio fianco.



In ricordo di GIULIO LUIGI PAPERETTI

alle Frecce Tricolori dal 20/11/1967 al 01/04/1981

E.M.B., Capo Velivolo, Addetto M.S.A.

Socio del Circolo della P.A.N. dal 1998

Deceduto l'8 maggio 2024



**Ricordo del M.Ilo 1^a Ci. Sc. FRANCESCO SICOLO
Socio del "Circolo della P.A.N."**

Nel 1967, in un momento in cui la Pattuglia Acrobatica aveva necessità di nuovo personale, arriva da Piacenza Giulio Paperetti che viene inserito tra gli specialisti.

Viene inviato nell'Hangar dove fa la conoscenza del nuovo velivolo G 91 PAN e dopo adeguata formazione sarà il suo primo lavoro alle Frecce Tricolori.

In seguito passerà in "linea volo" come Capo Velivolo.

Per motivi di salute si sposta al Magazzino MSA di reparto e dopo a quello centrale dell'aeroporto.

In data 08/10/1993 va in congedo volontario.

Era un collega dal carattere buono e solare ed anche un gran lavoratore sempre preciso nello svolgimento dei suoi compiti.

Nel 1996 viene colpito dall'Ictus che lo lascia invalido.

Non perdendosi d'animo combatte la malattia e si iscrive all'Associazione ALICE (acronimo di Associazione per la Lotta all'Ictus Cerebrale)

Una volta stabilizzato diventa a sua volta volontariato presso



l'Associazione stessa per aiutare chi come lui è stato colpito dall'ictus e prestare la sua esperienza a favore degli altri malati. L'impegno costante lo porta a diventare Presidente Regionale dell'Associazione.

... che la tua forza sia da esempio a non arrenderci di fronte alle difficoltà della vita.



**Ricordo del Col. GARAT (c) IGNAZIO VANIA
Socio del "Circolo della P.A.N."**

In qualità di M.Ilo dell'Aeronautica GIULIO PAPETTI ha dimostrato un impegno ineguagliabile ed una integrità incrollabile durante tutti gli anni di servizio alle "Frecce TRICOLORI", distinguendosi come Capo Velivolo e nelle successive mansioni importanti all'interno del Gruppo.

Il Suo contributo non si è limitato all'eccellenza professionale e militare, ma si è esteso anche alla sfera umana, dove ha saputo farsi apprezzare da tutti i suoi colleghi guidare.

La Sua dedizione al lavoro, il Suo "spirito di squadra" è la Sua capacità di ispirare e guidare con l'esempio hanno lasciato un'impronta indelebile, tanto che i suoi superiori non hanno avuto alcun dubbio nel riconoscere la straordinaria qualità del suo operato. Giulio Papetti ha incarnato i valori più alti dell'Aeronautica Militare Italiana ed il Suo servizio esemplare continuerà a essere un modello di riferimento per tutte le future generazioni.

Cieli Azzurri Giulio.

**In ricordo di
VITTORIO DE ANGELIS**

Pilota 1° gregario di Dx
Cavallino Rampante dal 1959 al 1960
Ten. Col. – Comandante Aviazione Civile
Socio del Circolo della P.A.N. dal 1998
Deceduto il 6 agosto 2024



tratto da: Rivista Aeronautica n. 3 Mag/Giu 2020

a cura del **Gen. S.A. (c) Vincenzo Ruggero Manca**
Capo Corso "Orione II"

"... Riferendoci al solo 'volo acrobatico in formazione' e in particolare agli anni in cui nasce e si consolida lo splendore della nostra PAN, un "bravo" meritano anche i gregari e i solisti senza i quali un leader nulla può fare.

Scorrendo i nomi, ci accorgiamo della presenza, fin dagli albori, di un illustre rappresentante del Corso "Orione II" dell'Accademia Aeronautica con sede a Rimini.

È il grande, buono e bravo Carletto Sabbatini. Se poi scorriamo le pagine della storia della Pattuglia, balza agli occhi di chi scrive anche un altro nome parimenti grande, buono e bravo dello stesso Corso: Lallo Sburlati. Entrambi meritano pagine e pagine

colme di ricordi, attese, prove e riprove, esibizioni, soddisfazioni, traguardi, successi, applausi.

Fare almeno un cenno al loro percorso "acrobatico" è un dovere e un piacere.

Prima di mettere i riflettori su di essi e rimanendo al Corso di chi scrive, c'è un altro dovere e piacere, ricordare anche un terzo, grande, buono e bravo dell'"Orione II", Vittorio De Angelis. Non ha fatto parte della PAN, ma del team acrobatico "Cavallino Rampante" su F-86 Sabre della 4^a Aerobrigata con sede a Pratica di Mare.

Per il 1960 è il team di riserva dei "Getti Tonanti" della 5^a Aerobrigata su velivoli F-84F.



Nel "Cavallino Rampante", oltre a Vittorio De Angelis, ci sono Carlo Sabatini, Franco Panario e Arturo Ferri (solista). Il leader è Massimo Scala.

La prima esibizione è a Latina (15 giugno), poi Vergiate (29 giugno) e Venezia Lido (10 luglio). A seguire Loreto, Massa Cinquale, Messina, Reggio Calabria e Rieti.



Nel mese di ottobre, l'Aerobrigata e il "Cavallino Rampante" si trasferiscono da Pratica di Mare a Grosseto.

De Angelis lascia il team acrobatico e, pochi mesi dopo, i suoi compagni si inviolano per la base aerea di Rivolto in Friuli.

Vittorio mieterà altri successi come *test pilot* del Reparto "Sperimentale" di Pratica di Mare, ove trova, come compagno di viaggio, un quarto grande, buono e bravo dell'"Orione II", Luciano Forzani, anch'egli "pilota collaudatore" e "presentatore" ai grandi *air show*



delle sempre più strabilianti generazioni elicotteristiche che produce la società Augusta.”

Prosegue “... La storia del rapporto tra le “Frecce Tricolori” e l’“Orione II”, però, non finisce qui. Lallo Sburlati è una gran pianista da sempre e un pilota eccezionale fin dai tempi del BPM (Brevetto di Pilota Militare). Da giovane capitano “presenta” il velivolo G91 in tante manifestazioni aeree ed è una “colonna” del 14° Gruppo del 2° Stormo con base a Treviso S. Angelo. Con il grado di maggiore è chiamato a Rivolto quale Comandante del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico. Il 1° ottobre 1969 sostituisce il Ten. Col. Vittorio Cumin.”

Ed ancora “... Sia Carletto (Sabbatini) sia Lallo (Sburlati) hanno lasciato traccia indelebile nella storia delle “Frecce Tricolori”, Vittorio (De Angelis) e Luciano (Forzani) non sono stati da meno: uno come gregario del “Cavallino Rampante” e come *test pilot*, l’altro sempre come “pilota collaudatore” e “presentatore” delle nuove generazioni elicotteristiche.

Tutto il Corso “Orione II” è orgoglioso di questi suoi grandi quattro e tutti insieme non possiamo dire che “*grazie Mamma Aeronautica! A te dobbiamo tanto, se non tutto*”.

“... E per chiudere appare d’obbligo un’importante e semplice sottolineatura, così esplicitabile: **il presente sboccia sempre sulle radici del passato. Esserne consapevoli fa bene all’umanità e soprattutto fa bene alla verità: la regina dei valori.**”

Un momento operativo di DE ANGELIS alla 4^a Aerobrigata

SQUADRON EXCHANGE: IX GRUPPO – 350^a ESCADRILLE FORCE AERIENNE BELGE



Belgio 1965, Beauvechain Air Base, piloti italiani e ufficiali belgi. Da sx verso dx, in alto: Umberto Nobili (ruolo servizi), D’Hert, Ferdinando Sguerri, Vittorio De Angelis, Castermans, Com.te del 350° Squadron della R.B.A.F., Vincenzo Lanza. In basso, da sx a dx: Ferruccio Ferrari, Govaerts, Amos Ghisoni

Dal 14 al 23 luglio 1965 velivoli della 4^a Aerobrigata sono impegnati nel primo Squadron Exchange con l’ F-104.

Velivoli del IX° Gruppo si rischierano in Belgio sulla base aerea di Beauvechain, per uno Sq. Exchange con la 350° Escadrille della Force Aérienne Belge.

A causa dei lavori di rifacimento della pista di Grosseto, i velivoli partono dal Cameri.

Ufficiali piloti: Cap. Vittorio De Angelis (leader), Cap. Amos Ghisoni, Cap. Ferdinando Sguerri, Cap. Ferruccio Ferrari.

Altri ufficiali: Col. Francesco Terzani (Comandante dell’A.B.) e Magg. Lorenzo Pasculli che giungono a Beauvechain con un TF-104G appena consegnato.

Un breve pensiero del Presidente del “Circolo della P.A.N.”

È stato un privilegio averlo incontrato. Persona di spessore, umanità e straordinaria umiltà. Ricorderò sempre i nostri pochi ma significativi incontri con affetto.

Una persona sobria ed equilibrata; mi sento davvero onorato di avere avuto la sua amicizia. Ricorderò per sempre il Suo sorriso affabile e la Sua gentilezza.

Vittorio De Angelis era una persona speciale, un uomo di rara intelligenza, eleganza ed umanità. Un vero signore, un maestro di vita per tutti noi che abbiamo avuto la fortuna di conoscerlo. Un amico e un grande gentiluomo. Una grande perdita.

VITTORIO riposa certamente nella pace del Signore.



dopo 35 anni di attività operativa va in pensione

tratto da www.aviation-report.com





Lo scorso 5 aprile 2024, presso l'aeroporto militare di Istrana, sede del 51° Stormo Caccia, si è svolta la cerimonia con la quale l'Aeronautica Militare ha salutato il caccia AMX, che è andato "in pensione" dopo 35 anni di intensa attività operativa sia in territorio nazionale che all'estero.

Alla cerimonia, presieduta dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Luca Goretti, hanno partecipato i vertici della Forza Armata e numerose autorità, tra cui il Ministro della Giustizia on. Carlo Nordio, il Presidente della Provincia di Treviso Stefano Marcon, il Prefetto di Treviso Angelo Sidoti, il Sindaco di Treviso Mario Conte e di Istrana (TV) Maria Grazia Gasperini.

All'evento ha preso parte anche una nutrita rappresentanza del personale che, a vario titolo, nel corso degli anni, ha avuto l'opportunità di operare sul caccia AMX, uno dei velivoli che ha caratterizzato la storia recente dell'Aeronautica Militare e il jet aero-tattico maggiormente impiegato dalla Forza Armata nelle missioni fuori dai confini nazionali.

"Oggi salutiamo un velivolo che ha fatto la storia dell'"Aeronautica Militare", ha detto il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale di Squadra Aerea Luca Goretti". Per noi un aeroplano non è un semplice pezzo di ferro, è parte della famiglia. Dietro questo aereo c'è un mondo sommerso di gioie e dolori, di emozioni, di persone che lo hanno gestito, mantenuto, lo hanno portato in volo – e il pensiero va a chi tra loro non è più con noi – consentendo di raggiungere risultati e mantenere standard operativi straordinari".

Ha poi concluso il Generale Goretti: *"Oggi con un po' di malinconia giriamo una pagina mentre ne teniamo aperte altre. Il futuro è già qui, con le linee Eurofighter e F-35 che sono ormai la spina dorsale della componente aero-tattica della Forza Armata, con i velivoli di sesta generazione a cui stiamo già pensando concretamente e con nuove sfide e nuovi domini, come quello spaziale, che entrano sempre più a far parte del nostro quotidiano e del nostro ambiente operativo".*

Il caccia AMX è uno dei velivoli che ha accompagnato la trasformazione dell'Aeronautica Militare, un processo che dal 2020 ha

visto tra l'altro la base di Istrana tornare a essere una delle basi della Difesa aerea nazionale e dove il personale ha potuto trasferire in modo graduale tutto il know how e l'esperienza maturata negli anni sulla linea Eurofighter.



L'evento ha avuto inizio con il decollo di una formazione di AMX che dopo una missione di addestramento si sono ricongiunti in volo con un Tornado, un Eurofighter e un F-35, a riunire idealmente tutte le generazioni di velivoli aero-tattici attualmente in linea nella Forza Armata. Per l'occasione del Phase-Out, l'Aeronautica Militare ha realizzato anche una livrea "special color" applicata ad uno degli AMX monoposto, che ha guidato la formazione dei cinque caccia AMX.



Sulla linea di volo è stata presentata una mostra statica degli ultimi AMX tutti in versione "special color" realizzati nel corso degli ultimi anni, accompagnati da un Eurofighter e da un velivolo storico, il Caproni CA.3.



A suggellare l'evento anche la presenza della Pattuglia Acrobatica Nazionale, presente sulla base trevigiana per una delle ultime sessioni di addestramento lontano dalla sede stanziale di Rivolto, in Friuli, prima dell'inizio della stagione acrobatica 2024. Come sappiamo, un anno importante, che vedrà le Frece Tricolori protagoniste non solo in Italia, ma anche con un tour in Nord America, dopo torneranno ad esibirsi dopo più di 30 anni dall'ultima volta.

Tuttavia quattro velivoli, due monoposto e due biposto, il 12 aprile hanno concluso effettivamente la loro attività atterrando all'aeroporto di Piacenza, sede individuata per la futura realizzazione del Flying Museum dell'Aeronautica Militare, per consentire a tutti gli appassionati del mondo aeronautico e agli storici del settore di ammirare anche in futuro l'AMX e ricordarne il suo servizio per il Paese.

Pochi giorni prima dell'evento del Phase-Out abbiamo avuto l'opportunità di partecipare ad una delle ultime missioni di addestramento degli AMX potendo prendere delle immagini dei

caccia insieme agli Eurofighter e agli F-35. Con il ritiro dell'AMX la linea da combattimento dell'Aeronautica sarà composta da tre linee: Tornado, Eurofighter ed F-35. Il primo rimarrà il servizio ancora per pochi anni dopodiché l'Aeronautica farà affidamento sugli Eurofighter e i caccia di quinta generazione F-35.



Breve storia del caccia AMX

Negli anni Settanta l'Aeronautica Militare avviò studi per un nuovo aeroplano da attacco e ricognizione. Questo avrebbe dovuto integrare e in parte sostituire altri velivoli in servizio, come il G.91R e il G.91 Y e gli F-104G. Dopo un'attenta valutazione di diverse opzioni, l'AMX fu sviluppato in collaborazione tra Aeritalia e Macchi, con l'adozione del propulsore Rolls Royce RB168 "Spey".

Il velivolo così concepito garantiva un buon rapporto prestazioni/costi e una produzione relativamente rapida, grazie all'utilizzo di un motore collaudato. Le specifiche finali prevedevano una serie di capacità avanzate, tra cui la capacità STOL, un sistema ECM avanzato e una buona resistenza ai danni in combattimento. Parallelamente, il Brasile si unì al progetto, contribuendo ai costi di sviluppo e produzione. Questo consolidò ulteriormente il programma, che portò alla definizione finale del progetto e alla suddivisione dei lavori tra le aziende coinvolte.

Il primo prototipo dell'AMX, denominato A01 MMX594, fu completato il 12 febbraio 1984. Il suo volo inaugurale avvenne il 15 maggio dal campo di volo di Torino Caselle, con ai comandi il Comandante Manlio Quarantelli dell'Aeritalia. Purtroppo, durante il quinto volo il 1° giugno 1984, l'aereo precipitò a bassa quota a causa dello spegnimento del motore, causando la tragica morte del Comandante Quarantelli.



Il secondo prototipo, denominato A02 MMX595 e prodotto da Aermacchi, decollò il 19 novembre 1984 dall'aeroporto di Venegono con ai comandi il Comandante Egidio Nappi dell'Aeritalia. Questo velivolo fu successivamente trasferito a Caselle per sostituire il primo prototipo nei collaudi. Il terzo prototipo, denominato A03 MMX596, fu il primo ad essere equipaggiato con l'avionica completa mentre il primo biposto, prodotto da Aeritalia e designato MM55024, effettuò il suo primo volo il 14 marzo 1990.



Nato, così, dalla collaborazione tra l'industria aeronautica italiana e quella brasiliana, il primo AMX fu assegnato all'Aeronautica



Militare nel 1989, al 103° Gruppo Volo del 51° Stormo di Istrana, per poi entrare in linea successivamente anche al 2° Stormo di Rivolto, al 3° Stormo di Villafranca e al 32° Stormo di Amendola, per andare progressivamente a sostituire i G.91R e gli F-104.

In 35 anni di servizio, con oltre 240 mila ore di volo di cui 18.500 in operazioni reali, il caccia AMX ha solcato i cieli di 33 nazioni, operando in otto diversi teatri operativi e nell'ambito di numerose esercitazioni internazionali, dai climi gelidi della Norvegia e del Canada alla sabbia del Kuwait.



Per le sue caratteristiche di caccia leggero ed estremamente versatile, anche grazie ai diversi aggiornamenti, tra i quali l'ACOL - , che nel corso degli anni ne hanno implementato le capacità operative in termini di dotazioni avioniche, sensori, armamento di precisione e autonomia, il caccia AMX è stato un assetto in grado di effettuare un'ampia gamma di missioni al servizio del Paese e dell'Alleanza Atlantica, da quelle di interdizione e attacco al suolo, a quelle di scorta e supporto ai contingenti a terra, a quelle di ricognizione nell'ambito di missioni ISR (Intelligence, Surveillance e Recognition).

A metà anni '90 il velivolo, conosciuto anche con il nickname "Ghibli", debutta in operazioni reali sui cieli della ex Jugoslavia, poi ancora nel 1999 in Kosovo. Dal 2009 al 2014 partecipa alla missione NATO ISAF in Afghanistan, uno dei teatri operativi dove è stato maggiormente impiegato, poi in Libia nel 2011 e infine in Iraq e Kuwait, dal 2016 al 2019, dove porta a termine il suo ultimo impegno all'estero nell'Operazione anti Daesh "Inherent Resolve".

Importante anche il contributo in campo nazionale, dove è stato utilizzato tra l'altro in preziose missioni di ricognizione fotografica nell'ambito del supporto fornito dalla Difesa alle popolazioni colpite da gravi calamità, come ad esempio per i terremoti in Emilia Romagna e Centro Italia, per l'alluvione in Sardegna, o anche a supporto del piano di azione per il contrasto dei roghi nella Terra dei Fuochi in Campania.

Testo: Stefano Monteleone

Immagini: Michele Monteleone, Stefano Monteleone, Gianluca Vannicelli

“ AB 212 ”

.... è finita un'epoca

ha compiuto l'ultimo volo
con l'Aeronautica Militare

tratto da: www.aviastore.it
by Federico Anselmino



Lo scorso 22 febbraio a Grazzanise è finita un'epoca, infatti si è tenuta la cerimonia di "phase out"- radiazione - di un elicottero iconico nelle file dell'Aeronautica Militare.

L'Agusta acquistò la licenza di produzione del Bell 212 nel 1969, nemmeno un anno dopo il primo volo del bimotore.

Il primo volo di un 212 prodotto in Italia avvenne nel 1971 e a partire dal 1974 i primi furono consegnati alla Marina Militare.

L'incontro tra Aeronautica Militare e AB 212 avvenne grazie all'AWTI di Decimomannu che, con fondi NATO ricevette tre elicotteri che equipaggiarono la 670^a Squadriglia e furono impegnati per il collegamento e soccorso. Il primo arrivò nel mese di maggio del 1979, questi erano caratterizzati dalla colorazione bianco, giallo e rosso arancio fluorescente tipica dei mezzi impiegati per il soccorso.

Tra il 1984 e il 1988 l'Aeronautica Militare ricevette 33 elicotteri AB 212AM, più uno aggiuntivo per la 670^a squadriglia necessario per rimpiazzarne uno perduto.

I 212AM avevano una colorazione mimetica con bande arancio fluorescente nella parte inferiore del muso e della deriva.

Per molti anni gli AB 212 furono impiegati presso le Squadriglie Collegamento e Soccorso e presso il 15° Stormo. Inoltre dal 1987 al 2014 due AB 212 hanno servito con la Missione Italiana di Assistenza Tecnico Militare a Malta.

A partire dal 2005 furono consegnati i primi AB 212 ICO (Implementazione Capacità Operativa), aggiornamento resosi necessario per i mutati scenari operativi e per l'impiego dell'elicottero

anche in missioni fuori area. Le principali modifiche hanno riguardato l'installazione di due mitragliatrici MG42/59 ai portelli laterali, pannelli in ceramica e kevlar oltre che a sedili corazzati per i piloti, a protezione dal fuoco di armi leggere; lanciatori di flare e fi introdotta la possibilità di utilizzare gli NVG.

A partire dalla data di ricostituzione del 21° Gruppo, 23 marzo 2006, tutti gli AB 212 furono concentrati in quel Reparto che, in quanto Gruppo "Tigre" portò gli AB 212 a partecipare ai Tiger Meet oltre che a svariati rischieramenti in Afghanistan in ambito ISAF. Il 21° Gruppo, reparto di volo del 9° Stormo "Francesco Baracca" è il reparto specializzato nel supporto alle Forze Speciali e spesso opera insieme agli Incursori del 17° Stormo.

L'ultimo volo ufficiale di un AB 212 (HH-212A secondo le MDS stabilite da ARMAEREO) dell'Aeronautica Militare si è svolto il 22 febbraio a Grazzanise, per l'occasione la MM 81160 è stata decorata in modo speciale per ricordare il tipo di impiego e i reparti che hanno utilizzato l'elicottero.



Di seguito il comunicato dell'Aeronautica Militare

Autore: Magg. Simone Antonetti – Magg. Antonio Auletta

Si è tenuta oggi, giovedì 22 febbraio, presso l'aeroporto militare di Grazzanise (CE), sede del 9° Stormo "Francesco Baracca", la cerimonia di "phase-out" dell'elicottero **HH-212A**, che dopo oltre 40 anni di attività in numerose missioni fuori dai confini nazionali ed in campo nazionale, termina la sua vita operativa in Aeronautica Militare.

Entrato in servizio all'inizio degli anni '80, l'iconico elicottero ha concluso oggi la sua vita operativa dopo aver volato per oltre 180 mila ore e aver contribuito al salvataggio di centinaia di persone in pericolo di vita.

La cerimonia è stata presieduta dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale di Squadra Aerea Luca Goretti, ed ha visto la partecipazione del Comandante della Squadra Aerea Generale di S.A. Alberto Biavati, del Comandante della 1^a Brigata Aerea Operazioni Speciali, Generale di Brigata Riccardo Rinaldi, del Comandante del 9° Stormo, Colonnello Salvatore Florio, e di autorità civili, militari e religiose locali, oltre al personale dello Stormo ed agli equipaggi di volo e personale specialista che nel corso degli anni hanno operato su questo iconico elicottero militare.

Nel corso di questi quattro decenni, l'elicottero è stato protagonista, insieme agli equipaggi dell'Aeronautica Militare, in numerose missioni operative oltre i confini nazionali (Afghanistan) ed in campo nazionale, partecipando a missioni di ricerca e soccorso in particolari eventi che hanno colpito la popolazione civile, come le alluvioni del Piemonte, quella di Sarno e quella in Friuli o anche a seguito del terremoto che ha colpito l'Isola di Ischia.

Il Comandante del 9° Stormo, Colonnello Salvatore Florio, nel suo discorso ha ricordato gli anni di vita operativa del 212: "[...] anni in cui l'assetto dell'AM ha garantito un'eccellente affidabilità e consentito agli equipaggi che si sono succeduti nelle diverse generazioni di operare in ogni circostanza con tempestività, efficacia e massima sicurezza." Nel corso del suo intervento ha voluto dedicare un pensiero a colleghi ed amici che, in pace ed in guerra, hanno sacrificato la propria esistenza nell'esercizio della nostra professione, in servizio, nel rispetto del giuramento prestato. "I risultati ottenuti sono stati raggiunti perché poggiati su solide fondamenta e sulla meticolosità, all'unisono, dei gesti quotidiani dei suoi equipaggi." Ha poi concluso il Col. Florio. "Questo è forse il miglior augurio che possiamo fare a coloro che continueranno, senza soluzione di continuità, questo difficile e silenzioso lavoro. Solo tenendo sempre presente quanto è stato fatto per arrivare fino a qui, ma rimanendo sempre concentrati sui prossimi obiettivi, potremmo raggiungere i traguardi futuri e superare le sfide che la nostra Forza Armata ci chiederà di affrontare."

Il Generale Goretti, nel corso del suo intervento, ha voluto sottolineare l'importanza di questo particolare evento: "noi oggi salutiamo orgogliosamente una macchina che ha fatto la storia dell'Aeronautica, ma soprattutto il personale che ha reso eccezionale questo elicottero." Riferendosi poi a tutti gli equipaggi ed il personale che hanno operato su questo aeromobile ha evidenziato: "Quando c'è un'alluvione, un'emergenza, quando c'è da recuperare qualcuno, anche con il brutto tempo, voi ci siete sempre in maniera incondizionata, anche mettendo a rischio la vostra vita, perché state andando a salvare la vita di qualcun altro." "E questo" ha poi continuato "come Forza Armata lo facciamo perché convinti che, quando c'è da salvare un nostro collega o concittadino, lo sentiamo intimamente come un nostro compito e non perché obbligati dalla legge." Il Capo di SMA ha poi concluso dicendo: "Cambiano le macchine, cambiano le persone, ma lo spirito rima-



ne: quello spirito vincente che contraddistingue l'Aeronautica ed è stato dimostrato nel corso del Centenario. Passione, forza, gioco di squadra. Siatene fieri."



L'HH-212A è un elicottero medio con rotore a due pale mosso da due turbine Pratt & Whitney PT6T da 1.342 Kw. È derivato sostanzialmente dal modello 205 da cui si differenzia per la fusoliera allungata. L'Aeronautica Militare acquistò i primi tre esemplari nel 1979 per il poligono di Decimomannu (Cagliari), dove furono inquadrati nella 670^a Squadriglia del Reparto Standardizzazione e Sperimentazione Tiro Aereo.

Nel 1984 furono ordinati 32 esemplari, destinati alle nuove sezioni soccorso delle squadriglie collegamenti 603^a (Villafranca), 604^a



(Grosseto), 609^a (Grazzanise), 632^a (Brindisi), 651^a (Istrana), 653^a (Linate), 660^a (Amendola). A seguito del programma ICO (Implementazione della Capacità Operativa), nel 2006, l'assetto ha operato in Afghanistan con il 21° Gruppo "Tiger" del 9° Stormo con compiti di ricognizione, trasporto di personale, trasporto sanitario, evacuazione sanitaria d'urgenza e controllo del territorio, totalizzando in territorio afgano oltre 2.000 ore di volo in oltre 1.800 missioni.

La cerimonia di "Phase-out" dello storico elicottero HH-212A, oltre ad avere una connotazione commemorativa, rappresenta anche un simbolico passaggio di consegne tra l'HH-212A e il nuovo HH-101A, che continuerà a fornire il supporto alle operazioni speciali. Nuove macchine con nuove tecnologie per un'Aeronautica Militare sempre pronta ad operare negli scenari operativi moderni a difesa del Paese, degli interessi nazionali e a protezione della collettività.



Addio all'AB 212 del Col. Pil. (c) FAUSTO BERNARDINI

"Caro, Vecchio, amato AB 212. Pochi giorni fa, sulla base di Grazzanise, hai spiccato il tuo ultimo volo in seno all'Aeronautica Militare.

Sono stato invitato, insieme agli altri Comandanti di Squadriglia, a presenziare all'evento, ma, purtroppo, non sono riuscito ad essere presente. Perdonami. Forse la mia parte più sensibile voleva ricordarti come eri allora, quando entrambi giovani virgulti ci cimentavamo tra le aspre cime alpine o in lunghi trasporti notturni di organi e di traumatizzati.

Sono stato seduto ai comandi, nella tua poco comoda cabina, per oltre tremila ore, ed abbiamo salvato, insieme, cento e più vite umane. Con equipaggi fantastici, dei quali ricordo ogni nome e ogni viso. Tutti pronti a spingersi ai limiti strutturali e professionali, pur di tirare a bordo uno sventurato, in balia delle avversità.

E ricordo anche i volti di quei malcapitati che, al limite dello sconforto, in mare o in terra, si erano rincuorati nell'udire il tuo flap-peggio (rumore inconfondibile delle pale del rotore) che si stava avvicinando.



Credo che per un pilota esistano due tipi di gratificazioni, riconducibili a quanto scrisse Erich Fromm nel suo "Avere o Essere?". L'aver riguarda le cose che si possono descrivere, mentre l'essere ha per base l'esperienza umana, che non può essere descritta. Sarò più chiaro, prendendomi tutte le responsabilità di quanto scrivo, perché strettamente personale, quindi non codificabile. Senza disconoscere le infinite emozioni e le tante gratificazioni, ricevute volando tanti anni e per migliaia di ore sui velivoli da caccia. Da giovane pilota il mio intelletto era spesso guidato dall'"Avere", quindi dalla necessità di veder riconosciute la mia abilità e la mia passione. Aver messo più colpi a bersaglio degli altri colleghi, essere stato impeccabile in una formazione acrobatica sul cielo del campo, aver guidato i gregari in manovre difficili, sono alcuni esempi della mia personalità di allora. Certamente, questo tipo di "Avere" non si dissolve col tempo, ma senz'altro si ridimensiona, se la vita te ne dà l'opportunità.

Poi, la vita mi ha fatto conoscere te, grande Maestro, all'apparenza pacioccone e nella realtà lento e rumoroso ma di immensa esperienza.

Tante volte, nei primissimi tempi che volavamo insieme, mi sono chiesto se avevo fatto bene ad ottenere l'abilitazione all'ala rotante, anche se al mio reparto, oltre all'elicottero, continuavo a volare su jet.

È stato solo con gli anni che ho compreso l'importanza di aver soccorso, confrontata al riconoscimento di terze parti. Quando ho capito quanto importante era il mio lavoro, anche se poco riconosciuto sia dall'Arma sia dalla gente, che difficilmente comprendevano le difficoltà ed i pericoli che affrontavamo.

Inizialmente non avevo chiara l'eredità che mi avresti lasciato, Amico mio. Un'eredità fatta di volti e di ricordi, forse riconosciuta solo dalle persone salvate, ma che sarebbe rimasta nella mia anima per tutta la vita.

Ogni volo di addestramento, ogni volo di soccorso, resteranno nel mio cuore, e nello sfondo di quelle immagini ci sarai tu, Vecchio AB 212, lento e rumoroso ma così generoso che difficilmente sarai dimenticato.



Grazie per quanto mi hai dato. Grazie per quanto mi hai insegnato.

So long, caro Amico mio. Voglio ricordarti con un racconto che parla di noi, una delle tante avventure affrontate insieme a te e ad uno dei nostri favolosi equipaggi.

È un freddissimo giorno di un gennaio che non fa sconti, quando dall'RCC giunge alla 651^a Squadriglia la richiesta per una ricerca di tre escursionisti, che non danno più alcun segno di loro da oltre ventiquattr'ore. Nel task è indicato un rifugio dove il giorno precedente, verso le 14, i tre alpinisti si sono fermati a consumare qualcosa.

Dopo aver impartito un rapido briefing all'equipaggio, e inserito nel giubbotto l'interno di pelo "polare" (che mi sarà utile se apriremo lo sportellone per fare degli atterraggi o dei verricelli), ci solleviamo dalla piazzola di Istrana con prua nord ovest, verso il rifugio, dove ci faremo raccontare dal gestore cosa gli hanno detto, ieri, gli escursionisti prima di partire per l'ultima parte della loro camminata.

Raggiunta la quota di crociera, mentre l'autopilota e il doppler ci conducono verso il rifugio, ci scambiamo qualche impressione sulla missione che dovremo fare e sulle difficoltà che la neve fresca può creare in caso di atterraggio. Poi il giovane O.B. (operatore di bordo), un po' preoccupato perché possano sorgere delle



difficoltà durante la missione, mi comunica che per lui è la prima partenza per un soccorso reale.

Non esterno alcun pensiero, ma sarei molto più tranquillo se avessi avuto a bordo un O.B. esperto, specialmente se dovremo operare molto vicino alle rocce.

Ed eccoci in vista del rifugio. È il secondo pilota che effettua l'atterraggio e, nella guida finale per raggiungere il punto di contatto, la voce dell'O.B. mi conferma che nel suo intimo è abbastanza preoccupato. Nella nube di aghi minutissimi di ghiaccio scendiamo lentamente senza vedere quasi niente, poi quando i grandi sci assicurati ai pattini toccano la neve, e il pilota abbassa piano piano il collettivo, davanti a noi compaiono molti curiosi. Personale e clienti del rifugio che ci stanno guardando. Non spegniamo il motore, abbiamo appena due ore di luce per la ricerca. Scendo solo io e subito mi viene incontro il proprietario. Dopo una stretta di mano e l'invito a bere un caffè ben corretto alla grappa (che purtroppo sono costretto a declinare), il signore mi racconta cosa si sono detti il giorno prima con gli escursionisti, e dove pensa che i tre si siano diretti. Poi, con tono risentito, aggiunge di essersi preso anche un bel "vaffa" quando gli ha raccomandato di non proseguire, visto l'imminente tramonto del sole.

Qualche minuto e siamo ancora in volo, verso alcuni monti aspri di rocce appuntite e di guglie poco rassicuranti. La ricerca è molto difficile e si procede a velocità ridotta, poiché i nostri uomini, se sono ancora vivi, si saranno rifugiati in un luogo riparato dal vento e potrebbero non sentire il rumore dell'elicottero. Lentamente, ma inesorabilmente, trascorrono minuti e quarti d'ora, mentre l'intero equipaggio fruga con gli occhi qualsiasi anfratto. Il cielo sta cominciando a tingersi d'indaco, mentre il sole si abbassa dietro ai monti più alti, quando proprio il giovane O.B. grida di aver visto qualcosa muoversi. Adesso sono io ai comandi, mentre cerco di sorvolare il punto appena indicato. In mezzo a due altissime guglie mi compare la sagoma di un uomo che sta gesticolando. Sono contento di averlo avvistato ma... santo Iddio, sono proprio in un posto impervio e, ora che li vedo tutti e tre, comprendo che non possono spostarsi perché uno è sdraiato per terra, quindi impedito a muoversi. L'unica possibilità di recupero è tramite il verricello, ma per quanto possa avvicinarmi alla roccia, non c'è alcuna possibilità di calare l'ARS (Aero Soccorritore) in un luogo idoneo a raccattarli. Faccio un paio di giri, valutando bene le possibilità che mi rimangono, infine comprendo che l'unica opportunità per tirare su quei tre disgraziati è entrare in retromarcia fra due guglie, fino a qualche metro prima che il rotore impatti la roccia. Non so se chiederlo all'O.B.. Certamente è bravo e addestrato, ma guidarmi in una manovra del genere è roba da veterani. Per quanto mi sforzi di trovare una diversa soluzione, non ne vedo altre e, se non ci proviamo subito, fra un quarto d'ora non ci sarà più luce. Quindi dovremo avvisare l'RCC (Rescue Coordination Center) di chiedere al Centro Nazionale del Soccorso Alpino di inviare alcuni loro volontari per il recupero. Purtroppo, penso, per quanto i componenti del CNSA siano una garanzia, non giungeranno prima di domattina alle prime luci dell'alba, e un'altra notte all'agghiaccio,

per quei tre, potrebbe essere fatale. Decido di provarci e parlo all'O.B.

Te la senti di guidarmi in retromarcia fino alla verticale?

Comandante, io me la sento.

Le sue parole, senza alcuna esitazione, mi rincuorano.

Allora io mi fermo cinquanta metri oltre quelle due guglie, mi volto di centottanta gradi e tu, con lo sportellone aperto, mi guidi indietro finché puoi. Finché il rotore è a un paio di metri dalla roccia... dovrebbero essere sufficienti affinché l'ARS possa atterrargli davanti.

Poi mi rivolgo all'ARS per ricordargli di portare con sé la barella, perché uno di loro dev'essere ferito gravemente o assiderato.

Inizia la guida e la voce dell'O.B., pur in un momento di estrema difficoltà, suona sicura e pronta.

Indietro cinquanta... mantenga la quota... indietro quaranta... trenta... venti...

Il Secondo Pilota mi avvisa che la potenza disponibile non crea problemi. A 7500 piedi sul livello del mare non siamo bassi, ma nemmeno altissimi. La temperatura pressoché polare, se aiuta il motore a dare il meglio di sé, mi sferza sul collo come una lama. Provo a immaginare come staranno i nostri amici laggiù.

Indietro dieci, nove, otto, sette... si sposti un metro a destra... bene così... la coda è passata fra le rocce... indietro cinque... piano piano... indietro quattro e si sollevi di due metri... indietro due, uno, stop all'indietro! Comincio a calare l'Aero Soccorritore... trenta metri da terra... venti... dieci... ci siamo quasi... è a terra! Sta fissando un uomo alla barella... inizio a recuperare. Dieci metri dal pattino... cinque... al pattino. Tiro dentro la barella... accidenti! È mezzo assiderato!

Anche l'ARS è molto sveglio. In pochissimo tempo li tira tutti e tre a bordo, mentre il Secondo Pilota, sveglissimo anche lui, mi dà un bearing per il più vicino ospedale della zona. Voltandomi indietro incrocio lo sguardo dell'O.B. Nel suo viso si legge la felicità di essere riuscito in una missione molto difficile ed io aggiungo che c'è riuscito bene. I nostri alpinisti, sotto le pesanti coperte di lana, ci guardano imbambolati. Nessuno di noi accenna niente, credo che un'esperienza del genere gli basterà per tutta la vita, e noi non abbiamo alcun diritto di calcare la mano. Uno sembra essere grave, ma qualche giorno dopo verremo a sapere che se l'è cavata... e, tutto sommato, a buon mercato."



30 anni di Eurofighter “Typhoon”



tratto da: www.aviation-report.com - 2 Aprile 2024
by Gianluca Vannicelli

Typhoon DA1 (Development Aircraft) decollò per il suo primo volo a Manching, in Baviera. Un'esperienza unica per il pilota collaudatore Peter Weger: *“Sapevo che stavo pilotando un aereo incredibile e che avevamo qualcosa di speciale. È stato uno di quei giorni che ricorderai per il resto della tua vita.”*

L'Eurofighter è un aereo da combattimento multiruolo bimotore che può essere utilizzato per combattimenti aria-aria e aria-terra. È stato sviluppato congiuntamente da quattro paesi europei: Germania, Gran Bretagna, Italia e Spagna. Airbus (Germania e Spagna), BAE Systems (Regno Unito) e Leonardo (Italia) formano il consorzio Eurofighter, che gestisce l'Eurofighter Typhoon con i quattro paesi partner.

Con oltre 850.000 ore di volo, l'Eurofighter Typhoon costituisce la spina dorsale delle forze aeree tedesche, britanniche, italiane e spagnole. Ad oggi, 680 Eurofighter Typhoon sono stati ordinati da 9 paesi, 603 dei quali sono già stati consegnati. Il primo Eurofighter venne consegnato all'aeronautica militare tedesca nel 2003. Cinque clienti esteri volano con l'Eurofighter Typhoon: Austria (15 aerei), Arabia Saudita (72), Oman (12), Kuwait (28) e Qatar (24).

Airbus produce l'Eurofighter a Manching vicino a Ingolstadt (per la Luftwaffe) e a Getafe vicino a Madrid (per l'Ejército del Aire). BAE Systems e Leonardo producono gli aerei rispettivamente nel Regno Unito (Warton) e in Italia (Torino).

I componenti principali dell'Eurofighter provengono dalle quattro società partner dell'Eurofighter. Airbus Germany fornisce la sezione centrale della fusoliera, Airbus Spain l'ala destra. BAE Systems dal Regno Unito contribuisce alla sezione anteriore della fusoliera, alla deriva e, insieme all'italiano Leonardo, alla fusoliera posteriore. Leonardo realizza anche l'ala sinistra.



In particolare, Leonardo partecipa direttamente, con una quota del 21%, nella definizione, progettazione, sviluppo e produzione del velivolo, frontiera della tecnologia dell'industria europea. Considerando le quote di responsabilità relative alla costruzione della cellula dell'aereo e quelle relative all'avionica e all'elettronica di bordo, la quota complessiva di Leonardo raggiunge il 36% circa del valore dell'intero programma.

L'assemblaggio finale dell'Eurofighter comprende l'assemblaggio dei componenti principali, comprese le successive prove a terra e in volo prima della consegna al cliente. In totale, ci sono 14 fasi industriali per arrivare all'Eurofighter finito.

Il programma Eurofighter è un fattore economico significativo poiché attualmente garantisce 100.000 posti di lavoro in Europa, di cui 20.000 in Italia (tra occupazione diretta, indiretta e indotta), e coinvolge 400 fornitori in tutto il continente, 200 dei quali italiani. Airbus sta attualmente producendo a Manching 38 Eurofighter Tranche 4 per l'Aeronautica Militare tedesca, i cosiddetti Quadriga. L'azienda consegnerà 30 monoposto e 8 biposto tra il 2025 e il 2030. Il contratto è stato firmato alla fine del 2020. Questi nuovi velivoli dovrebbero sostituire la prima tranche di Eurofighter della Bundeswehr. Airbus equipaggerà anche gli Eurofighter della Luftwaffe per il combattimento elettronico entro il 2030. L'Eurofighter EK (Elektronischer Kampf) amplierà il già ampio spettro operativo del jet e rafforzerà la sovranità e l'autonomia europea nel settore.



Inoltre, Airbus, consegnerà 20 nuovi Eurofighter della Tranche 4, noti anche come Halcon I, all'Aeronautica Militare spagnola dal



2026 al 2030. Il 12 settembre 2023, il governo spagnolo ha anche approvato la spesa per un'ulteriore serie di Eurofighter detta Halcon II che dovrebbe circa 25 Eurofighter.

Il percorso evolutivo dell'Eurofighter prevede la capacità di interoperare con i caccia di prossima generazione e con il loro "ecosistema", costituito da droni cooperanti, sistemi d'arma avanzati ed "electronic warfare sensors", il tutto integrato in un sistema informativo di tipo "combat cloud".

In questo scenario orientato al futuro, Eurofighter sta sviluppando nuove tecnologie che riguarderanno l'architettura del sistema di missione, l'interfaccia uomo-macchina, la gestione operativa e le prestazioni del motore. Gran parte del lavoro legato all'evoluzione del caccia potrà essere trasferito nei programmi "Combat Air" di prossima generazione, per i quali l'Eurofighter potrà fungere da dimostratore di tecnologie, consentendo una sostanziale riduzione del rischio nella fase di progettazione.

Il programma di sviluppo delle capacità di evoluzione a lungo termine delle quattro nazioni principali (Germania, Spagna, Gran Bretagna e Italia) prevede la modernizzazione di componenti importanti, tra cui la cabina di pilotaggio e l'aggiunta di maggiore potenza di calcolo. Ciò manterrà l'Eurofighter all'avanguardia della tecnologia. La firma del contratto è prevista nel 2024.



@ Airbus Defence and Space GmbH 2024

Grazie al suo continuo sviluppo, l'Eurofighter rimarrà a lungo termine all'avanguardia. Rimarrà la spina dorsale della difesa delle forze aeree europee fino al 2050, ponendo importanti basi tecnologiche per la prossima generazione di piattaforme di combattimento aereo.

A trent'anni dal primo volo e a venti anni dalla prima consegna al 4° Stormo dell'Aeronautica Militare, primo reparto operativo in Italia a ricevere il velivolo, l'Eurofighter Typhoon rappresenta la spina dorsale della difesa aerea nazionale. I due motori dell'Eurofighter Typhoon producono circa 150.000 cavalli e la accelerano fino a Mach 2,35, ovvero poco meno di 2.900 chilometri orari. L'Eurofighter impiega solo 2 minuti per salire a quasi 11.000 metri. Ciò lo rende ideale per il servizio QRA (Quick Reaction Alert) sia nazionale che per la NATO dove, tra gli altri compiti, protegge il fianco orientale dell'Alleanza Atlantica.

PIETRO VASSENA

"genio italiano"

...purtroppo ha avuto una fine ingloriosa

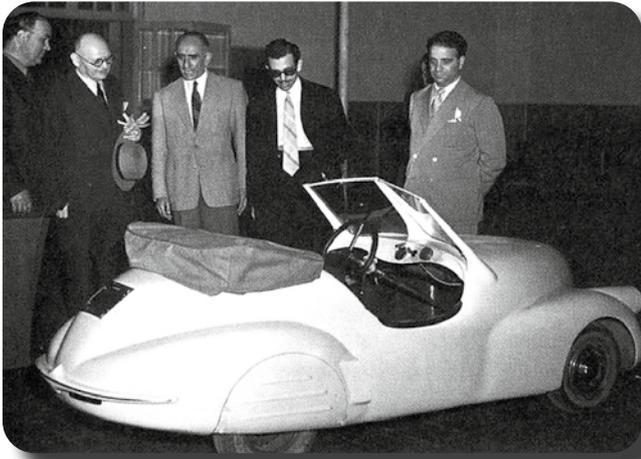
Ricordiamo le vicende di un uomo che **produsse centinaia di brevetti**, un inventore italiano che nel secolo scorso stupì il mondo al punto da ottenere la laurea *honoris causa* in ingegneria dal Politecnico di Milano, lui che a scuola non era andato oltre la terza elementare, questo genio di provincia si chiamava **PIETRO VASSENA** ed era nato nel 1897 a Malgrate vicino a Lecco.

Nacque da genitori di umili origini: il padre Luigi gestiva insieme alla moglie, Ancilla Marta Francesca Benasedo, un'osteria in centro al paese di Malgrate. Il percorso scolastico di Vassena fu alquanto breve, iscritto alla scuola elementare fino al terzo anno, iniziò a lavorare come garzone nell'osteria dei genitori. In quei tempi l'area di Lecco era il fulcro dell'**industria lariana**, Pietro Vassena si fermava di sovente ad osservare l'avanguardia della tecnologia ed il funzionamento dei macchinari, dimostrando grande interesse per la meccanica.

All'età di 18 anni, Vassena fu arruolato nel corpo dei Bersaglieri e durante la prima guerra mondiale venne impiegato come portlettere ciclista. Tornato dal fronte, lavorò presso la ditta Faini dove cominciò ad applicare la sua inventiva a dei macchinari industriali. Sempre per la stessa ditta progettò e realizzò una motocicletta 100cc.

Dopo la parentesi bellica, nel 1948, l'imprenditore-artista Donnino Rumi affidò a Vassena la progettazione del propulsore per le sue motociclette.

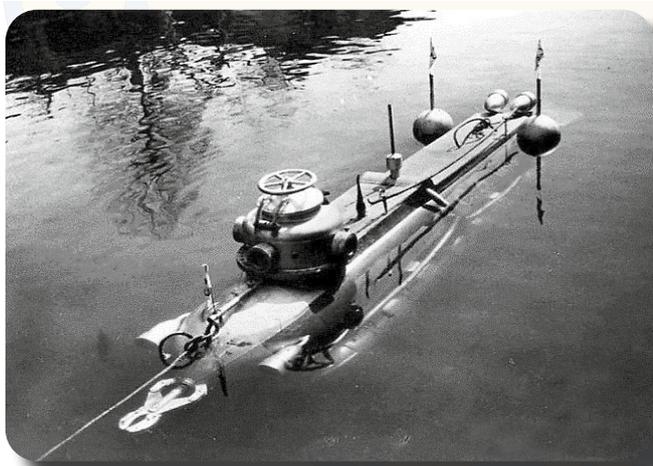




Tale motore era un'evoluzione del bicilindrico 2T concepito da Vassena da 124 cm³ aveva 6 CV a 5000 giri/minuto, era montato in posizione posteriore e l'avrebbe spinto fino a 75 km/h, per equipaggiare la "Volpe", una mini-auto progettata da Gioachino Colombo e disegnata da Flaminio Bertoni, venne presentata il 30 marzo 1947 a Roma dalla neonata Anonima Lombarda Cabotaggio Aereo (ALCA) come un'alternativa economica alla Fiat Topolino.

Ne furono prodotti un centinaio di esemplari, dopodiché non se ne seppe più nulla, tantomeno della "versione turbo" che non si presentò alla partenza della corsa automobilistica. Nel 1948 la ditta venne accusata di bancarotta fraudolenta, avendo già preso i soldi dei clienti che avevano ordinato la vetturetta per un totale di circa 300 milioni di lire (5.479.520 euro di oggi). La Volpe fu l'antesignana delle micro-vetture del decennio successivo, chiamate anche *bubble cars*.

Iniziò da autodidatta a produrre invenzioni, fin quando grazie al contributo dei genitori non aprì un laboratorio nel centro di Lecco, arrivò ad assumere 120 lavoratori e di lì sfornò una serie interminabile di invenzioni.



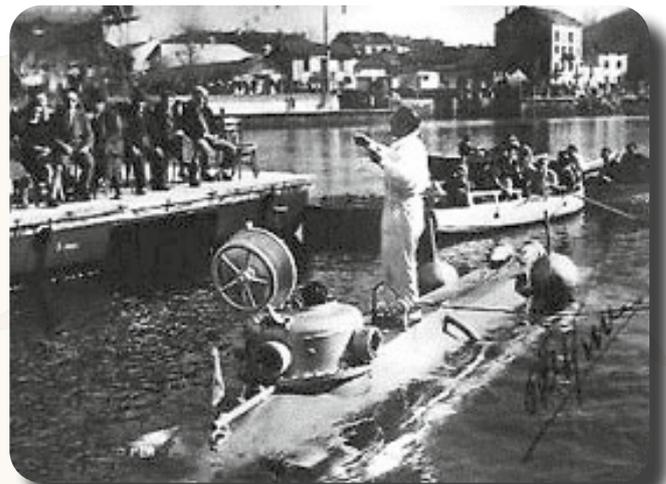
La sua bottega creativa si trovava a Malgrate, poi si spostò a Lecco in via Cavour, dove trascorreva quasi tutte le sue giornate;

autore di molte invenzioni e titolare di svariati brevetti, divenne celebre per aver concepito e realizzato il batiscafo C3 col quale il 12 marzo 1948 stabilì ad Argegno sul lago di Como l'allora record mondiale di immersione, raggiungendo la profondità di -412 metri, nel punto più profondo dei laghi italiani.



Nei primi anni cinquanta progettò l'avveniristico Automotoscooter e il Monofaro per la Carniti di Oggiono, cui Vassena aveva ceduto i propri brevetti per motori nautici. Tra questi, il microfuoribordo Elios del 1946, disponibile in una custodia di violino, che determinarono il successo della piccola azienda lecchese.

Il suo lavoro più importante fu il minisommersibile per l'esplorazione sottomarina che si basava su un progetto semplicissimo: il batiscafo si immergeva incamerando acqua in appositi serbatoi e riemergeva espellendola.



Dal suo ingegno sono scaturiti l'orologio di plastica (1950); il microfuoribordo Elios (1946); nel 1930 sperimentò e brevettò il sistema *skivass*, una invenzione tecnologico-sportiva a metà strada tra gli sci e la canoa e grazie al quale, diceva il lancio promozionale, "chiunque sarebbe stato in grado di camminare sull'acqua", con i quali nel 1963, si sarebbe presentato davanti al Presidente americano John Kennedy, in visita sul lago di Como; la moto con motore bicilindrico (1946); i bengala multistadio (1956).



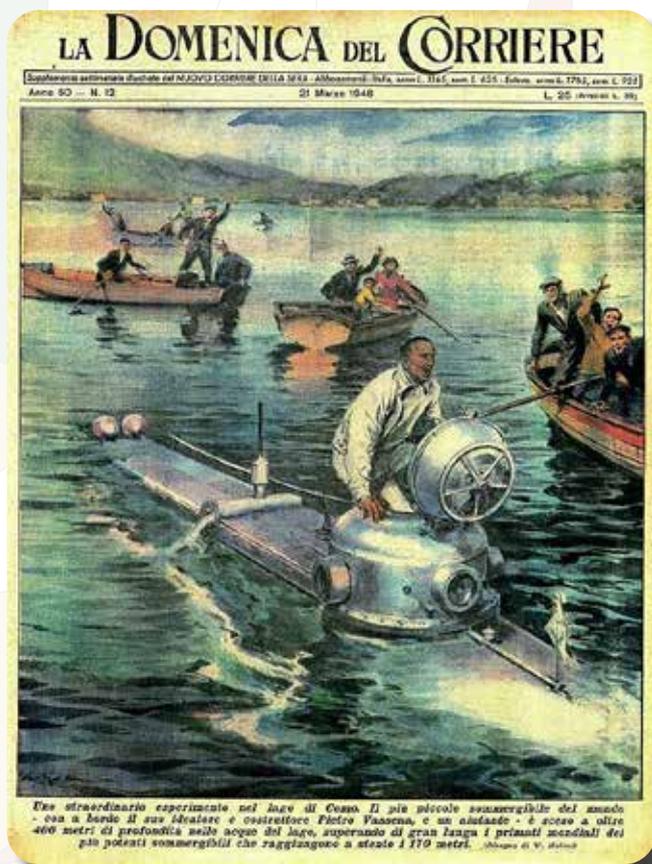
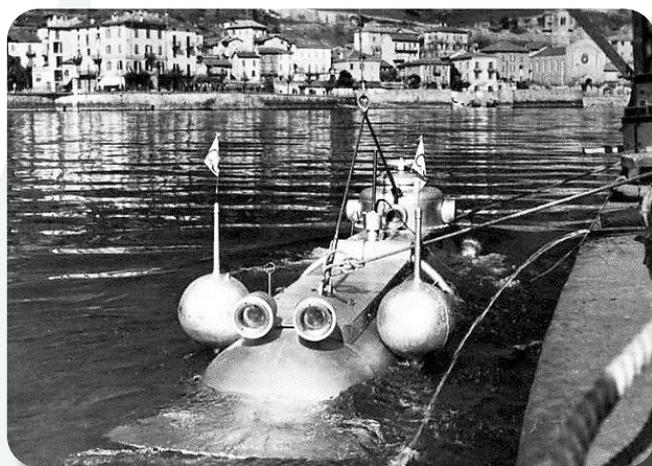
Ma soprattutto il minisommersibile C3 (1948).

Il 12 marzo 1948 cancellò tutti i record di immersione scendendo nelle acque del Lario, a 412 metri di profondità, quando i sottomarini dell'epoca a stento raggiungevano i 170. Il successo ebbe un'eco mondiale.



Ma questa bella storia ha un 'epilogo ingiusto: Il C3 venne esibito in pubblico e a Capri accadde il disastro. Portato in quelle acque per una serie di immersioni gestite dalla Marina Militare, l'8 ottobre, a causa di un portello lasciato aperto, affondò.

Recuperato e riparato, il 20 novembre venne affidato al rimorchiatore Tenace, per essere trainato al largo e tentare la discesa senza equipaggio alla profondità di 978 metri. Ma in seguito a un errore di manovra si inabissò definitivamente. Per Vassena fu la fine. Su quel sommersibile infatti aveva investito tutti i suoi averi. Continuò a realizzare altre invenzioni, ma venne travolto dai debiti. Così, per sopravvivere, prese in gestione un distributore di benzina che, per i suoi meriti degli anni di fulgore, l'Agip gli ha dato nel suo paese, Malgrate, dove morì il 21 maggio 1967, lasciando incompiuto lo sviluppo e la realizzazione di un suo progetto per un motore alimentato a idrogeno sul quale stava lavorando.



Invenzioni e brevetti

Le realizzazioni di Vassena che ottennero i migliori risultati commerciali furono in campo motoristico, a partire dal Bicimotore Faini del 1923, pensato per gli ecclesiastici, poi sviluppato in alcuni modelli di motoleggera, sempre con telaio aperto superiormente, prodotti con marchio "Vassena".

Durante tutta la sua carriera, Vassena realizzò comunque molti progetti, tra i quali i più importanti sono:

- 1919 -1923 macchina per la costruzione di raggi di bicicletta in serie e bicimotore 100cc

- 1923 -1951 motori fuoribordo 2 e 4 cilindri
- 1925 motoleggera Vassena n. 29
- 1932 Ski Vass sci galleggianti per camminare sull'acqua
- 1939 Autargas Vassena montato su Isotta Fraschini
- 1940 gasogeno Vassena per automazione
- 1942 torpedo a snorkel "Delfino" presso la ditta Antonio Badoni di Lecco
- 1944 -1945 progettazione di una batisfera per ricerche oceaniche
- 1946 motore bicilindrico per motociclette (poi motore Rumi)
- 1947 microcar Volpe ALCA
- 1946 -1948 batiscafo C.3 Vassena
- 1949 eliche a cavitazione galvanica
- 1949 brevetto di candela monoelettrodo ceduto alla MV
- 1950 sveglia in plexiglas
- 1950 cambio per biciclette
- 1950 motore moto Rumi 125
- 1953 prototipo di moto Carniti "Bersagliera" 200cc e monofaro 150cc
- 1954 prototipo K2 175cc per R.S.T.
- 1955 cyclette per velodromo ad inseguimento
- 1955 marinizzazione motore della Fiat 500 su commissione FIAT e realizzazione di piede poppiere (partecipò al raid Pavia Venezia)
- 1956 razzi e bengala multi stadio
- 1957 polverizzatore URANO
- 1958 "Grillo Volante"
- 1959 brevetto per bloccare le lame del trinciapollo
- 1960 SnowKart
- 1960 mini bike 150cc e mini snowbike 150cc
- 1963 motore rotativo ad idrogeno

LA SCATOLA NERA

... chi l'ha inventata, come funziona e cosa registra.

tratto da: www.focus.it - 4 aprile 2017



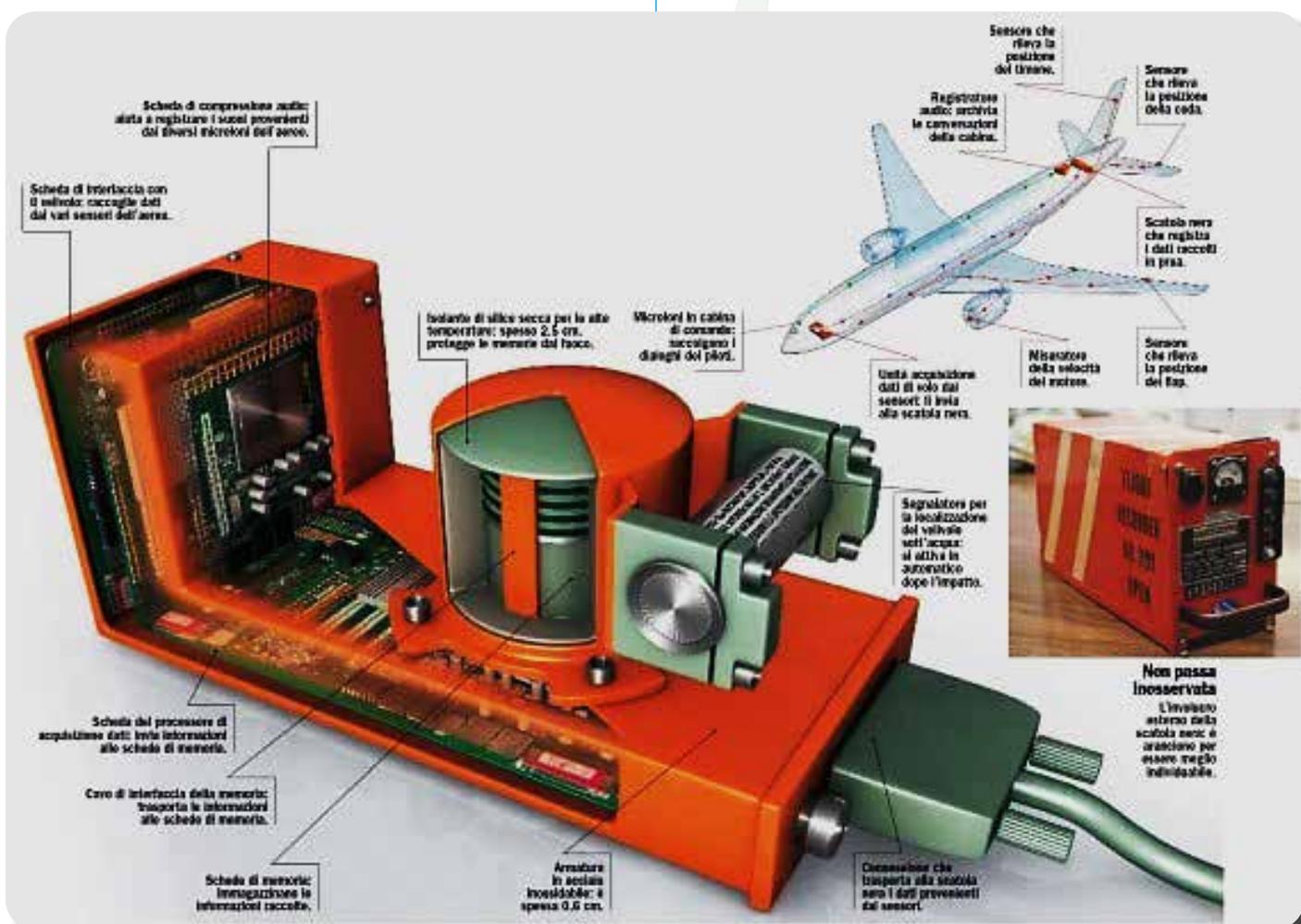
Sfatiamo un mito: la scatola nera... è arancione.

Così è più facile da individuare.

La scatola nera è stata sviluppata dal chimico australiano David Warren (1925-2010) a partire dal 1953, in seguito a un'indagine condotta per scoprire le cause dell'incidente di un *Comet*, primo velivolo commerciale a reazione. L'idea era quella di registrare, da allora in poi, le voci dei piloti e le attività degli strumenti di volo in un congegno che non andasse distrutto in caso di caduta del velivolo. Il dipartimento dell'aviazione civile australiana scartò però il progetto ritenendolo inutile. Nel 1958, quando un funzionario britannico vide il dispositivo e si rese conto della sua utilità, vennero messi a disposizione di Warren i mezzi per la sua produzione a livello industriale.

Le moderne scatole nere sugli aerei sono composte da 3 (tre) unità. La prima registra le conversazioni tra i piloti (il cabin voice recorder, CVR); la seconda acquisisce i dati tecnici (altitudine, velocità, temperature, turbolenze ecc.) e si chiama *flight data recorder* (FDR), mentre la terza è il dispositivo dove vengono immagazzinate le informazioni raccolte dalle prime due unità (vedi infografica in basso). In alcuni velivoli, la scatola nera è sdoppiata: c'è l'unità CVR, con il suo registratore, e l'unità FDR, con il suo rispettivo registratore.

Il CVR registra le trasmissioni radio e i suoni nella cabina di pilotaggio (per esempio la conversazione tra i piloti e con la torre di controllo), i messaggi meteo ed eventuali rumori del motore. La registrazione ha un'autonomia di 2 ore: ciò significa che dopo tale periodo riparte da capo. Il CVR resiste a temperature di 110 gradi per 30 minuti e alla pressione dell'acqua anche a 6 mila metri di profondità.



L'FDR registra invece da un minimo di 6 fino a un massimo di 300 parametri di volo come altitudine, velocità, assetto, potenza dei motori, posizione del carrello e dei flap. La sua autonomia è di 25 ore e la sua resistenza a fuoco e acqua è identica a quella del CVR.

In coda è meglio. La scatola nera è alloggiata nel posto ritenuto più sicuro: la coda dell'aereo. Ogni scatola nera è lunga 80 cm e larga 25 e costa dai 30 ai 150.000 mila euro. Infine, le scatole nere non sono affatto nere: di solito sono gialle o arancione e sono dotate di uno strumento che emette un segnale radio per facilitarne il ritrovamento.

E sulle navi? L'uso della scatola nera è consolidato nel trasporto aereo, ma la sua presenza sulle navi è diventata obbligatoria in Italia soltanto dal 2008, con l'entrata in vigore del decreto 196/2005, per le navi passeggeri e per tutte le navi di stazza superiore a 3000 tonnellate che fanno scalo in un porto nazionale.

Il dispositivo in questo caso si chiama Voyage Data Recorder (VDR) ed è collegato ai sensori posizionati sul ponte di comando e nelle zone sensibili della nave. La VDR, resistente agli urti, al fuoco e all'alta pressione, raccoglie informazioni sulla posizione della nave, sulla sua velocità e accelerazione, sulle operazioni effettuate sul timone, sullo stato delle porte ignifughe e su quelle a tenuta stagna. Inoltre, registra le conversazioni che avvengono sul ponte di comando e via radio dalla nave verso l'esterno.

D - Day

...80 anni fa

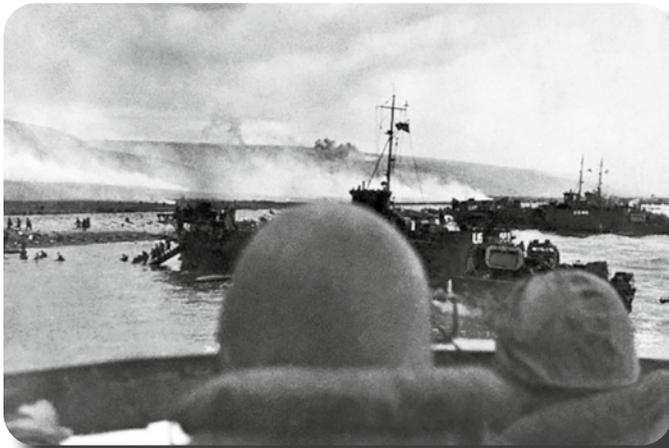
... pillole di storia sullo Sbarco in Normandia

**Dagli eserciti fantasma al peso delle previsioni meteo:
pillole di Storia sull'avvio dell'Operazione Neptune,
nome in codice dello Sbarco in Normandia
6 giugno 1944.**

tratto da: www.focus.it
by Elisabetta Intini – 5 giugno 2021

D-Day - All'alba del 6 giugno 1944 cominciava una delle più vaste e complesse operazioni militari di sempre: lo Sbarco in Normandia, il momento tanto atteso e meticolosamente pianificato della

liberazione dell'Europa continentale dal controllo nazista, ma anche uno dei più ingenti spargimenti di sangue su militari e civili della Seconda Guerra Mondiale. Ecco 10 aspetti storici curiosi e forse meno conosciuti sulla missione alleata, sui suoi protagonisti e sul suo dietro le quinte.



giugno 1944, sotto un micidiale fuoco di sbarramento i soldati americani sbarcano a Omaha Beach, in Normandia.
Everett Collection /Shutterstock

1. Nome. Nel gergo militare inglese, la D maiuscola di “**D-Day**” significa semplicemente “giorno”, il giorno stabilito per una missione. Il codice “D-Day”, quindi, era un’espressione generica che indicava l’inizio di una particolare manovra, e prima del 1944 venne usato in numerose altre occasioni. Dopo quella data si legò indissolubilmente allo Sbarco in Normandia, il cui segretissimo nome in codice era originariamente **Neptune**, parte della più grande **Operazione Overlord**. Per altri, D-Day significherebbe invece “Decision Day” (il giorno della decisione), o ancora, “Deliverance Day”, “giorno della liberazione”.



2. Previsioni meteo sbagliate. È noto che lo sbarco, previsto inizialmente per il 5 giugno 1944, fu rimandato al giorno seguente per le pessime condizioni meteo sul canale della Manica. Ma i meteorologi britannici commisero comunque un colossale **errore di valutazione**, che avrebbe potuto ribaltare l’esito dell’operazione: ipotizzarono una tregua tra la tempesta del 5 giugno e quella successiva, che avrebbe aperto uno spiraglio di sereno per dare il via alla missione.

Quella pausa non ci fu: durante lo sbarco si osservò solamente un leggero indebolimento dei venti, che consentì comunque di procedere con l’approdo delle navi.

Il successo degli alleati, quindi, fu anche merito dalla buona sorte. Fortunatamente i tedeschi avevano invece previsto correttamente l’andamento del meteo, e quindi non si aspettavano l’arrivo delle forze nemiche prima delle due settimane successive. Così lasciarono gran parte dei loro uomini nelle retrovie.

3. False soffiare. Buona parte del successo alleato dipese dalla capacità di sviare i sospetti sul reale luogo dello sbarco. Le azioni di depistaggio sono passate alla storia con il nome in codice di “**Operazione Fortitude**”: il filone nord aveva lo scopo di far credere ai tedeschi che gli Alleati stessero pianificando un attacco sulle coste della Norvegia, quello sud serviva a instillare il dubbio che sarebbero sbarcati a Calais, il punto della costa francese più vicino a quella inglese.

A questo scopo gli alleati crearono addirittura un intero esercito finto: il **FUSAG**, *First United States Army Group*, affidato a un comandante vero, il generale George Patton, e per il quale si crearono carri armati gonfiabili e aerei di legno, scambiati dai ricognitori tedeschi in volo sui campi militari britannici per veri armamenti. L’inganno funzionò: contro le minacce del finto esercito, i tedeschi schierarono a Calais 18 divisioni di uomini che sarebbero potuto risultare molto più utili in Normandia.



4. Ingegneria a prova di spia. Per non attirare l’attenzione del controspionaggio tedesco, i componenti dei **Mulberry**, i porti trasportabili temporanei utilizzati durante il D-Day, furono fatti fabbricare da oltre 300 diverse aziende in diverse località lungo le coste britanniche, e poi preassemblati e finiti di montare sulle coste della



Normandia, a Saint-Laurent-sur-Mer e Arromanches. Per la costruzione dei porti di sbarco, che nel luglio del '44 raggiunsero una capacità di carico di 20 mila tonnellate di attrezzature pesanti al giorno, furono usate 600.000 tonnellate di calcestruzzo.

5. Foto storiche. Il fotoreporter ungherese **Robert Capa** fu uno dei pochi che riuscì a fissare sulla pellicola i momenti dello sbarco: in particolare, documentò con 106 scatti i drammatici momenti del secondo sbarco a Omaha Beach.

Il reportage, considerato uno dei migliori servizi di guerra di tutti i tempi (ad esso si è ispirato anche Steven Spielberg in *Salvate il soldato Ryan*) andò in gran parte perduto a causa dell'errore di un tecnico alla camera oscura di Londra, dove i rullini furono inviati a sviluppare. Rimangono solo 11 scatti - i "**Magnificent Eleven**", non si sa se volutamente o accidentalmente sfocati. Capa in seguito affermò che la sfocatura fu una scelta voluta.



Le truppe alleate sbarcano uomini e materiali su Omaha Beach qualche giorno dopo il D-Day.

6. Le sensazioni di Anna Frank. Prima che il 4 agosto 1944 i nazisti entrassero nel suo nascondiglio, **Anna Frank** fece in tempo ad apprendere, via radio, la notizia dello sbarco. Otto Frank, padre di Anna, appese una cartina sulle pareti dell'Alloggio Segreto in cui seguire l'avanzata delle truppe alleate. Anna ne scrisse, con entusiasmo, nel suo *Diario*: "Si starà avvicinando la tanto anelata liberazione [...] Oh, Kitty, la cosa più bella dell'invasione è che ho la sensazione che siano in arrivo degli amici"

7. Lavoro a metà. Le truppe naziste avrebbero forse potuto organizzare una difesa migliore se il **Vallo Atlantico**, la linea di fortificazioni che andava da Capo Nord, in Norvegia, fino alla Spagna, fossero stati completati a dovere. Il progetto, voluto fortemente da Hitler, consisteva nell'erigere una "muraglia" (con bunker, postazioni per i cannoni, barriere contraeree e casematte per mitragliatrici) a un eventuale attacco all'Europa continentale occupata dai nazisti.

Ma quando Rommel, nel 1943, ne assunse il comando, si accorse che la linea fortificata era incompleta, a causa della disorganizzazione e di forti sprechi di lavoro e risorse. Così il giorno dello sbarco, il vallo fu superato già in serata, e senza grosse difficoltà.

8. Resto del mondo vs Nazi. Le truppe alleate che presero parte allo sbarco videro una vasta partecipazione di forze **canadesi**, australiane, belghe, cecoslovacche, francesi, greche, olandesi, neozelandesi, norvegesi e polacche, oltre a quelle britanniche e americane. E tutti lasciarono sul campo la loro quota di morti.



Quel che resta dei porti provvisori fluttuanti sulla spiaggia di Arromanches, Normandia.

Photo: Sylvain LapensAe-Ricard, Thinkstock

9. Saranno famosi. Tra i molti italiani che combatterono a fianco dei tedeschi in Normandia contro le forze alleate ci fu anche un certo **Walter Annichiarico**, che dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943 era stato inquadrato nell'esercito della Repubblica Sociale Italiana. Il soldato, descritto come un compagno, dalla battuta pronta anche nei momenti più difficili, avrebbe raggiunto la fama in seguito, non come militare ma come attore, con il nome di Walter Chiari (1924-1991).

Con le forze alleate, invece, combatterono anche J.D. Salinger, in seguito autore de *Il giovane Holden* (1951), e Theodore Roosevelt Jr., figlio del Presidente USA, che morì di infarto poco più di un mese dopo lo sbarco.

10. Parole crociate. Molti dei nomi in codice usati durante lo sbarco, come Juno, Gold, Sword, Utah, Omaha (termini che indicavano le spiagge scelte per le invasioni), Overlord (nome in codice dell'intera operazione), Mulberry (i porti artificiali usati dagli alleati) e Neptune (nome in codice dell'assalto navale) uscirono come soluzioni delle parole crociate del quotidiano britannico **Daily Telegraph** nel mese precedente l'attacco alleato. L'intelligence britannica indagò su eventuali fughe di notizie a beneficio dei tedeschi, ma non furono trovate prove contro Leonard Sidney Dawe, autore dei giochi, che si difese definendo le presunte fughe di notizie come semplici coincidenze.

Nelle pagine successive sono rappresentate 7 foto aeree (© © IWM) dello Sbarco in Normandia illustranti le operazioni militari del D-Day in cui si vedono le spiagge di Normandia invase dagli Alleati



Le navi della Royal Navy, la marina militare britannica, salpano dall'Isola di Wight dirette verso le coste della Normandia.



Le navi alleate davanti a Omaha Beach, poi tristemente nota con il soprannome di bloody (insanguinata) Omaha.

Qui il benvenuto tedesco alle divisioni alleate venne dato dalle batterie di cannoni piazzate a ridosso della costa. I fortunati che riuscirono ad attraversare incolumi la spiaggia si ritrovarono, nell'80% dei casi, con armi e munizioni inutilizzabili per via dell'acqua e della sabbia.



Un bombardiere americano Consolidated B-24 Liberator in volo sulle coste della Normandia il 6 giugno 1944



Aerei alleati tra i villaggi di Amfreville e Breville, sul fiume Orne.



Area di Gold Beach durante l'assalto della 50^a Divisione fanteria dell'esercito britannico.



Juno Beach, uno dei cinque punti di attracco dello sbarco in Normandia



La Juno Beach fu teatro di una prima iniziale violenta reazione tedesca che dimezzò le forze canadesi impegnate nell'operazione.



I settori di Gold Beach denominati King Red e King Green durante l'attacco della 50esima divisione di fanteria alleata il 6 giugno del 1944.

L'ANGOLO DELLA RIFLESSIONE

AI MIEI TEMPI

Parlavo con mia "nonna" ieri, parlavo di quel "lui" che mi aveva tradita, ferita. E lei mi ha detto:

"Sai, ai miei tempi quando un uomo si innamorava di una donna la amava e la rispettava sempre. Un giorno ero al mercato, io e nonno ci eravamo appena conosciuti e siamo andati a spasso tenendoci la mano. Ad ogni bancarella qualcosa mi meravigliava, bracciali, orecchini, colori, era tutto bellissimo ma a quei tempi i soldi mancavano e non potevo permettermi nulla.

Quando mi riaccompagnò a casa mi salutò con un bacio, con la promessa che mi avrebbe chiamato una volta a casa.



E lo ha fatto, lo faceva sempre, lo fa ancora adesso e sono passati 50 anni. Il mattino dopo vicino al mio letto trovai una piccola busta, al suo interno c'erano un paio di orecchini bellissimi, di quelli che avrei voluto comprare ma non mi potevo permettere.

Brillavano erano la cosa più bella che io avessi mai ricevuto, così lessi il bigliettino che diceva: *"questi orecchini non sono segno del mio amore, ma il sorriso che avrai tu quando li indosserai, sì, quello sarà il segno del mio amore"*.

Probabilmente adesso una cosa del genere sarebbe considerata troppo dolce da parte di un uomo, quando invece non sanno che per rendere felice una donna basta poco, basta amarla ogni giorno, senza dimenticarsi di chiamarla, senza tradirla, senza mentirle, senza lasciarla sola. Lo so che forse ti sembra impossibile che esista ancora un uomo così adesso ma sono quasi sicura che da qualche parte ancora c'è e non smettere di cercarlo, non smettere mai. Perché l'amore non è mai lacrime, tristezza, paura, insicurezza, solitudine, mai.

L'amore è amore e se c'è non smette mai di brillare.

Non accontentarti del non amore, abbi coraggio e cerca quello vero. Quello che nessuno ha più il coraggio di provare."

Visita al C. O. A.

**Comando Operazioni Aerospaziali (AM)
di Poggio Renatico (FE)
e alla Città di FERRARA**

**Narrazione del M.Ilo 2^a CI. PRIMO POLI
Socio del "Circolo della P.A.N."**

Il giorno 13 Giugno il Circolo ha organizzato una visita ad uno dei centri più importanti e meno conosciuti dell'Aeronautica, poco conosciuto anche da Google Maps per chi come me è arrivato con la propria auto, fortunatamente la vista da lontano di un enorme Radome è stata di grande aiuto.

Giunti all'ingresso assieme al pullman che conteneva un nutrito gruppo di Soci e familiari, siamo stati accolti dai nostri gentili e disponibili accompagnatori che ci avrebbero guidato alla visita, quindi sbrigate le formalità, siamo stati accompagnati ad una grande ed attrezzata sala briefing dove il Col. Andrea SAGLIA ci ha illustrato in maniera molto dettagliata gli scopi e le molteplici attività svolte da questo centro costituito nel 2010.





attività che vanno dal Controllo del Traffico Aereo nazionale e del sud Europa, Controllo dell'Attività di Intercettazione, Centro di Ricerca e Soccorso, Difesa Aerea e Missilistica fino al Controllo dei Satelliti.



Siamo quindi stati accompagnati all'interno delle sale operative dove abbiamo visto come vengono svolte queste attività in tempo reale e nella sala controllo satelliti un altro briefing ci ha spiegato nel dettaglio l'attività del controllo dei satelliti orbitanti sopra di noi (fino a 100 km di altezza) compreso l'importante settore che monitora i detriti che, ruotando nello spazio, ogni tanto cadono sulla terra, individuandone il cono di ingresso nell'atmosfera fino a determinarne l'area di caduta.



Terminata la parte tecnica, siamo andati tutti alla mensa unica, dove ci attendeva un ottimo pranzo.



Siamo quindi usciti sul piazzale dove abbiamo fatto la classica foto di gruppo ed al termine siamo saliti tutti sul pullman e dopo pochi minuti siamo arrivati a Ferrara in piazza Castello Estense, dove ci attendevano ben due guide per una interessantissima visita a questa bellissima città.



Siamo partiti dal Castello Estense, (estense perché la famiglia del fondatore era originaria di Este), fatto edificare dal Marchese Nicolò II d'Este nel 1385 e circondato da un grande fossato, dall'iniziale ruolo di sede delle milizie e successivamente abbellito ed adibito a residenza della corte Estense.

Abbiamo quindi visitato la bellissima cattedrale-duomo dedicato a San Giorgio in piazza delle Erbe, poi il Palazzo della Ragione, la Loggia dei Merciai ed ammirato l'ordinato sviluppo urbanistico (primo esempio di decumano romano dopo tanti secoli) fuori dalle mura, voluto dagli illuminati Signori d'Este.

Sono numerosi e bellissimi i giardini che arricchiscono la città e che hanno ispirato allo scrittore Giorgio Bassani (ferrarese) il famoso libro, poi film "Il giardino dei Finzi Contini".



La città di Ferrara meriterebbe molto più spazio ed una penna migliore della mia; ma ora vorrei brevemente parlare oltre che del lato architettonico e culturale di questa gita, anche del contributo di conoscenza circa la complessità e la vastità delle attività svolte dall'Aeronautica moderna che ha dato la visita al C.O.A.



Una moderna struttura in grado di svolgere i numerosi compiti assegnatigli con competenza, efficienza e soprattutto rapidità.

Il personale preparato e molto disponibile alle domande, pur con le limitazioni dovute alla delicatezza della materia, ho personalmente potuto vedere la Sala Operativa ed i "guida caccia" all'opera, in particolare "Pioppo" tanto nominato durante i turni in palazzina allarme al 23° Gruppo C.I.O.

Per concludere permettetemi una nota di colore.

Nel corso della visita alla base non ho potuto fare a meno di notare che la copertura del gigantesco "radome" era fatta di pannelli asimmetrici, normalmente usati per ridurre l'eco radar passivo ma su una struttura di quelle dimensioni piantata a terra e... ben visibile anche dallo spazio.



La visita al COA ed alla città di Ferrara hanno garantito ai partecipanti emozioni ad ogni passo.

NOTIZIE IN BREVE

Momenti tristi



Il **2 marzo 2024** è deceduta la Signora **ADDOLORATA MONTALBANO** "moglie" del Socio M.Ilo Aiutante **LUIGI PARCO**

Il **12 marzo 2024** è deceduto il Socio M.Ilo 1^a Cl. Sc. **ROMEO RUZZANTE**, già Motorista, Capo Velivolo, Responsabile Sala Equipaggiamento

Il **16 marzo 2024** è deceduta la Signora **PAOLA TARANTINI** "moglie" del Socio Onorario Generale **VINCENZO CAMPORINI**

Il **24 marzo 2024** è deceduto il Socio Onorario **PIETRO PITTARO**, insignito di Laurea Honoris causa in Scienze ed Economia Aziendale

Il **8 maggio 2024** è deceduto il Socio M.Ilo 1^a Cl. Sc. **GIULIO PAPETTI**, già EMB, Capo Velivolo, Addetto MSA

Il **23 luglio 2024** è deceduto il Presidente Onorario "Decano" Gen. B.A. **VITTORIO CUMIN**, già Pilota gregario Sx nei "Diavoli Rossi" e Pilota gregario Sx n° 7, Leader e Comandante delle "Frecce Tricolori".

Il **6 agosto 2024** è deceduto il Socio Ten. Col. Pil. Comandante Aviazione Civile **VITTORIO DE ANGELIS**, già Pilota gregario Dx al "Cavallino Rampante"

Il **13 agosto 2024** è deceduto il Socio Gen. B.A. **DIEGO RAINERI**, già Pilota gregario Dx n° 5, 3 e Comandante delle "Frecce Tricolori"

al "marito" **LUIGI** ed ai "figli" **STEFANIA** e **ANTONIO PARCO**,
alla "moglie" **MARA** ed ai "figli" **EMANUELA**, **ORIANA** e
FRANCESCO RUZZANTE,

al "marito" **VINCENZO** ed alla "figlia" **MARTA CAMPORINI**,
alla "moglie" **PAOLA** ed alla "figlia" **PATRIZIA PITTARO**,
alla "moglie" **SERGIA** ed al "figlio" **EMILIANO PAPETTI**,
alla "figlia" **ANTONELLA CUMIN**,

alla "moglie" **CARLA** ed ai "figli" **MASSIMO** e **FABIO DE ANGELIS**

alla "moglie" **LAURA** ed alla "figlia" **ALICE RAINERI**

... 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 le dolorose perdite.

Promozioni

Dal **1 gennaio 2023** il Socio **MARCO ZOPPITELLI** ha maturato l'anzianità di grado di **Ten. Colonnello**.

Congratulazioni ed "auguri" per la progressione della tua "carriera".

Dal **1 gennaio 2024** il Socio **MARCO LANT** ha maturato l'anzianità di grado di **Generale Divisione Aerea** e dal **2 ottobre 2024** è **Comandante del Comando Forze da Combattimento (CFC)** di Milano.

Congratulazioni ed un "plauso" per la prestigiosa carriera.

Dal **1 gennaio 2024** il Socio Consigliere **RUDY BARASSI** ha maturato l'anzianità di grado di **Colonnello**.

Congratulazioni ed "auguri" per il meritato "sommo grado".

FRECCE TRICOLORI

**personale e velivoli rientrati alla base di Rivolto,
concluso il North America Tour**

Un ritorno in Nord America, per le Freccie Tricolori, atteso oltre 32 anni, che le ha riportate sui luoghi più iconici del Canada e degli Stati Uniti con 9 air show internazionali e 17 sorvoli.

Autore: Ten. Col. Debora Corbi – 5 settembre 2024
Fonte: 5° Reparto "Comunicazione"



Con l'atterraggio dei velivoli sulla base aerea di Rivolto, si è ufficialmente concluso il NAT – North America Tour, un ricco programma di esibizioni – 9 air show internazionali e 17 sorvoli – che ha riportato l'Aeronautica Militare, con le Freccie Tricolori, sui luoghi più iconici del Canada e degli Stati Uniti, alcuni mai sorvolati prima dalla Pattuglia Acrobatica Nazionale, dopo 32 anni dal tour Columbus del 1992, in occasione delle celebrazioni per i 500 anni della scoperta dell'America.

Partito ad inizio giugno da Bagotville, in Quebec, per celebrare i 100 anni della Royal Canadian Air Force, forza aerea con la quale l'Aeronautica Militare – ad un anno dal proprio Centenario del 2023 – condivide una storia centenaria fatta di tradizioni e valori comuni, il North America Tour ha rappresentato una straordinaria opportunità per mettere in vetrina l'eccellenza del made in Italy ed i valori di unità, passione e professionalità di cui l'Aeronautica Militare, attraverso le Freccie Tricolori ed i suoi reparti operativi, è ambasciatrice in tutto il mondo, nonché le capacità di proiezione logistica di personale ed assetti aerei a migliaia di chilometri dalla madre Patria.

Tanti i luoghi e le regioni del Nord America interessate dal Tour – dalle province del Quebec, all'Ontario, l'Alberta e la British Columbia in Canada, agli stati americani della California, il Winsconsin, l'Illinois, il Nevada, l'Arizona, lo stato di New York, la Virginia, il Maryland, la Pennsylvania, lo stato di Washington e Rhode Island – un vero e proprio abbraccio tricolore che ha unito sotto un'unica bandiera la grande comunità italo-canadese e italo-americana, regalando emozioni indimenticabili ai tanti appassionati e cittadini americani che hanno assistito alle diverse manifestazioni.

Le immagini spettacolari delle esibizioni e dei sorvoli sulle località più note del nord America hanno fatto



CALENDARIO/SCHEDULE

MANIFESTAZIONI AEREE/AIR SHOW **SORVOLI/FLY BY**

22-23/06 BAGOTVILLE (CAN)

24/06 NIAGARA (CAN/USA)

MONTREAL &

25/06 OTTAWA (CAN)

29-30/06 TRENTON (CAN)

03/07 LAS VEGAS (USA)

SAN DIEGO (USA)

04/07 & LOS ANGELES (USA)

SORVOLO NAVE VESPUCCI/
FLY BY ON VESPUCCI SHIP

GRAND CANYON
& MONUMENT

08/07 VALLEY (USA)

09/07 SANTA BARBARA (USA)

12/07 SAN FRANCISCO (USA)

13-14/07 SACRAMENTO (USA)

16/07 VANCOUVER (CAN)

18/07 EDMONTON (CAN)

20-21/07 COLD LAKE (CAN)

22/07 MOOSE JAW (CAN)

23/07 OSHKOSH (USA)

27/07 CHICAGO (USA)

27-28/07 MILWAUKEE (USA)

01/08 TORONTO (CAN)

03-04/08 ROCHESTER (USA)

PHILADELPHIA

08/08 & NEW YORK (USA)

10-11/08 NEW YORK (USA)

21/08 NORFOLK (USA)

21/08 WASHINGTON D.C. (USA)

24-25/08 OCEAN CITY (USA)

NEWPORT &

26/08 BOSTON (USA)



il giro del mondo, con le Frece Tricolori in volo su luoghi e paesaggi unici come il Grand Canyon e la Monument Valley, le Cascade del Niagara, il Golden Gate Bridge a San Francisco, Chicago, New York, Washington, sulle città canadesi di Toronto, Montreal e Ottawa.

Il lungo viaggio di ritorno del personale e degli assetti aerei ha previsto una prima tappa sulla base aerea di Bagotville, in Quebec, dove il tour era partito ad inizio giugno, per le operazioni di riconfigurazione dei velivoli PAN per il volo oceanico; da lì il rientro è pro-

seguito, dopo un ulteriore scalo sulla base canadese di Goose Bay, lungo le tappe in Groenlandia, Islanda, Scozia, Paesi Bassi, fino ad arrivare in Italia, sulla base di Rivotto, sede del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico.

“Sono veramente fiero e orgoglioso per quanto è stato portato a termine dalla Forza Armata con questo Tour”, ha dichiarato il **Capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica, Generale di Squadra Aerea Luca Goretti**. “È stata una grande impresa collettiva, di squadra, uno sforzo innanzitutto organizzativo che

ha visto diversi assetti e reparti operativi e logistici dell'Aeronautica Militare lavorare con impegno e passione”.



“Ancora una volta – ha aggiunto il Capo di Stato Maggiore – la Pattuglia Acrobatica Nazionale ha dato il meglio di sé e l'entusiasmo che abbiamo riscontrato in tutte le città coinvolte da questo straordinario viaggio nel nord America ne è la conferma. Il NAT24 è stata una dimostrazione della professionalità e delle capacità degli uomini e delle donne dell'Aeronautica Militare ed una vetrina importante per tutta la Difesa italiana e per le eccellenze del made in Italy”.



Il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, presente il 21 agosto insieme al Generale D.A. Maurizio Cantello, Addetto per la Difesa e la cooperazione per la Difesa in USA e Canada, all'air show “NATO Joint-Power Demonstration” di Virginia Beach-Norfolk per il 75° anniversario dell'Alleanza Atlantica, ha voluto anche sottolineare l'importanza di essere presenti in

questa circostanza “a rappresentare idealmente tutta la Difesa ed il Paese e dare un segnale di forza, compattezza e di impegno per l'Alleanza”.

Nell'occasione, oltre alle Frecce Tricolori, è stato possibile ammirare un altro pezzo di Italia e di Aeronautica Militare: all'air show, infatti, ha preso parte anche una formazione di velivoli T38C Talon e T6 Texan II della Scuola di volo internazionale ENJJPT (Euro Nato Joint Jet Pilot Training) di Sheppard, dove piloti istruttori e personale dell'Aeronautica Militare si occupa della formazione di piloti della Forza Armata, proprio sul velivolo T6 Texan II .

“Il NAT24 è stata un'attività piuttosto complessa, che ci ha portato ad operare a grande distanza dalla madre Patria”, ha sottolineato il Comandante del rischieramento, **Colonnello Stefano Pietropaoli**.

“Durante il tour abbiamo toccato circa 30 località del Nord America – tra air show, sorvoli e scali tecnici – e tutto questo è stato possibile grazie all'impegno di diversi reparti e realtà operative dell'Aeronautica Militare, al preziosissimo supporto dell'Ambasciata e delle Sedi Consolari italiane e ad un lavoro di squadra che ha reso, di fatto, autonomo il reparto per tutta la durata del tour: dalle operazioni di volo, alla logistica, alla manutenzione, sino ad arrivare al supporto amministrativo, ma anche gli aspetti di comunicazione, sanitari e quelli legati alla sicurezza sui luoghi di lavoro.

In particolare, due C-130J della 46^a Brigata Aerea di Pisa hanno assicurato il trasporto di materiali e personale per l'intero tour ed il S.A.R. oceanico, mentre assetti KC-767, G550 e P-72 sono stati impegnati a supporto delle trail oceaniche di andata e ritorno”.

“Guidare le Frecce Tricolori in questa occasione storica”, ha dichiarato il **Ten. Col. Massimiliano Salvatore, Comandante del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico PAN**, “è stata un'esperienza indescrivibile, che ho vissuto come una grande responsabilità e con autentico orgoglio.

Abbiamo attraversato l'Oceano Atlantico, raggiunto la costa del Pacifico volando fino alla California, sorvolando i luoghi più iconici di un intero continente e mostrando al pubblico, e in particolare ai tantissimi italiani e italo-americani accorsi, le tradizioni acrobatiche che da oltre sessant'anni rendono uniche nel mondo le Frecce Tricolori.

Tutto questo non sarebbe stato possibile senza lo sforzo collettivo dell'intero Reparto e le fondamentali



componenti di supporto della nostra Aeronautica Militare.

Abbiamo scritto un'altra pagina memorabile del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico e non potrei essere più fiero di quanto realizzato da ognuno dei miei uomini".

Le attività nel tour sono state moltissime: dagli incontri con le comunità italiane, con le associazioni culturali, con i Consolati italiani, con il pubblico che ha affollato gli spazi espositivi che, di volta in volta, sono stati allestiti dall'Aeronautica Militare sui luoghi delle manifestazioni aeree.

Immane, sia per i grandi che per i bambini, la foto ricordo con Roger, la mascotte dell'Aeronautica Militare.

Conclusioni e considerazioni al termine del NAT 24 da parte del Socio Col. Garat (c) IGNAZIO VANIA

Il Tour Nordamericano della Pattuglia Acrobatica Nazionale, ha riscosso un successo straordinario, suscitando entusiasmo e ammirazione nelle città degli Stati Uniti e del Canada grazie alle spettacolari acrobazie dei suoi Piloti.

Questo successo Internazionale non è solo un riflesso delle straordinarie capacità dei Piloti, ma anche del lavoro instancabile e della dedizione di tutti i membri della P.A.N, sia in volo che a terra. Ogni esibizione delle Frecce Tricolori è frutto di un lavoro di squadra meticoloso e ben coordinato, che combina professiona-

lità, esperienza e una passione incrollabile per l'eccellenza.

Il Comandante delle Frecce Tricolori, Ten.Col. Massimiliano Salvatore, guida il team con una leadership forte e ispiratrice, garantendo che ogni aspetto della missione sia portato avanti con la massima precisione e sicurezza. A fianco del Comandante, il Capo della Formazione, Magg. Pilota Pierluigi RASPA, svolge un ruolo fondamentale nel coordinamento delle manovre in volo, assicurandosi che le complesse evoluzioni acrobatiche siano eseguite con impeccabile sincronizzazione. Nonostante i 42 anni di servizio dei MB339 PAN, l'aereo simbolo della Pattuglia Acrobatica Italiana, continua a stupire grazie all'impegno dei Piloti e degli Specialisti.

Questi ultimi, spesso dietro le quinte, lavorano incessantemente per mantenere i velivoli in perfetta efficienza. Il lavoro degli Specialisti è cruciale: senza la loro abilità nel gestire la manutenzione e la preparazione dei velivoli, le spettacolari acrobazie delle Frecce Tricolori non sarebbero possibili.

Il Tour Nordamericano è stato solo un tappa di un percorso di eccellenza che prosegue in Italia, dove eventi come quello di lesolo, Lignano e Ladispoli continuano a richiamare folle di appassionati.

Le Frecce Tricolori sono un simbolo di orgoglio Nazionale e l'intero Team, dai Piloti agli Specialisti, incarna la dedizione e il sacrificio necessari per mantenere il prestigio dell'Aeronautica Italiana in campo Internazionale. L'incessante impegno di tutti i membri della P.A.N è la chiave del successo di ogni esibizione: dal primo decollo all'ultimo atterraggio, ogni singolo dettaglio è curato con estrema attenzione, in una dimostrazione costante di professionalità e passione che rende le Frecce Tricolori un'icona mondiale nell'acrobazia aerea.



