Circolo della P.A.N.

Notiziario riservato ai Soci del Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale
Direzione Redazione: Aerobase Rivolto - via Udine, 56 - 33033 Rivolto (UD)
www.circolodellapan.org 1 marzo 2025

FRECCE TRICOLORI
CAMBIO AL COMANDO DEL
313° GRUPPO ADDESTRAMENTO ACROBATICO

Il Ten. Colonnello ***Massimiliano Salvatore***
ha ceduto il Comando del
313° Gruppo Addestramento Acrobatico
al Ten. Colonnello ***Franco Paolo Marocco***

Fonte: 313° Gruppo Addestramento Acrobatico – 28/11/2024
Autore: Ten. Giuseppe Palladino

Giovedì 28 novembre, presso l'hangar del **313° Gruppo Addestramento Acrobatico "Frecce Tricolori"**, si è tenuta la Cerimonia di passaggio di Comando della **Pattuglia Acrobatica Nazionale** tra il **Ten. Colonnello Massimiliano Salvatore**, Comandante uscente, e il **Ten. Colonnello Franco Paolo Marocco**, Comandante subentrante.

La Cerimonia, presieduta dal **Generale D.A. Marco Lant, Comandante delle Forze da Combattimento**, ha visto la partecipazione delle più alte autorità militari e civili della Regione Friuli Venezia Giulia.

Come da tradizione, l'evento a terra è stato preceduto da un simbolico passaggio di consegne in volo, un momento unico che si verifica esclusivamente in occasione del cambio Comando e rappresenta una peculiarità nel programma acrobatico delle Frecce Tricolori.
Durante l'esibizione la formazione ha eseguito una serie di passaggi culminati con il distacco del Tenente Colonnello Salvatore, che in tal modo ha suggellato il passaggio ufficiale alla guida al Ten. Colonnello Marocco.

Nel suo discorso di saluto, il **Ten. Col. Salvatore** ha espresso l'emozione per gli anni trascorsi con la **Pattuglia Acrobatica Nazionale**, iniziati come gregario e culminati nel ruolo di Solista dal 2019 al 2022. Ha ringraziato gli uomini e le donne delle Frecce Tricolori per il lavoro svolto e la sua famiglia per il supporto costante, sottolineando l'importanza della missione del 313° Gruppo. Con grande emozione ha dichiarato: "*La straordinaria capacità di questo Gruppo di toccare il cuore delle persone è un patrimonio di ricordi ed esperienze che custodirò gelosamente per tutta la vita e che saranno la mia fonte d'ispirazione per affrontare nuove sfide*".

.
Assumendo il Comando come 26° Comandante delle Frecce Tricolori, il **Ten. Col. Marocco** ha espresso la sua gratitudine: "*Ho la fortuna di intraprendere questo nuovo incarico insieme a un gruppo di persone straordinarie, professionisti eccellenti che rappresentano un insieme unico di competenze, capacità tecniche e flussi di lavoro tanto rigorosi quanto flessibili ed efficaci*".

Ha chiuso gli interventi il **Generale Lant** che, dopo aver indirizzato un saluto ai rappresentanti delle istituzioni, ha sottolineato come: "*La Cerimonia odierna esprime un momento solenne ed apicale che rende evidenza pubblica di un processo che avviene comunque ogni giorno, seppur in silenzio, quando ognuno di noi è chiamato, gradualmente, a crescere chi ci succederà, a raccogliere, custodire e tramandare ciò che abbiamo imparato affinché si possa solamente migliorare per continuare a ricreare e perfezionare l'arte del volo acrobatico collettivo*".

Il **313° Gruppo Addestramento Acrobatico**, questa la denominazione ufficiale delle Frecce Tricolori, è un Reparto di Volo dell' Aeronautica Militare costituito da circa 100 militari, cui è affidato il compito di rappresentare le capacità dell'intera Forza Armata.
Dal 1° marzo 1961, data della sua costituzione sulla Base Aerea di Rivolto (UD), la Pattuglia Acrobatica Nazionale, che di recente ha concluso la sua 64^ stagione, ha l'onore di rappresentare, con le proprie spettacolari acrobazie aeree, gli oltre 40.000 uomini e donne dell'Aeronautica Militare e i valori che ogni giorno portano avanti: coesione, spirito di squadra, professionalità, dedizione e sacrificio. Ciò la rende un simbolo delle nostre Forze Armate e dell'Italia nel mondo.

Un Caffè al Volo con il Comandante GIUSEPPE LIVA

Viaggio tra storia, passione e futuro dell'aviazione

tratto da: www.termolionline.it
10 gennaio 2025

Presso il suggestivo Samì – Ristorante in Fiera di Foggia, si è tenuto uno straordinario evento dedicato alla cultura aeronautica: "Un Caffè al Volo" con il Comandante Giuseppe Liva.
Organizzato con maestria dal 136° Club Frecce Tricolori di Foggia, in collaborazione con la giornalista e divulgatrice aeronautica Marianna Bonavolontà; l'evento ha rappresentato il primo appuntamento del 2025 per "Un Caffè al Volo". Un format che, dopo aver riscosso grande successo online, sta ora conquistando il pubblico con incontri in presenza, puntando a diventare un'esperienza unica e replicabile in tutta Italia.

Protagonista della serata, il leggendario Comandante Giuseppe Liva, una vera e propria icona dell'aviazione italiana e internazionale; ex Pony 3 delle celebri "Frecce Tricolori", pilota e istruttore su velivoli come il G91T, Comandante Alitalia su Boeing 747 e DC10, e istruttore di volo, Liva vanta oltre 20.000 ore di volo e un'esperienza che include imprese epiche come la trasvolata oceanica con la pattuglia acrobatica "Alpi Eagles".

La serata ha visto la sala andare sold-out con partecipazione di giornalisti, ospiti, tra cui rappresentanti delle istituzioni, membri del 32° Stormo di Amendola e sezioni dell'Associazione Arma Aeronautica del centro Italia. Un pubblico attento e appassionato ha ascoltato il Comandante raccontare con carisma e profondità la sua carriera straordinaria, intrecciando ricordi, aneddoti e riflessioni sul futuro del volo.

Un intervento d'eccezione è stato quello del pilota ex PAN e Socio del "Circolo della P.A.N." Magg. Vigilio Gheser, in servizio al 32° Stormo dove vola su F-35B, che ha arricchito la serata con la sua professionalità e uno sguardo futuristico sul mondo aeronautico.

A moderare l'evento, Marianna Bonavolontà, figlia del Ten. Col. Luigi Bonavolontà, collega e amico del Comandante Liva. Questo ha dato all'incontro un valore umano e simbolico, trasformandolo in un dialogo autentico tra storie personali e passione per il volo.
Questo primo appuntamento del 2025 ha celebrato la bellezza e l'universalità della cultura aeronautica, dimostrando che l'amore per le Frecce Tricolori e l'Aeronautica Militare non conosce confini: è per tutti coloro che guardano il cielo e sognano.

Un "bravo" ai nostri Soci del "Circolo della P.A.N." - Com.te Giuseppe Liva e Magg. Pil. Vigilio Gheser - per la loro appassionata attività di divulgazione della "cultura aeronautica".

Medaglia di Bronzo al Merito Aeronautico a MARCO ZOPPITELLI

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

Il Ten. Col. Pil. ***Marco Zoppitelli*** , già gregario Dx n° 5, 9 - 6 (2°-1° fanalino) alle Frecce Tricolori dal 30/06/2005 al 02/09/2014 attualmente in forza al 6° Stormo, pilota su velivolo Tornado, ha ricevuto la **Medaglia di Bronzo al Merito Aeronautico**.

GAZZETTA UFFICIALE

Ministero della Difesa – Comunicato

Concessione delle Medaglie di Bronzo al merito Aeronautico (25A00195) (GU Serie Generale n.12 del 16-01-2025)

Con Decreto Ministeriale n. 53 datato 13 dicembre 2024 è stata concessa della Medaglia di Bronzo al merito Aeronautico al Maggiore Marco Zoppitelli, nato il 5 agosto 1977 a Perugia, con la seguente motivazione:

«In occasione delle celebrazioni per il centenario della fondazione dell'Aeronautica Militare Italiana il Maggiore pilota Marco Zoppitelli ha brillantemente assolto il compito di Comandante del pacchetto di velivoli durante le irripetibili circostanze del 28 marzo 2023 a Roma e del 17 e 18 giugno - Manifestazione aerea presso l'aeroporto di Pratica di mare. Durante tali eventi, ha chiaramente espresso adamantine capacità di pianificazione, gestione e coordinamento delle atipiche e complesse procedure connesse all'esecuzione di una numerosa ed eterogenea formazione di velivoli, rappresentativi dell'intera Forza Armata, ideata ad hoc per celebrare i cento anni, attraverso una inedita composizione in volo che prevedeva sezioni in passaggi successivi. Le sue pregevoli doti di pilota militare, unitamente a una robusta competenza professionale e innate qualità di leadership, sono risultate decisive nel fornire una prestazione eccezionale per contenuti tecnici, spettacolarità e oggettivo ritorno di immagine mantenendo, nel contempo, elevatissimi livelli complessivi di sicurezza ed evidenziando non comuni abilità di controllo e sincronizzazione del pacchetto di assetti sotto il suo comando.

Il contributo fornito rappresenta un tangibile e impeccabile modello di squadra, conseguendo straordinari risultati di precisione tecnica e perfetta fasatura degli sforzi logistico-operativi, esaltando così l'ingranaggio organizzativo di Forza armata posto in essere durante l'intero anno e contribuendo a dare indiscusso lustro all'Aeronautica Militare come palesato dagli entusiasmanti ritorni pervenuti dalle migliaia di spettatori e dalle più alte cariche dello Stato presenti».

Roma, 28 marzo 2023 - Pratica di Mare, 17-18 giugno 2023.

(testo integrale)

Il Consiglio Direttivo unitamente a tutti i Soci del "Circolo della P.A.N." esprimono il loro orgoglio per un Socio che continua con impegno, capacità e competenza a rappresentare al massimo l'Aeronautica Militare Italiana.

... Complimenti e congratulazioni Marco.

F-104S Starfighter il cacciatore di stelle

L'**Aeritalia F-104S Starfighter** è stato un aereo monomotore bisonico multi-ruolo, caccia intercettore ogni-tempo, d'attacco e d'assalto, ricognitore e d'addestramento con ala trapezoidale. Fu una versione costruita in Italia derivata dal Lockheed F-104 Starfighter che venne data in dotazione all'Aeronautica Militare divenendone la colonna portante dalla fine del 1960 fino agli inizi del XXI secolo. Gli F-104S furono acquisiti anche dalla Türk Hava Kuvvetleri, l'aeronautica militare della Turchia, dove rimasero in servizio fino a metà degli anni novanta. L'F-104S è stato lo sviluppo finale della linea Starfighter.
Derivato da studi di progettazione della Lockheed su un "Super Starfighter", l'F-104S è stata una delle migliori varianti della serie F-104 e destinata ad essere l'ultima in servizio in tutto il mondo. L'F-104S (aggiornato più tardi alla variante ASA/M) è stato ritirato dal servizio in Italia nel mese di ottobre del 2004.

Finalmente in volo con l'F104 … e il sogno diventa realtà

… amarcord del Gen. S.A.(c) GIULIO MAININI,

Presidente Nazionale dell'Associazione Arma Aeronautica - Aviatori d'Italia,
una Tigre di Cameri, un Cacciatore di Stelle a bordo dell'F104 Starfighter !

"È facile togliere un pilota dall'abitacolo di un F104 ma è impossibile togliere un F104 dal cuore di un pilota".

Credo che nessun'altra affermazione possa esprimere con così grande efficacia l'intensità del sentimento che unisce indissolubilmente un pilota al suo "Starfighter", il Cacciatore di Stelle, ovvero il velivolo da caccia che per tanti anni ha rappresentato la massima espressione operativa dell'Aeronautica Militare Italiana.
E quando si tratta di parlare di sentimenti si è sempre volutamente cauti ed anche un po' restii. Comunicare un'emozione, si sa, è molto difficile; si corre il rischio di risultare sdolcinati, di essere banali, e di finire — per così dire – fuori traccia.
Ma è un rischio che ho deciso di correre, per rendere onore — attraverso questa mia testimonianza – a questo indimenticato e indimenticabile compagno di avventura, nel cui abitacolo, per tante volte, o meglio, per tante ore, ho solcato i cieli d'Italia e di mezza Europa. Glielo devo, soprattutto, perché volare con "il 104" per me ha significato realizzare il sogno di quand'ero bambino, di quando desideravo ardentemente diventare un "Aviatore", come soleva dirsi in quegli anni.
Ero davvero piccolo, non andavo ancora a scuola e il mio gioco preferito era pilotare una sedia e, per farlo, indossavo un caschetto di pelle e un vecchio giaccone di pelle nera da motociclista, appartenuto a mio nonno, molto simile a quello indossato qualche anno più tardi da Alberto Sordi nel film "Il Vigile". Ripensando a quei momenti dovevo essere notevolmente buffo, eppure, calandomi in quella rudimentale e improvvisata tuta da volo, come per magia, mi sentivo veramente un "aviatore": gli strumenti immaginari improvvisamente si animavano e cominciava il mio volo negli sterminati confini della fantasia.
Ricordo benissimo, poi, il primo "vero" volo dall'aeroporto di Cameri compiuto all'età di tre anni su un velivolo FL3, completamente scoperto e di colore giallo paglierino. Ero tra le braccia di mio padre e devo confessare che non capii molto di ciò che mi stava accadendo; ricordo solo l'aria sul viso, la nausea dopo qualche virata un po' troppo stretta e una camomilla dopo l'atterraggio per riprendere colore. Non fu per niente una bella sensazione e i miei sogni di diventare aviatore stavano per infrangersi ancor prima di cominciare.
Per fortuna i voli a bordo del mio aereo immaginario continuavano a essere ogni volta unici ed entusiasmanti e spesso coinvolgevo anche mia sorella, sistemandola su un'altra sedia in tandem. Evidentemente il mio latente DNA di aquila non si era lasciato spaventare da quella prematura esperienza e, nelle belle giornate, vedere gli aerei in atterraggio verso Malpensa mi affascinava e mi faceva sognare.
Passano gli anni e questo desiderio di diventare un aviatore non mi abbandona, benché non avessi la minima idea di come si potesse diventare un vero pilota, né m'interessassi di riviste di aviazione o costruissi modellini di aerei, come facevano alcuni miei coetanei. Ma ciò che non avrei mai immaginato era che, per diventare piloti, bisognasse divenire innanzitutto militari e superare la severa selezione all'Accademia Aeronautica di Pozzuoli, a

quasi mille chilometri da casa, così lontano dai miei affetti!
Superati gli inevitabili dubbi e le immancabili perplessità dei miei familiari decido di rispondere al bando dell'Accademia. Il concorso è tutta una scoperta. Siamo nel 1964 e non potrò mai dimenticare quel giorno del mese di luglio, quando indossando uno spigato siberiano – l'abito per le occasioni importanti – giunsi a Napoli: prima le visite mediche, poi test e colloqui: con incredulità supero tutto, comprese le prove finali d'italiano e di matematica.
Senza avere ancora notizie sull'esito della selezione faccio ritorno alla vita normale e, quando l'avventura napoletana sembra ormai solo un deludente ricordo, ecco che in ottobre un telegramma mi annuncia il superamento del concorso e l'agognata ammissione ai corsi regolari dell'Accademia Aeronautica.
Tanta felicità per essere riuscito in tale impresa, ma allo stesso tempo nuovi dubbi e incertezze per una scelta di vita di cui ignoravo ogni aspetto e dettaglio; ma sostenuto dall'entusiasmo e, soprattutto, dal mio DNA, mi presentavo in Accademia il 5 novembre per dare inizio alla mia meravigliosa avventura in azzurro.

1965 Pozzuoli - Accademia Aeronautica
Giuramento Allievi Corso CENTAURO III

Il primo contatto con il volo è con un P148, in Sardegna, con indosso una combinazione da volo forse ancor più buffa di quella dei miei voli immaginari: una vecchia tuta blu imbottita con colletto di castorino. Poi una visita all'aeroporto militare di Grazzanise e qui, per la prima volta, l'incontro con il mitico F104G, a quei tempi una macchina avveniristica (non eravamo ancora andati sulla luna!); una foto per catturare quel momento incredibile mentre mi appoggio sull'ala che sembra un vero e proprio rasoio; guardo al suo interno: *"No, non potrò mai pilotare un avione cosi!"*.
Ma è in quell'istante che rimango come folgorato dalla visione di quell'aereo, del quale sarei rimasto innamorato per sempre. Un velivolo straordinario che in un minuto ti può portare fino a 12.000 metri di altezza, che raggiunge la velocità doppia del suono; roba da non credere. Un mezzo per pochi eletti, che concede i suoi comandi solo a quei piloti che hanno già acquisito un'elevata esperienza su altri velivoli da caccia della cosiddetta "Serie 80", cioè le diverse versioni dell'F84 e F86.
Non avevo più dubbi, finita l'Accademia io volevo, dovevo andare su quel velivolo.

E la fortuna è stata dalla mia parte: terminato il corso di pilotaggio solo un esiguo numero di Sottotenenti del mio Corso (Centauro III), appena nominati piloti militari, dopo un breve corso pre-operativo e una campagna di tiri reali furono selezionati per il passaggio su questa mirabile macchina: Io ero uno dei prescelti!Era il 1967 e il mio sogno cominciava a divenire realtà. Ma la realtà non è mai come te l'aspetti: il primo volo con lo "spillone" fu sì esaltante, ma al tempo stesso veramente traumatico. Ero stato sorteggiato per un volo premio con l'allora Capitano Ghisoni, pilota eccezionale e presentatore del velivolo, in altre parole uno dei pochi piloti dell'Aeronautica Militare con grande esperienza sull'F104. Non si trattava quindi di un normale volo addestrativo, bensì di una missione il cui scopo era quello di far vedere le prestazioni dell'aereo in volo: venti minuti tra accelerazioni, inserimento del post bruciatore e manovre al limite delle prestazioni. Sceso di nuovo a terra, subito raccontai ai miei colleghi un po' invidiosi le sensazioni "fisiche" di quel volo incredibile che, sebbene emozionante, mi aveva, tuttavia, spaventato: cominciai a chiedermi se sarei mai stato capace di domare un simile cavallo di razza. Poche settimane più tardi ha finalmente inizio l'addestramento e, con mia grande sorpresa – volo dopo volo – comincio a "sentire" sempre più l'avione come un vestito cucito addosso, della mia precisa misura. Tutto era perfetto, tutto andava secondo il rateo di addestramento, in altre parole mi sentivo parte integrante del velivolo, un tutt'uno con ogni suo pezzo.

Negli anni successivi ho volato con sempre crescente intensità, ed essendo a Cameri avevo la fortuna di compiere molti dei voli prova cui erano sottoposti gli F104 degli altri Stormi che terminavano le ispezioni presso il locale Reparto di Manutenzione Velivoli. Si trattava di voli più impegnativi, durante i quali bisognava condurre la macchina alle massime prestazioni, trascrivere i dati, controllare tutti i manometri, verificare la bontà degli strumenti, certificarne il comportamento in volo. Tutto questo mi consentiva di accrescere la mia esperienza e divenire sempre più sicuro.
Io e lo "spillone" eravamo sempre più amici, sempre più innamorati l'uno dell'altro, sempre più in sintonia; in ogni volo c'era sempre qualcosa di nuovo. Non potevo immaginare un giorno senza il contatto fisico con la sua cloche, con i suoi interruttori, con i suoi tipici odori e il suo inconfondibile ruggito.

Ormai sapevo tutto di lui, ne avevo studiato scrupolosamente i manuali, memorizzato ogni parametro, sapevo prevedere ogni sua reazione alle manovre più brusche, e confesso che qualche volta, pur agendo in sicurezza, cercavo di superarne i limiti, di atterrare con sempre meno carburante, di condurlo in tutti gli assetti, e tutto questo accresceva il mio amore per lo spillone.

Quante volte ci parlavamo, io ed il mio F104. Quante volte – non mi vergogno ad ammetterlo – gli sussurravo: *" Ehi, non mi fregare proprio adesso! Dobbiamo passare in coda in combattimento"; "intercettiamo quel velivolo sconosciuto il prima possibile"; "portami a casa in questa notte di temporali!"; "mostriamo cosa sappiamo fare insieme sul cielo campo; noi due, con l'insegna della tigre sulla coda, siamo i più bravi".*

È proprio così, quando si solcano i cieli, è normale, quasi naturale, ritrovarsi a dialogare con il tuo aereo; ed egli ti risponde con il suo cuore, con il motore che replica prontamente a ogni tuo comando, con gli strumenti che ti segnalano ogni suo stato d'animo, con i suoi lamenti quando lo costringi a manovre che sfidano le leggi della meccanica del volo, quando si rifiuta di "chiudere una manovra" solo per tutelarti, per non metterti in pericolo, perché ti vuole bene; questo è il rispetto reciproco tra due amici sinceri, legati da un amore profondo e leale.

Gli anni d'intensa attività operativa presso i Reparti di volo sono ormai passati, ma l'amore per il mio F104 non è mai mutato.

Ricordo con emozione il mio ultimo volo sullo spillone, poco prima che fosse definitivamente radiato dalla forza armata. Era il mese di gennaio del 2002, ed ero Comandante della prima Regione Aerea a Milano. Riuscii a organizzare un volo su uno degli ultimi esemplari biposto ancora operante a Grosseto, sede del 4° Stormo.

Posso assicurare che, mentre mi avvicinavo al velivolo, silenzioso e maestoso come sempre sul piazzale della linea di volo, sentivo che mi sussurrava: *"Eccoti, sei tornato a trovarmi. Come vedi, nonostante l'età non sono cambiato, e sono sempre pronto per accompagnarti nei cieli azzurri; il mio spirito è sempre giovane, e il tuo?"*. Ed io: *"No, nemmeno io sono cambiato, forse un po' meno allenato ma, appena ti accarezzo, le mani cominciano a muoversi da sole sugli interruttori, con sicurezza e precisione, e mi accorgo che non è cambiato nulla, tu sei e resterai per sempre il mio primo e unico amore!"*

In tanti ti hanno trattato male, compresa una certa stampa che ti ha attribuito marchi infamanti, sottoponendoti a processi mediatici nei quali non hai avuto voce per difenderti. Non ti preoccupare, sii superiore, è gente che non ti conosce, che non ti vuole bene. Sei stato l'amante di generazioni di piloti, hai insegnato loro cosa significano amicizia e rispetto. Non sei cambiato negli anni, hai

solcato i cieli di mezzo mondo, con le livree delle aeronautiche più importanti, hai saputo entusiasmare l'uomo della strada che vedendoti sfrecciare ha sognato di poterlo fare un giorno insieme con te, di osservare il mondo che scorre alla velocità del suono e di sentire il sapore della libertà.

Caro vecchio F104, hai ruggito per circa cinquant'anni e, chi ti conosce sa che anche nei momenti più difficili, come gli interminabili secondi di un'emergenza oppure le insidie di un improvviso temporale, hai saputo tranquillizzare il tuo pilota: *"tra poco saremo a casa, forse tu un po' sudato, io invece con un po' sporco per le perdite d'olio, ma ci ritroveremo a brindare, io con una tanica di cherosene e tu con un bicchiere di buon vino; domani poi saremo di nuovo in volo per un'altra missione nell'azzurro cielo".*

Mio caro vecchio F104…. a te che hai saputo trasformare il mio sogno di bambino in un'entusiasmante realtà dedico questa frase che mi è sempre stata particolarmente a cuore:

"Sei l'unico veicolo veramente maschio!".

RAUL BERSANI

ci ha lasciato

figlio del defunto S.Ten. Pil. MIRTO BERSANI
alla Squadriglia Folle nel 1932
nella 2° Giornata dell'Ala a Roma

Socio del "Circolo della P.A.N." dal 2010
nato a Udine il 26.9.1937
deceduto il 30 novembre 2024

… da parte del Presidente del Circolo:
mi dispiace tantissimo, ricordo RAUL con tanta simpatia per la positività ed il buon umore che esprimeva e lo si vede bene anche dall'espressione che ha nella foto.

Appassionato verace delle "Frecce Tricolori", lo ricordo quando dal lontano Piemonte accompagnato dalla sua amata "moglie" veniva con il camper a Rivolto per partecipare al Raduno delle "Frecce Tricolori"... sempre amabile.

Una straziante perdita per i familiari ma anche per me e per il "Circolo della P.A.N.".

… che Riposi in Pace.

… da parte della "figlia" MICHELA:
"*mio "padre" ogni volta che veniva a Rivolto si riavvicinava con lo spirito e il pensiero al suo caro "papà". Esprimo infinita gratitudine per avergli concesso di far parte del "Circolo della PAN" che ricordava con orgoglio.!"*

La morte lascia un dolore che nessuno può curare,
ma l'amore lascia ricordi che nessuno può cancellare !

LORENZO TESO

Un doveroso ricordo

alle Frecce Tricolori dal 07/02/1968 al 10/05/1975
Marconista Meccanico di Bordo
Socio del Circolo della P.A.N. dal 1999
deceduto il 4 febbraio 2025

Lorenzo TESO (nel cerchio) assieme ai colleghi Giulio PAPETTI e Roberto DE SIMONE nel corso di una manifestazione aerea in Inghilterra

Vicenda: installazione VHF sul G91 PAN

tratto da: "La meravigliosa avventura" di Renato Rocchi

In ottobre del '72 dopo la Manifestazione Aerea a Innsbruck, con il "sì" ufficioso dell'Austria, si ripropose la necessità di disporre del VHF.
Lascio la parola al **Ten. Col. Vittorio Zardo** – Comandante del 313° Gr. A.A. – è stato l'ideatore, promotore, animatore e solo responsabile dell'installazione del VHF sul G91 PAN.
"Parallelamente all'apertura del passaggio a Nord-Ovest, avevo saputo dallo S.M.A. che la Finlandia aveva chiesto più volte le "Frecce Tricolori", mai concesse dallo S.M.A. stesso proprio perché il G91 PAN disponeva del solo UHF a bordo e non potevamo, quindi, comunicare con gli Enti di Controllo del Traffico Aereo finlandese, dotati solo di VHF (così come quello austriaco e di tutti i Paesi dell'Est europeo, di allora almeno).
Con tali prospettive e, cioè, sorvolo dell'Austria e manifestazione in Austria, Finlandia e si parlava anche di Russia (eravamo in anticipo sulla storia!), si è cominciata l'operazione "installazione in proprio del VHF" a Rivolto.
Il merito va riconosciuto soprattutto agli Specialisti della PAN: il M.llo **Pinna** e gli allora Serg. o Serg. Magg. **Teso**, **Andrighettoni** e **Rumiz**.
Decisi con l'Ufficiale Tecnico (Cap. **Mulatti**) e gli Specialisti dove montare il VHF sul velivolo (apparato nel vano armi destro, che era esterno alla cabina pressurizzata; antenna procurata da **Piero Purpura** presso l'Aero Club Friulano, inizialmente nella parte superiore interna del tettuccio; pannello di controllo del VHF nella parte inferiore del cruscotto sotto il pannello dell'impianto fumogeni).
Gli Specialisti progettarono la parte elettrica risolvendo brillantemente il problema.
Ricordo quegli schemi, per me complicatissimi, dell'impianto elettrico del velivolo e le decine di fili variopinti di cui era costituito, nelle mani esperte e sicure dei nostri elettromeccanici e marconisti di bordo.
Dato l'assoluto mio credo nella preparazione professionale ed esperienza degli Specialisti, non avevo dubbi sull'esito positivo dell'operazione chirurgica sul velivolo, come sempre "qualcuno" "tirava indietro" perché le modifiche tecniche alla macchina devono seguire un iter tecnico-amministrativo ben preciso. Ma erano tempi in cui si poteva ancora "forzare" un po' la situazione, assumendosi ovviamente tutte le eventuali responsabilità derivanti da potenziali complicazioni in volo.
Dopo due settimane dall'inizio lavori, il velivolo era pronto alla prova in volo (a terra tutto funzionava bene).
Iniziai personalmente nei freddi pomeriggi dell'inverno 1972-73 i voli prova (per circa una settimana): dapprima in allontanamento ed in avvicinamento e poi in virata o facendo le figure del programma "alto" e "basso" sul campo alle varie quote, riportando di volta in volta i pochi difetti riscontrati agli Specialisti (ricordo ad esempio che, inizialmente, accedendo il VHF, l'NDB dava indicazioni spostate di 180° rispetto al TACAN, ecc.). Tutto fu superato con estrema bravura e rapidità.
Per l'inizio della "Stagione 1973", anno del cinquantenario dell'A.M., sei velivoli erano già dotati del VHF.

Testimonianza di LORENZO TESO

tratta dal web - 1 ottobre 2024

Installazione del VHF sui velivoli G91 PAN

"il sottoscritto **Teso Lorenzo** in quel periodo – 1972-73 – ero Sergente Maggiore Marconista alle Frecce Tricolori, svolgevo il lavoro

assieme ai colleghi **Pinna, Andrighettoni e Rumiz** per l'installazione degli apparati radiotrasmittenti.
Tutte le radio con relativi cablaggi e bocchettoni furono recuperate dal sottoscritto presso il G.E.V. della 46^ A.B. di Pisa (dove avevo prestato servizio) dalla demolizione di un C119.

L'antenna sul primo velivolo fu montata all'interno del tettuccio, ma dopo il volo prova, effettuato dal **Comandante Zardo**, mi fu detto che era pericolosa in caso di lancio d'emergenza da parte del pilota e pertanto dovevamo trovare un'altra soluzione.
La soluzione fu trovata guardando, dopo pochi giorni, gli aeroplani della Pattuglia francese durante una manifestazione in Francia e scoprimmo che i velivoli francesi montavano il VHF e avevano l'antenna, come proprio serviva a noi, installata sul dorso a metà velivolo.
Decidemmo di organizzare una cena di tutti i Specialisti invitando quelli francesi e la cena finì con una grande festa e il Serg. Magg. **Pinzano**, che parlava bene francese, riuscì a convincere gli Specialisti marconisti francesi a regalarci 6 antenne radio.
Loro ne avevano solo una e ce la diedero, ma ci promisero di darcene altre sette alla prossima manifestazione, cosa che avvenne.
Lo scopo fu anche raggiunto con uno scatolone di "santini" misti delle Frecce e, ad onore di cronaca, il costo della cena ai francesi fu suddivisa fra tutti i Specialisti delle Frecce Tricolori.
L'antenna fu montata sul dorso del G91 PAN e il problema fu risolto con piena soddisfazione del **Comandante Zardo**."

Il Tricolore Italiano

Storia e significato della bandiera italiana e dei suoi colori.

tratto da: www.geopop.it
a cura di Erminio Fonzo – 2 giugno 2022

Il simbolo più rappresentativo della Repubblica italiana è il Tricolore che vediamo sventolare su tutti gli edifici pubblici. Quando è stato introdotto e qual è la sua storia?
www.geopop.it/il-tricolore-italiano-storia-e-significato-della-bandiera-italiana-e-dei-suoi-colori/
Il Tricolore italiano: storia e significato della bandiera italiana e dei suoi colori

"La bandiera del Tricolore è sempre stata la più bella. Noi vogliamo sempre quella, noi vogliam la libertà".

Così recita una canzone popolare, scritta nel 1848 e molto in voga durante il Risorgimento. Nell'Ottocento, infatti, quando il territorio italiano era diviso in vari Stati, il Tricolore si affermò come simbolo di libertà e identità nazionale e oggi è uno dei più importanti simboli della Repubblica. Ma che cosa significano i tre colori – verde, bianco e rosso – della nostra bandiera? E quando e perché fu scelta per rappresentare l'Italia?
Le origini francesi del Tricolore
La storia del Tricolore ha inizio alla fine del Settecento. La nostra bandiera, infatti, trae ispirazione da quella della Francia, introdotta nel 1789 durante la Rivoluzione. I tre colori francesi – blu, bianco e rosso – furono scelti perché la milizia parigina, una sorta di esercito popolare fondato dai rivoluzionari, indossava una coccarda blu e rossa (i colori storici di Parigi), alla quale fu aggiunto il bianco, colore della Casa reale dei Borbone (si era ancora nella fase costituzionale della Rivoluzione e il re non era stato detronizzato). Nel 1790 l'Assemblea nazionale adottò ufficialmente la bandiera blu, bianca e rossa come emblema dello Stato.
Rappresentando la Francia della Rivoluzione, il Tricolore francese divenne un simbolo di libertà in tutto il mondo e alcune repubbliche adottarono bandiere a esso ispirate. Tra le altre, la Romania, il Messico, il Belgio e alcuni Stati fondati sul territorio italiano.

Perché la nazionale italiana ha la maglia azzurra se il tricolore è verde, bianco e rosso?

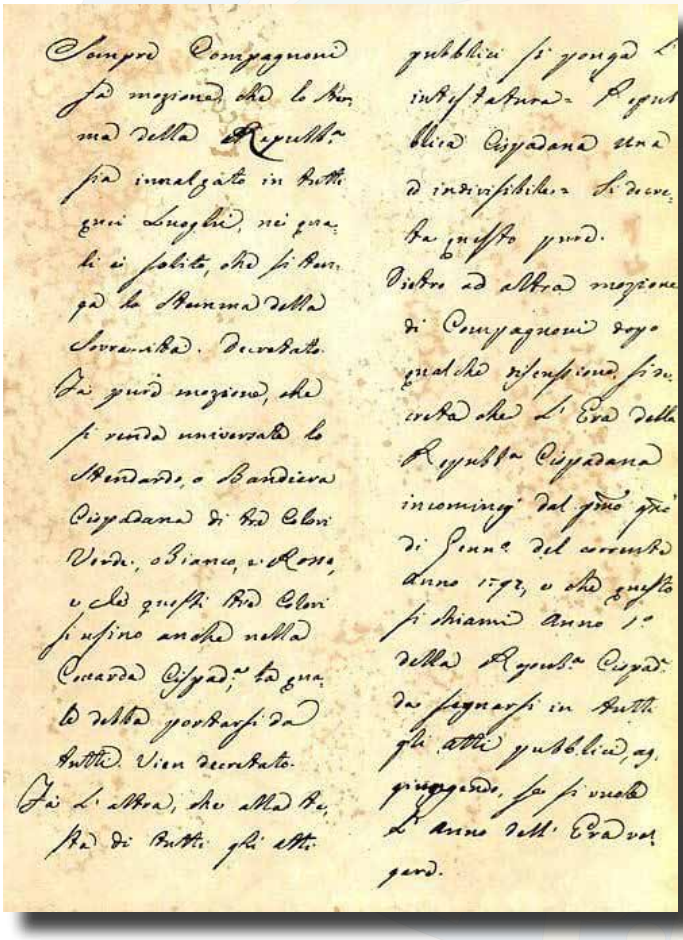
La nascita del Tricolore italiano e il significato dei suoi colori.

Nel 1796 Napoleone Bonaparte invase l'Italia settentrionale e fu accolto come un liberatore da una parte degli abitanti. Gli italiani costituirono delle milizie per combattere al fianco delle truppe napoleoniche e, come simbolo di riconoscimento, si dotarono di coccarde e stendardi ispirati alla bandiera francese. In particolare, la Legione Lombarda usava una coccarda bianca, rossa e verde, scelta perché il bianco e il rosso, oltre a essere presenti nelle coccarde francesi, caratterizzavano lo stemma della città di Milano, mentre il verde era il colore della divisa della Guardia civica milanese sin dal 1782.

Sebbene i tre colori non avessero un significato specifico, a essi fu attribuito presto un valore simbolico: il verde rappresentava la speranza, il bianco la fede e il rosso l'amore.

Il Tricolore fu adottato ufficialmente il 7 gennaio 1797 dalla Repubblica Cispadana, uno Stato creato alla fine del 1796 su parte del territorio delle attuali Emilia-Romagna e Toscana. Il Parlamento della nuova Repubblica, riunito nella sua sede di Reggio Emilia, decretò:

Che si renda universale lo Stendardo o Bandiera Cispadana di Tre Colori Verde, Bianco, e Rosso, e che questi tre Colori si usino anche nella Coccarda Cispadana, la quale debba portarsi da tutti.



Verbale del Parlamento cispadano, 7 gennaio 1797

La bandiera della Repubblica Cispadana era abbastanza diversa da quella attuale, perché le strisce erano disposte in orizzontale e al centro era collocato uno stemma. Da allora, però, verde, bianco e rosso sono diventati i colori nazionali dell'Italia.

Bandiera della Repubblica Cispadana

Il Tricolore, in diverse forme e con vari stemmi, fu usato dalle Repubbliche create tra il 1796 e il 1799 sul territorio italiano e, in seguito, dal Regno d'Italia "napoleonico", esistito negli anni 1805-1814 ed esteso su buona parte della Pianura padana.

Il Tricolore tra Restaurazione e Risorgimento

Nel 1815 iniziò il periodo della Restaurazione: molti degli antichi regnanti, spodestati da Napoleone, poterono riappropriarsi del trono e il territorio italiano, oltre a essere diviso in vari Stati, si ritrovò sotto il dominio, in parte diretto e in parte indiretto, dell'Impero d'Austria. L'uso del Tricolore fu duramente represso dalle autorità politiche in tutto il territorio italiano.

Tuttavia, proprio negli anni tra il 1815 e il 1861 il Tricolore assunse una specifica valenza ideologica: i patrioti del Risorgimento che aspiravano, se non all'unità nazionale, almeno all'indipendenza dagli austriaci, lo consideravano il più significativo simbolo della libertà.

Il primo Tricolore a Firenze. Dipinto di F.S. Altamura, 1859

Il Tricolore nell'Italia unita

Nel 1848 una nuova ondata rivoluzionaria interessò l'Europa e il Tricolore fu usato durante tutti i moti che ebbero luogo sul territorio italiano. Inoltre Carlo Alberto di Savoia, re di Sardegna (cioè di uno Stato composto grosso modo da Piemonte, Liguria, Valle d'Aosta e Sardegna) e sostenitore, entro certi limiti, delle rivoluzioni, adottò il Tricolore con le strisce verticali come bandiera ufficiale del suo Stato. Al centro della bandiera era collocato lo stemma di Casa Savoia, uno scudo rosso con una croce bianca.
Nel 1861, quando fu proclamato il Regno d'Italia, questa bandiera fu adottata ufficialmente e restò l'emblema del Paese fino alla proclamazione della Repubblica nel 1946. Durante il regime fascista (1922-1943), Mussolini propose di aggiungervi il fascio littorio, simbolo del fascismo, ma la proposta fu rifiutata dal re Vittorio Emanuele III (si decise solo di costruire la parte terminale dell'asta a forma di fascio).

Bandiera italiana 1861–1946

Come sappiamo, il 2 giugno 1946 un referendum decretò l'abolizione della monarchia e l'instaurazione della Repubblica. Poco più di due settimane dopo, il 19 giugno, un decreto del governo stabilì di rimuovere dalla bandiera lo stemma dei Savoia. La striscia bianca rimase "vuota" e la bandiera assunse l'aspetto attuale. La decisione fu confermata dall'Assemblea costituente nel 1947.
Nel corso degli anni, inoltre, il Tricolore è stato usato da innumerevoli gruppi politici, associazioni, milizie, ecc., in genere con l'aggiunta di specifici simboli e stemmi.
Le caratteristiche della bandiera italiana
Per descrivere la bandiera italiana, non basta dire che è verde, bianca e rossa. Essa, infatti, ha connotazioni molto precise, stabilite da apposite leggi. Anzitutto, è regolata la disposizione dei colori: il verde deve stare vicino all'asta, seguito dal bianco e dal rosso.
Le tonalità sono fissate da un decreto del governo del 2006, che ha aggiornato la normativa precedente (secondo la quale i colori erano lievemente diversi). In base alla classificazione Pantone, il Tricolore è composto da:
Verde felce = Pantone 17-6153
Bianco brillante = Pantone 11-0601
Rosso scarlatto = Pantone 18-1662
Le tonalità non sono le stesse delle altre bandiere. Per esempio, nel Tricolore francese il bianco e il rosso sono diversi (bianco "safe" e rosso "red 032").
La normativa italiana precisa anche le proporzioni della bandiera: le tre strisce devono avere la stessa dimensione; il rapporto tra il lato corto e quello lungo deve essere di 2:3 (cioè, il lato corto equivale a due terzi di quello lungo).
La normativa, inoltre, prevede disposizioni precise per l'esposizione del Tricolore nei luoghi pubblici. Ad esempio, dal 1996 in molti casi è obbligatorio esporre, insieme alla bandiera italiana, anche quella dell'Unione Europea.

Bandiera italiana, bandiera europea e stendardo presidenziale al Quirinale

Bandiere delle Regioni italiane quali sono e il loro significato

tratto da: www.geopop.it

a cura di Alessandro Beloli (geografo e divulgatore scientifico) 5 Agosto 2024

Tutte le 20 Regioni italiane posseggono una propria bandiera regionale con caratteristiche uniche: ognuna ha una sua forma, colori ed eventuali stemmi o simboli che racchiudono significati storici precisi.In questo articolo le racchiudiamo tutte, raccontandone in breve origine e significato: per ogni bandiera, troverete alcune informazioni sintetiche e descrittive associate.Vediamo in breve l'origine e il significato di ciascun vessillo regionale in ordine alfabetico.

Bandiera dell'Abruzzo

La bandiera della Regione Abruzzo presenta uno sfondo rosso con al centro uno stemma colorato: si tratta di uno scudo sannitico

a tre bande (bianco per i monti, verde per i boschi e le colline, e azzurro per il mare d'Abruzzo) con al centro il disegno stilizzato e dorato del cosiddetto Guerriero di Capestrano, una statua di oltre due metri ritrovata in pezzi e poi ricostruita all'interno di una necropoli presso il Comune di Capestrano (AQ).

Sotto lo stemma si legge una scritta in lingua latina, citazione della Naturalis Historiae di Plinio il Vecchio il quale, a proposito delle genti d'Abruzzo, scriveva: *gentium vel fortissimarum Italiae* (cioè "delle genti più forti d'Italia").

Bandiera della Basilicata

La bandiera della Regione Basilicata presenta uno scudo sannitico argentato su sfondo blu, con al centro quattro linee ondulate simili ad onde. Contrariamente a quanto si potrebbe pensare di primo acchito, queste ultime non simboleggiano il mare, ma i 4 principali fiumi della Regione, cioè Bradano, Basento, Agri e Sinni.

Bandiera della Calabria

La bandiera della Regione Calabria ha uno sfondo blu con al centro uno stemma suddiviso in spicchi dorati e argentati e contenente quattro simboli precisi: un pino larìcio di colore verde, albero simbolo dell'altopiano della Sila, una croce potenziata di colore nero, che si riferisce alla partecipazione dei calabresi alla prima crociata (1096-1099); un capitello dorico di colore azzurro, emblema dell'eredità dell'antica Magna Grecia; e infine una croce bizantina di colore nero, altro retaggio storico della Regione.

Bandiera della Campania

La bandiera della Regione Campania riprende quella originaria dell'antica Repubblica d'Amalfi, una delle antiche repubbliche marinare. Su sfondo bianco troviamo uno scudo sannitico di colore bianco e bordato d'oro con al centro una banda obliqua di colore rosso.

Bandiera dell'Emilia Romagna

La bandiera della Regione Emilia-Romagna presenta uno sfondo bianco e uno stemma verde e bianco al centro, che sovrasta una linea rossa e la scritta "Emilia-Romagna". Il simbolo è una stilizzazione di alcuni elementi importanti del territorio regionale. In particolare bisogna focalizzare la propria attenzione sulle linee di confine tra il colore bianco e il verde: quella in alto, ondulata, rappresenta il fiume Po e l'anima naturale della Regione; la linea retta obliqua sottostante, invece, identifica la via Emilia e, più in generale, l'elemento umano.

Bandiera del Friuli Venezia Giulia

La bandiera della Regione Friuli-Venezia Giulia presenta uno sfondo azzurro al centro del quale troneggia un'aquila dorata che poggia le proprie zampe e gli artigli su un bastione argentato. L'insieme richiama un'altra bandiera, cioè l'antico vessillo del Principato patriarcale di Aquileia che, dal 1077 al 1420, amministrò come Stato vassallo del Sacro Romano Impero, il Friuli e altri territori.

Bandiera del Lazio

La bandiera della Regione Lazio è una delle più complesse ed elaborate d'Italia. Gli elementi più semplici sono lo sfondo azzurro e la scritta "Regione Lazio" nella parte bassa del vessillo. Abbiamo poi uno stemma, sovrastato da una corona dorata e circondato da un ramo d'ulivo dorato (sulla sinistra) e da un ramo di quercia dorato sulla destra. Il fulcro dello stemma vero e proprio, di forma ottagonale e con sfondo tricolore (a richiamo della bandiera italiana), è una croce posta in obliquo e con i due assi incrociati e incorniciati a formare cinque riquadri che contengono altrettanti stemmi. Si tratta di quelli delle province regionali: al centro si trova quello di Roma e intorno, a partire da in alto a destra e andando in senso orario, ci sono quelli di Latina, Viterbo, Rieti e Frosinone.

Bandiera della Liguria

La bandiera della Regione Liguria è divisa in tre fasce di colore verde (i monti della Regione), rosso (il sangue versato dai liguri nel corso della storia) e azzurro (il mar Ligure). Al centro, all'interno della fascia di colore rosso, troneggia una caravella stilizzata, simbolo dell'importanza della navigazione per la Regione.

Sulla vela dell'imbarcazione è disegnato il vessillo dell'antica Repubblica di Genova (la croce di San Giorgio) accompagnata da quattro stelle argentee (le quattro province liguri: La Spezia, Genova, Savona e Imperia).

Bandiera della Lombardia

La bandiera della Regione Lombardia è una delle più semplici: al centro di uno sfondo verde brillante svetta un simbolo ondulato di colore bianco. Si tratta di una stilizzazione della rosa camuna, uno dei segni grafici realizzati dall'antico popolo dei Camuni durante la Preistoria e ora visibile in diverse versioni all'interno del Parco archeologico delle Incisioni Rupestri della Val Camonica (in provincia di Brescia), sito patrimonio dell'Umanità patrocinato dall'UNESCO dal 1979.

Bandiera delle Marche

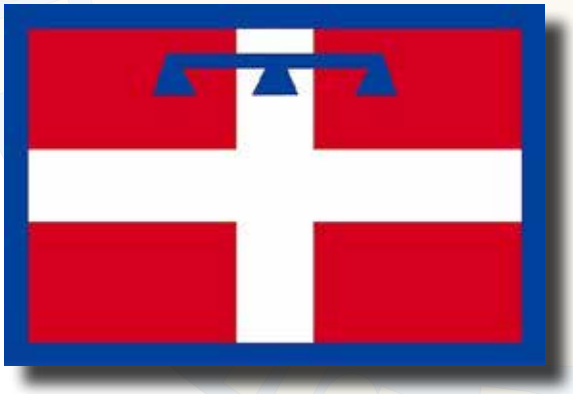
La bandiera della Regione Marche presenta uno sfondo bianco con uno stemma centrale, bordato di verde. Molti non faranno fatica a individuare la lettera M, iniziale di Marche, realizzata per metà con un segno grafico nero e per l'altra metà grazie alla stilizzazione di un uccello: si tratta del picchio verde, animale totem dell'antico popolo italico dei Piceni, stanziati nella Regione a par-

tire dall'anno 1000 a.C. circa e il cui nome ha un'etimologia che si richiama proprio allo stesso picchio.

Bandiera del Molise

La bandiera della Regione Molise presenta in campo azzurro uno stemma, rappresentato da uno scudo rosso bordato d'argento, su cui si notano una stella a otto punte (un riferimento storico allo stemma del Contado di Molise, che ne aveva una simile al centro) e una banda obliqua (che rimanda allo stemma della casata dei De Moulins, da cui potrebbe essere derivato lo stesso nome Molise), entrambe di color argento.

Bandiera del Piemonte



La Bandiera della Regione Piemonte richiama i colori (blu in particolare, e poi bianco e rosso) e le fattezze dello stemma della casata dei Savoia e del Regno sabaudo. Il vessillo presenta una cornice blu che contiene una croce bianca in campo rosso. Nella parte superiore della bandiera c'è un cosiddetto lambello, un simbolo di prestigio ed eredità nobiliare.

Bandiera della Puglia

La bandiera della Regione Puglia presenta lo stemma regionale incorniciato all'interno di un richiamo alla bandiera italiana (verde, bianca e rossa). Sopra uno scudo sannitico troviamo una corona, simbolo dei tempi gloriosi di Federico II; si tratta di un passato storico evidente anche nella forma ottagonale rossa che circonda l'ulivo centrale (emblema delle campagne pugliesi) e che richiama la pianta di Castel Del Monte, patrimonio UNESCO dal 1996. Altri elementi simbolici sono i sei pallini verdi in campo giallo, ognuno dei quali rappresenta una provincia pugliese: Bari, Foggia, Brindisi, Lecce, Barletta-Andria-Trani, Taranto).

Bandiera della Sardegna

La bandiera della Regione Sardegna presenta su uno sfondo bianco la Croce di San Giorgio, colorata di rosso, un elemento molto frequente sui vessilli e gli stemmi di molti Stati e altre entità territoriali europei (e non solo). La caratteristica principale del vessillo, però, sono quattro teste di moro, un simbolo preso direttamente dal Regno di Aragona, sotto il quale la Sardegna finì durante il Medioevo. La leggenda vuole che i quattro mori siano quattro re saraceni sconfitti dagli aragonesi nel nord della Spagna nella battaglia di Alcoraz del 1096.

Bandiera della Sicilia

La bandiera della Regione Sicilia è caratterizzata da due antichissimi simboli intersecati tra loro: la Triscele (o Trinacria), cioè una creatura mitologica con tre gambe disposte a spirale, e il Gorgoneion, la gorgone (o Medusa), cioè il capo di una figura femminile con dei capelli costituiti da lunghi serpenti. Questa sovrapposizione di simboli storici (che richiama anche la forma triangolare dell'isola) si trova al centro di uno sfondo diviso in obliquo a metà, di colore giallo e rosso.

Bandiera della Toscana

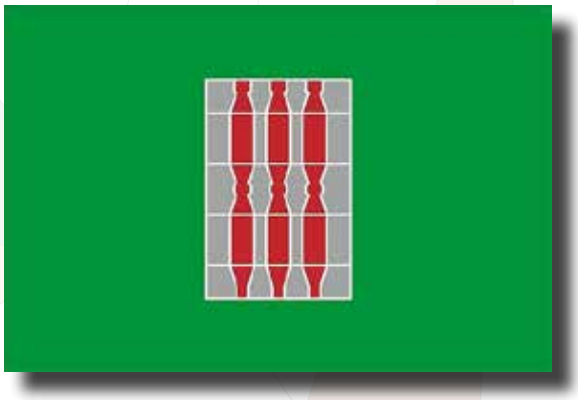
La bandiera della Regione Toscana è caratterizzata da uno sfondo composto da cinque fasce orizzontali di dimensione variabile e simmetrica, di colore bianco e rosso, in linea con i colori del Granducato di Toscana e di molte entità territoriali storiche della Regione. Al centro è presente l'immagine dettagliata di un cavallo alato, un Pegaso argenteo. SI tratta di una scultura attribuita a Benvenuto Cellini che fu utilizzata anche come simbolo dal Comitato Toscano di Liberazione Nazionale.

Bandiera del Trentino Alto Adige

La bandiera del Trentino Alto Adige presenta uno sfondo a due fasce orizzontali, bianca e blu (i due colori in cui troneggiavano anticamente e rispettivamente gli stemmi delle città di Trento e Bolzano). Al centro troviamo uno scudo dove si alternano in diagonale due aquile: quella prevalentemente nera è l'antica aquila

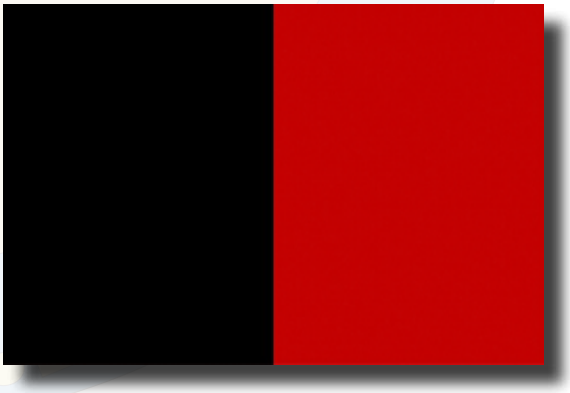
di Trento (che rappresenta quindi il Trentino), mentre quella prevalentemente rossa è l'antica aquila del Tirolo (che è l'emblema perciò dell'Alto Adige).

Bandiera dell'Umbria



La bandiera della Regione Umbria presenta uno sfondo verde e al centro una figura geometrica stilizzata di colore grigio e bordeaux, contornata di bianco. Questo stemma rappresenta i tre ceri della Corsa dei Ceri, una manifestazione che si tiene ogni anno il 15 maggio a Gubbio, in provincia di Perugia, per commemorare Sant'Ubaldo Baldassini.

Bandiera della Valle D'Aosta



La bandiera della Regione Valle d'Aosta riprende i colori dell'anti-

co vessillo del ducato d'Aosta, rimuovendo elementi grafici preesistenti (un leone, in particolare). Fu utilizzata, in forme diverse (ad esempio anche con le bande colorate in orizzontale invece che in verticale) come emblema della Resistenza valdostana durante il periodo fascista e in parte anche dell'indipendentismo valdostano, movimento che contribuì a consentire alla Valle d'Aosta di poter essere una Regione a statuto speciale.

Bandiera del Veneto

La bandiera della Regione Veneto riprende nella struttura quella dell'antica Repubblica di Venezia (detta la Serenissima). L'elemento principale è il leone di San Marco, simbolo della città capoluogo, inserito in un paesaggio che va dalle montagne al mare (che rappresenta la varietà del territorio del Veneto). Sulla destra ogni frangia orizzontale racchiude, in ordine alfabetico, dal basso verso l'alto, i vessilli dei capoluoghi di provincia della Regione (Belluno, Padova, Rovigo, Treviso, Venezia, Verona, Vicenza).

HEINKEL He178 e He280 i primi caccia a reazione della storia ... mai entrati in servizio

tratto da: www.aviation-report.com
by Simone Ferrante - 28 Febbraio 2020

Fondata nel 1922 da **Ernst Heinkel**, l'azienda deve il suo successo commerciale all'He.70 Blitz (lampo). Si trattava di un monomotore metallico dotato di sei posti passeggeri ed impiegato dalla Lufthansa per il servizio postale. Dopo aver stabilito vari record di velocità, la Luftwaffe trovò un suo reimpiego durante la seconda guerra mondiale come ricognitore o bombardiere leggero.
Nel corso del secondo conflitto mondiale, alla pari di altri produttori, la **Heinkel Flugzeugwerke A.G** fu una delle ditte che sostennero maggiormente lo sforzo della Luftwaffe nel corso della guerra, oltre ad essere uno dei pochi marchi che investirono moltissimo nella ricerca e nello sviluppo di soluzioni tecniche ed ingegneristiche veramente innovative e all'avanguardia.

Heinkel He 178
Copyright: Alan Wilson

rande appassionato del volo ad alta velocità, Ernst era fermamente convinto che l'aereo avrebbe rappresentato il futuro dei mezzi di trasporto. Molti dei suoi prototipi furono costruiti di sua spontanea iniziativa ed in gran segreto, con il solo scopo di battere e surclassare la concorrenza.
Soltanto una volta ultimati, questi dimostratori venivano presentati ufficialmente al **RLM (ReichsLuftfahrtMinisterium)**, ignorando che a sua volta il Ministero faceva progettare in gran segreto nuovi motori a getto ai rivali della BMW e della Junkers. Esiste da lungo tempo una diatriba su quale sia realmente il primo aereo a reazione ad aver effettuato un volo mediante esoreattore.
C'è da precisare che anche gli endoreattori, ovvero i razzi, sono a tutti gli effetti dei motori a reazione. Il primato è stato attribuito di volta in volta all'**Heinkel He178**, al **Caproni CS.1**, all'**Heinkel He280** e al **Gloster E.28/39**.
Dopo lunghe indagini oggi per fortuna non ci sono più dubbi e sappiamo che il **primo aeroplano a volare esclusivamente sotto la spinta di una turbina a gas è stato lo Heinkel He178**, ma da non confondersi con l'**He176 che invece, è stato il primo ad essere spinto da un razzo Walter R 1-203 alimentato a propellente liquido.**
Dopo lo sviluppo dell'He176, nel 1939 Heinkel si dedicò allo sviluppo di un nuovo velivolo questa volta interamente in metallo, ma dotato anch'esso di un innovativo e rivoluzionario sistema propulsivo. Nasceva l'He178. Era il 27 agosto del 1939 e l'**He178 fu il primo turbogetto in metallo della storia a volare usando il turboreattore HeS.3b**, acronimo di Heinkel Strahltriebwerk (Motore a getto Heinkel) alimentato a benzina.
L' Heinkel HeS.3b costituiva semplicemente la ragione d'essere dello He178, che fu progettato, costruito e fatto volare proprio in funzione di esso. Questo turboreattore monoalbero era composto dalle seguenti componenti principali: un compressore a flusso assiale monostadio a otto pale; un compressore a flusso centrifugo a sedici pale; una camera di combustione anulare, con sedici bruciatori, le cui pareti interne ed esterne erano raffreddate con parte del flusso d'aria generato dal compressore; infine una turbina a flusso centripeto a quattordici pale.

Dopo una ulteriore messa a punto venne effettuato un ulteriore volo di fronte a Ernst Udet e Erhard Milch, i Ministri per la Produzione Aeronautica e per le Risorse.

Era il 1 novembre del 1939 e nonostante in quel momento fosse dotato del più potente motore HeS.6 (prodotto e ultimato con i fondi del RLM), l'apparecchio si rese protagonista di una modesta performance e raggiunse solo i 600km/h di velocità massima.

La sua autonomia era molto limitata ed ammontava ad un massimo di poco più di 10 minuti di volo, che gli consentivano di coprire circa 200km.

Il velivolo come per altri suoi apparecchi fu realizzato per iniziativa di Ernst Heinkel, desideroso di dimostrare l'operatività del suo turboreattore e di conseguire un significativo primato.

Contrariamente a quanto viene talvolta riportato, l'RLM non ne era affatto all'oscuro tanto da farsi anche carico dei costi per il suo sviluppo.

Del velivolo ne vennero costruiti inizialmente due esemplari: il secondo velivolo avrebbe dovuto montare da progetto il nuovo motore HeS.8, ma lo sviluppo venne sospeso a tempo indefinito a favore del più promettente HeS.30, quest'ultimi due entrambi una riprogettazione dell'HeS.6.

Una volta terminato il suo sviluppo, il primo esemplare venne esposto nel museo dell'aviazione a Berlino ma fu perso a seguito di un bombardamento alleato nel 1943. L'He178 può essere definito a tutti gli effetti un aereo sperimentale.

Data la sua specifica funzione è possibile considerarlo come "banco prova volante" di tipo monoposto, monoreattore a costruzione mista con fusoliera in duralluminio.

In sostanza rappresentava quanto di minimo somigliante ad un aereo potesse essere realizzato attorno al turboreattore HeS.3b.

Nonostante l'ingente impiego di risorse investite nella sperimentazione di una varia tipologia di motori a getto, la direzione del Reichsluftfahrtministeriu mostrò scarso interesse verso lo sviluppo di questo velivolo.

Hermann Göring inoltre, a questo genere di soluzioni troppo avveniristiche che davano poche speranze di successo, preferì investire sui classici caccia con motore a pistoni. Heinkel non si perse d'animo e per riscattare il suo successo si ripropose di avviare, su propria iniziativa, lo sviluppo di un nuovo modello specificatamente progettato per l'uso militare sfruttando l'esperienza acquisita dal precedente velivolo, incorporando parte della tecnologia sviluppata per l'He178.

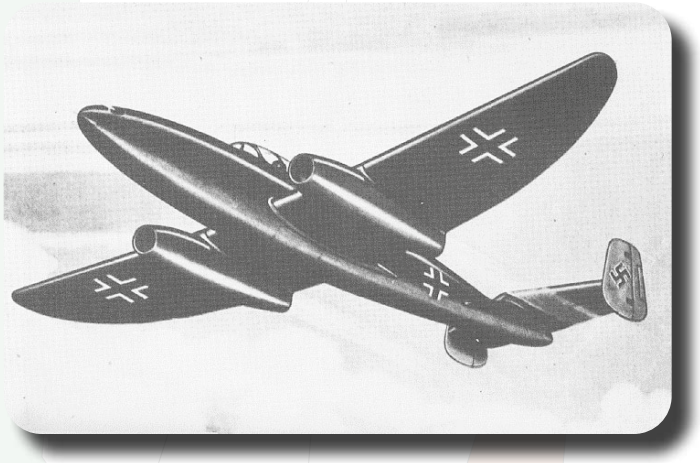
Robert Lusser, Ingegnere della Heinkel venne incaricato direttamente da Ernst di guidare un team di sviluppo per un nuovo modello, ridenominato RLM He180 i cui lavori iniziarono a fine 1939 e furono ultimati nell'estate del 1940.

Il nuovo velivolo era un salto in avanti rispetto al predecessore ed adottava molte delle soluzioni tecniche impiegate dal costruttore per i suoi precedenti aerei da caccia.

Il risultato iniziale fu un aereo dall'aspetto tradizionale con due motori montati su piloni subalari. Come molti progetti di Heinkel, l'He180 presentava ali di forma ellittica completate posteriormente da un impennaggio a "T" di tipo bi-deriva.

Per aumentare la sicurezza del pilota la cabina di pilotaggio fu equipaggiata con un seggiolino eiettabile funzionante ad aria compressa, previsto fin dall'inizio a livello di progetto, rendendo di fatto l'**He280 il primo aereo a reazione della storia a montare un seggiolino eiettabile**.

Velivoli come il Dornier Do335 Pfeil (freccia) e l'Heinkel 219 Uhu (Gufo) in realtà ne erano già provvisti.



Heinkel He 280

In fase di progettazione venne studiato anche un sistema di pressurizzazione della cabina di pilotaggio considerato che la sua tangenza operativa lo avrebbe fatto attestare attorno agli 11.000 metri di quota. Il primo prototipo, identificato come He280 V1 fu ultimato nell'estate del 1940, ma il programma di sviluppo del motore previsto per equipaggiare l'aereo, il turbogetto Heinkel HeS.8A, stava procedendo a rilento e con molte difficoltà. Per questi motivi il lavoro iniziale con il prototipo si limitò a delle prove di planata senza potenza, iniziate il 22 settembre 1940, con il velivolo ridotto ad essere praticamente un aliante e con due simulacri al posto dei propulsori.

Ci vollero altri 6 mesi per ultimare i test e fu così che solo il 30 marzo 1941 che il pilota collaudatore Fritz Schäfer portò l'aereo in aria con motori propri. Il 5 aprile venne ufficialmente presentato al RLM alla presenza di Ernst Udet, ma come il suo predecessore, il successo riscontrato fu tiepido. Per tutto l'anno successivo, i progressi andarono avanti lentamente a causa dei continui problemi con i motori. Fu anche avviato lo sviluppo del progetto di un secondo motore, l'Heinkel HeS.30, come potenziale sostituto dell'HeS.8. Nel frattempo furono considerati propulsori alternativi, includendo anche il pulsogetto Argus As-014, famoso per essere stato installato sulle bombe volanti V1.

Alla fine del 1943 il terzo prototipo era dotato di una versione raffinata del motore HeS.8 e fu pronto per la sua prossima dimostrazione. Con un ulteriore tentativo per ottenere la benedizione del RLM, il 22 dicembre venne fatto volare inscenando un finto combattimento aereo tra un He280 ed un Focke-Wulf Fw 190 effettuato alla presenza di Ufficiali dell'RLM. L'aereo non solo dimostrò di avere una superiore velocità, ma anche una grande manovrabilità rispetto al suo avversario. Riuscì a completare quattro giri di un

percorso ovale prima che il rivale a elica potesse completarne tre. Nei test svolti l'He280 infatti si dimostrò di gran lunga più veloce e manovrabile del miglior caccia tedesco in dotazione alla Luftwaffe. Per la prima volta l'RLM iniziò a manifestare un marcato interesse nei confronti dell'apparecchio emettendo un ordine per 20 esemplari di pre-produzione, a cui sarebbe seguito un ordine per ulteriori 300 velivoli.
Per l'RLM il velivolo divenne molto interessante non solo per la sua spiccata agilità e le sue prestazioni.
Rispetto ai concorrenti, i suoi motori infatti potevano essere alimentati anche a cherosene e non solo esclusivamente con carburanti ad alto numero di ottano.
Tutto ciò richiedeva di fatto meno spese e meno raffinazione rispetto alle benzine avio, rendendolo di fatto più conveniente. Nonostante gli sforzi, i continui problemi ai motori derivati anche da leghe metallurgiche non perfettamente idonee, continuarono ad ostacolare il progetto.
Già nel 1942 l'RLM aveva ordinato alla Heinkel di abbandonare lo sviluppo dei motori HeS.8 e HeS.30 per focalizzare lo sviluppo su un motore successivo, l'Heinkel HeS.011, decisamente più avanzato e dotato di un disegno completamente nuovo, ma prodotto in soli 19 esemplari.
Nel frattempo poiché i nuovi motori tardavano, il primo prototipo di He280 fu riequipaggiato con i pulsogetti Argus As 014 come soluzione alternativa e fu sottoposto ad ulteriori prove per verificare la reale efficienza con dei nuovi motori.
Nel corso di uno di questi test il pilota collaudatore Helmut Schenk fu costretto ad abbandonare l'aereo. La leggenda vuole che a causa del maltempo che imperversava la zona test, si sia formato del ghiaccio sull'aereo.
In realtà la causa fu da attribuire all'incendio di un motore. Fatto sta che **Schenk divenne la prima persona al mondo a lanciarsi col sedile eiettabile**.
Nonostante il tasso di sopravvissuti ai lanci ammontava al 40%, il dispositivo funzionò perfettamente. Purtroppo l'aereo fu completamente distrutto nello schianto.
Costretti ad attendere la messa a punto dei motori HeS.011, che non sarebbero arrivati per lungo tempo, la Heinkel fu costretta ad accettare come sistema propulsivo di contingenza l'impiego di un motore proveniente da un'azienda competitor.
Fu così che venne selezionato il BMW 003. Sfortunatamente, anche questo motore non fu del tutto affidabile e fu affetto da numerosi problemi.
Nel frattempo, il secondo prototipo di He.280 venne modificato per poter operare con i motori Junkers Jumo 004s mentre i successivi 3 velivoli furono destinati ad ospitare i motori BMW. Quest'ultimi non furono mai resi operativi prima della fine del progetto He280.
A causa del loro peso e delle loro dimensioni, i motori Jumo non erano adatti ad essere montati su un velivolo progettato per essere equipaggiato con gli HeS.8.
Il velivolo in fase di test non volava bene e fu scontato che questa soluzione avrebbe dovuto essere per forza assolutamente temporanea. Le sue prestazioni rendevano il velivolo goffo e generalmente meno efficiente del **Messerschmitt Me-262**, suo rivale diretto **che infatti venne scelto come nuovo caccia per la Luftwaffe**.
Ancora una volta la Heinkel usciva sconfitta dallo scontro con la Messerschmitt AG. Nonostante una buona velocità massima e i tre moderni cannoni MG 151, venne considerato poco efficace rispetto allo Schwalbe, un apparecchio rivale presentato di poco in ritardo ma meglio armato e dotato di un'autonomia maggiore rispetto al suo antagonista.

Messerschmitt Me-262

Nonostante nel corso degli ultimi voli di prova l'apparecchio raggiunse la ragguardevole velocità di 820 km/h, i consumi rimanevano sempre troppo elevati e l'autonomia prevista ammontava a soli 230 km con un armamento minimo.
Al contrario il **Me.262 toccava i 900 km/h, disponeva di un raggio di 1050 km**, ed era armato di 4 cannoni da 30mm. Dopo aver provato in volo 9 prototipi, collaudati tra il 1941 e il 1943 con le designazioni progressive che andavano dal V1 al V9 e ciascuno con un diverso allestimento di motori ed altri accessori, si concluse definitivamente il progetto.
L'He280 viene considerato ad oggi come il primo aviogetto prodotto in serie della storia, mai entrato in servizio.

Photo credits: Alan Wilson, (He280)
US Air Force / Hans van Ohain, (Me-262) Stefano Monteleone

CAMPINI - CAPRONI C.C.2

tratto da: www. wikipedia.org

Il 30 novembre 1941 è stato un giorno memorabile per l'aviazione italiana con il primo volo ufficiale del Campini-Caproni, il primo aereo a getto prodotto in Italia.
Questo evento rappresenta un traguardo tecnologico significativo per l'industria aeronautica italiana.

Campini Caproni CC2

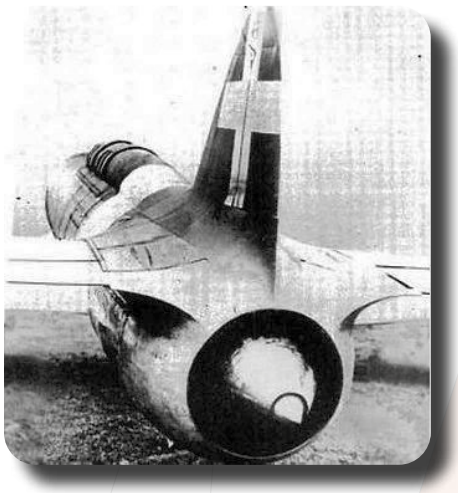
Il **Campini-Caproni** (ulteriori sigle non sono asseverate da documenti dell'epoca ma risalgono al dopoguerra) fu un aereo sperimentale monoplano e monomotore; dotato di un motore alternativo che azionava un compressore assiale, con in coda un vaporizzatore e un bruciatore, con spina Pelton, fu realizzato dall'azienda aeronautica italiana Caproni alla fine degli anni trenta.
Caratterizzato dall'ala bassa a pianta ellittica, era un velivolo dalla struttura in duralluminio, con cabina di pilotaggio adatta al volo ad alta quota che ospitava i due membri dell'equipaggio disposti in tandem.
Fu uno dei primi velivoli dotati di un motore non a elica e scarsamente simile a quelli della categoria propulsione a getto realizzati nel mondo; per la sua connotazione sperimentale associata alle modeste prestazioni riscontrate e alle scarse capacità tecnologiche nell'Italia dell'epoca, non ebbe seguito produttivo rimanendo allo stadio di prototipo.

Struttura

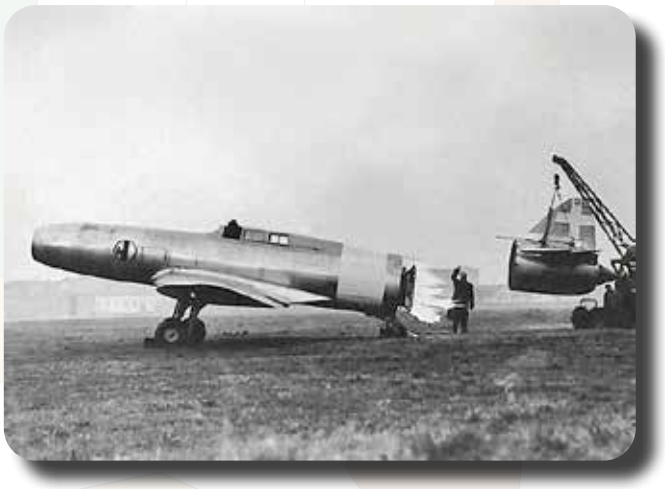
Il Campini-Caproni aveva struttura completamente metallica con cabina di pilotaggio biposto, con disposizione in tandem e doppi comandi; l'ala era a sbalzo con profilo ad ala di gabbiano rovesciata e impennaggi di tipo classico con lo stabilizzatore collocato alla base della deriva.
Il carrello d'atterraggio, triciclo posteriore completamente retrattile, aveva gli elementi principali che si ritraevano nelle semiali.

Motore

Primi due stati rotorici del compressore assiale



Veduta posteriore



Collaudo del bruciatore del Campini Caproni n. 1 NC. 4849 MM.487

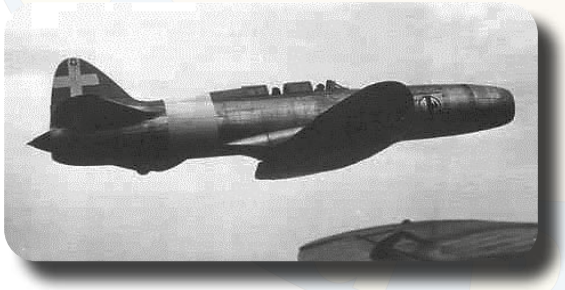
Il motore del Campini non era un motore a getto ma un complesso azionato da un motore convenzionale a pistoni Isotta Fraschini L.121 RC.40 dalla potenza di circa 660 kW (pari a 900 CV) collegato, mediante un gruppo moltiplicatore a ingranaggi, a un compressore assiale a tre stadi rotorici costituiti ciascuno da sei palette con passo modificabile al suolo e tre stadi statorici da quindici palette con passo variabile idraulicamente in volo. Il condotto a valle del compressore fungeva contemporaneamente da camera di combustione e ugello di scarico (in maniera simile a quanto avviene in un postbruciatore), con iniettori di cherosene disposti circolarmente su un anello che stabilizzava la fiamma. La geometria dell'ugello di scarico veniva modificata facendo scorrere idraulicamente una spina Pelton avanti o indietro in modo da regolare l'area di efflusso. L'espansione dei gas di combustione generava la spinta, pari a circa 750 kgf (7,3 kN) .
La soluzione impiegata dal motore di Campini è definita motoreattore e sviluppava il medesimo concetto già seguito dall'ingegnere rumeno Henri Coandă nella realizzazione del proprio velivolo Coandă-1910.

Impiego operativo

Giovanni Battista Caproni saluta Mario de Bernardi nell'abitacolo del Campini-Caproni n. 1 NC. 4849 MM.487 prima del volo Milano-Roma

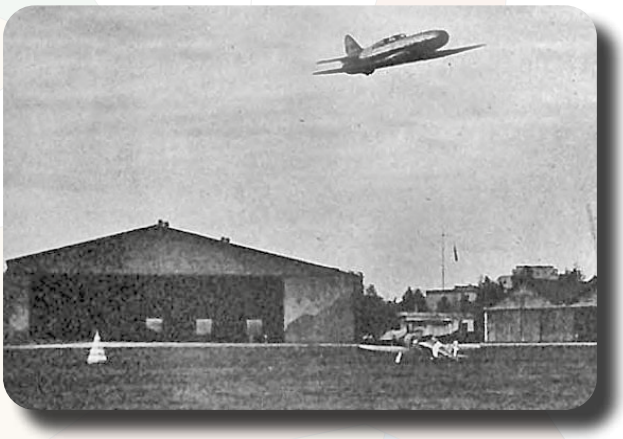
Esemplare conservato al Museo dell'Aeronautica di Vigna di Valle n. 2 NC. 4850 MM. 488

Il 28 agosto 1940 l'esemplare NC 4849 (Numero di Costruzione), primo esemplare costruito del Campini Caproni fu mandato in volo per 10 minuti: a pilotarlo vi era Mario de Bernardi che decollò e atterrò nell'Aerodromo d'Italia. Il 16 settembre dello stesso anno fu provato in volo per altri 5 minuti. Il primo volo ufficiale per la consegna al Centro Sperimentale della Regia Aeronautica di Guidonia risale al 30 novembre 1941 quando Mario de Bernardi e l'ing. Giovanni Pedace volarono dall'aeroporto Milano Linate a quello di Guidonia a Roma, percorrendo 475 km alla velocità media di 209 km/h.



Il Campini-Caproni durante il volo Milano-Roma del 30 novembre 1941

Durante il volo la camera di combustione non venne mai attivata per risparmiare carburante secondo il volere del pilota; l'aereo volò quindi utilizzando la spinta data dal compressore che agiva come un'elica intubata.
L'Italia e il regime fascista ottennero gran prestigio dai complimenti avuti da ben 33 Stati, per l'impresa tecnologicamente avanzata per l'epoca. A distanza di dodici mesi dallo svolgimento del volo la Federazione Aeronautica Internazionale, tramite la Reale Unione Nazionale Aeronautica (RUNA), fece sapere di avere iscritto la prestazione nella lista ufficiale delle "prove controllate"; il riconoscimento ufficiale come "primato" avrebbe però dovuto attendere la successiva riunione della Commissione Sportiva cui spettava anche il compito di creare la categoria delle "aerodine a reazione", fino ad allora inesistente.
A posteriori si poté affermare che non si trattò del primo volo di un velivolo a reazione, tenuto conto non solo del tipo di propulsore del velivolo realizzato dalla Caproni, DLPL, ma, all'epoca, non erano noti i tentativi di Hans von Ohain e del gruppo Heinkel che il 27 agosto del 1939 avevano fatto volare l'Heinkel He 178 in tutta segretezza. Il primo velivolo a reazione costruito in Italia fu in realtà il F.I.A.T. G. 80 1-B che volò ad Amendola il 9.12.1951 mentre i primi aviogetti a solcare i cieli italiani furono nel dicembre 1944 i due YP-80A assegnati al 1º Fighter Group di stanza a nord di Foggia nell'ambito del progetto Extraversion.



Campini Caproni CC.2 in volo

L'esemplare NC4849, una volta consegnato al Centro Sperimentale della Regia Aeronautica presso l'aeroporto di Guidonia, ricevette la matricola militare MM487 e fu provato in volo dal 13 gennaio 1942 al 27 agosto 1942. Fu quindi sistemato in un hangar dell'aeroporto di Guidonia dove rimase gravemente danneggiato (in seguito a un bombardamento) il 24 ottobre 1943. Dopo la fine della guerra fu recuperato da una commissione inglese che lo trasferì a Farnborough per essere studiato. Fu quindi demolito nel 1949 sulla base di Newton (cfr. pag. 16 de Campini Caproni - Serie Ali d'Italia, Mini n. 5, di Gregory Alegi).
Il secondo Campini Caproni realizzato, il n. 2, NC4850, dopo alcune prove a terra fece il suo primo volo contrattuale il 31.8.1941 e

ricevette la MM.488. non venendo mai inviato al centro sperimentale di Guidonia.

Rara immagine a colori del Campini Caproni CC2

Rimase conservato presso le Officine Caproni di Taliedo e quindi preso in carico nel dopo guerra dall'Aeronautica Militare che lo espose presso il Museo dell'Aria di Torino negli anni sessanta e quindi al Museo dell'Aeronautica di Vigna di Valle dove è tuttora conservato. Presso questa struttura alcuni soci del Gruppo Amici Velivoli Storici notarono un numero "2" sotto i piani di coda, particolare che era già visibile su una foto del medesimo velivolo scattata al tempo dei collaudi.

Esemplari attualmente esistenti

La terza fusoliera realizzata esposta al Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia Leonardo da Vinci di Milano

Oltre all'esemplare conservato al Museo storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle, la fusoliera oggetto delle prove a punto fisso è stata esposta al Museo nazionale della scienza e della tecnologia Leonardo da Vinci di Milano.

L'affascinante storia dell'Ing. RENATO MORANDI padre dell'aviazione civile italiana

tratto da: www. marcheinfinite.com
di Giorgio Frassetto

Siamo agli albori dell'aeronautica, quando da pochi anni erano stati smessi i biplani con le ali di tessuto, in un tempo in cui il volo, più che un privilegio di pochi, era considerato un rischio. Nella storia, come nella vita, ci sono dei periodi che cambiano l'esistenza, le abitudini, i modi di vivere e di operare della gente. È risaputo che le guerre, da un lato distruttive e portatrici di dolore e di lutti, sono per contro una fucina di idee, di innovazione, di scoperte molto utili alla normale vita umana.

Ed è stato proprio così negli anni successivi alla Grande Guerra, quando le popolazioni avevano voglia di pace, di rinascita e di fratellanza. In questo clima di fervore nasce l'idea di voli non più militari, ma commerciali con il trasporto di persone e di merci. Antesignano dell'aeronautica civile italiana è un giovane ingegnere di famiglia marchigiana, che abita a Venezia ma possiede Cà Milone, stupenda residenza di campagna a San Pietro di Feletto, nel bel mezzo delle colline trevigiane, oggi protette dall'Unesco.

Il personaggio si chiama Renato Morandi ed ha una spiccata passione per gli aerei e per il volo.

Chiesetta di San Pietro di Feletto

È singolare questa sua attitudine, visto che la sua famiglia è di Ancona e ha, sin dal 1903, un forte legame con il mare e una prospera attività di agenti portuali e marittimi. Anche i fratelli di Renato, Bruno, Mario e Corrado, hanno la passione per il volo ma in tono decisamente minore rispetto a lui.

Renato Morandi, nasce ad Ancona nel 1902. La sua vivacità e spirito d'iniziativa lo portano ad essere consacrato come il fondatore della prima compagnia aerea che non impiega velivoli idrovolanti e getta le basi per quello che sarà lo sviluppo dell'aviazione com-

merciale in Italia. Di formazione scientifica, da giovane studente di ingegneria conosce a Napoli il professore tedesco Hugo Junkers, famoso costruttore di velivoli, allora unici al mondo, espressamente disegnati per il trasporto di passeggeri.

Cà Milone dall'aereo

Aeroporto del Littorio Roma

Viene invitato in Germania dove frequenta per un triennio gli stabilimenti aeronautici Junkers, acquisendo esperienze fondamentali per lo sviluppo dell'aviolinea italiana. Al ritorno in Italia, oltre ad acquistare per la flotta aziendale aerei di costruzione tedesca, sia mono che trimotori, porta con sé il patrimonio di conoscenze tecniche necessarie per operare con i nuovi apparecchi.

Nel 1925, fonda, ad Ancona la Società Anonima di Navigazione Aerea Transadriatica che poi trasferisce al Lido di Venezia.

La scelta da parte dell'ingegner Morandi di individuare Venezia come centro principale della aviolinea da lui fondata si basa anche sulla presenza in città di manodopera specializzata. Le maestranze in oggetto sono quelle dell'Arsenale che, dopo l'esperienza della Grande Guerra, avevano assimilato l'arte della costruzione e della manutenzione dei velivoli.

Da qui, il 18 agosto 1926, decolla il primo volo passeggeri diretto a Vienna. Quella di Morandi è un'impresa pionieristica, un misto di geniali intuizioni e di fortunati incontri che nel volgere di quattro anni lo portano a sviluppare un considerevole numero di rotte, in Italia e in Europa, favorite nel 1928 dall'apertura dell'aeroporto romano del Littorio.

Una corsa bruscamente interrotta il 29 ottobre del 1930, quando l'ingegner Morandi muore tragicamente all'aeroporto romano del Littorio investito da uno Junkers della sua Società mentre lo sta fotografando nel momento del decollo e cercando di cogliere l'essenza del suo sogno.

La Transadriatica viene acquisita dallo Stato e trasformata nel 1934 nell'Ala Littoria, la prima compagnia di bandiera italiana, divenuta Alitalia dopo la Seconda Guerra Mondiale, dalle cui ceneri è appena nata l'ITA.

Una vita breve ma intensa che non gli ha comunque impedito di realizzare progetti talmente rivoluzionari che ne stiamo parlando e beneficiando ancora oggi.

A San Nicolò del Lido di Venezia si trova l'aeroporto Nicelli, considerato oggi uno dei più belli al mondo, con una pista di volo lunga quasi 1.000 mt. e il cui inizio lambisce le acque della laguna che lo circonda.

Giovanni Nicelli

Aeroporto Nicelli al Lido di Venezia

La pista erbosa ha origini militari che risalgono al 1915, poco prima dello scoppio della Grande Guerra, a salvaguardia delle bellezze artistiche di Venezia dagli attacchi e dai bombardamenti degli aerei nemici austriaci.

È dato sapere che, dopo alcuni lavori di ampliamento e di

riadattamento degli edifici, la squadriglia francese vi si insedia, registrando di fatto l'esordio della base aerea.

1915– La squadriglia francese

Gabriele D'Annunzio

Anche Gabriele D'Annunzio utilizza l'aeroporto del Lido per le sue escursioni e lì prepara la sua leggendaria avventura del volo su Vienna.

Giovanni Nicelli è un sergente dell'aeronautica e anche un asso con otto abbattimenti, ma purtroppo perde la vita in uno scontro aereo nel 1918.

Ecco la ragione per cui l'aeroporto gli è dedicato. Il Lido, grazie alla sua posizione strategica e ad una serie di favorevoli circostanze, è teatro di un primato del volo nell'aprile del 1922. Un aereo Caproni, pilotato dallo svizzero Cobioni, decolla da una radura nei pressi dell'Hotel Excelsior con a bordo un certo Weil che paga la "corsa" e acquisisce il record di primo passeggero d'aereo pagante in Italia.

Negli anni subito successivi al Primo Conflitto Mondiale si assiste ad una progressiva smilitarizzazione del Nicelli che subisce una perdita di importanza e un utilizzo marginale della struttura. In parziale compensazione cresce il servizio postale con peculiari voli su diverse destinazioni europee.

La prima lettera da Venezia a Vienna

Da menzionare il Venezia-Trieste-Pola-Fiume e, ancora, il Venezia-Vienna e il Torino-Milano-Venezia in servizio nel 1920.

Nel 1919 da segnalare i primi voli sperimentali passeggeri sulla rotta Milano/Taliedo – Venezia. Nel 1926, grazie alle felici intuizioni dell'ing. Renato Morandi, viene inaugurato il Nicelli, considerato il primo aeroporto civile italiano, ancor prima di città più importanti come Milano e Roma che non possiedono ancora alcuno dedicato esclusivamente al traffico civile.

Solo nel 1928 apre lo scalo romano del Littorio che, essendo l'aerodromo della Capitale, concentra un consistente traffico aereo e supera per movimento il competitore veneziano.

1928 – Visita del Re al Nicelli - Mario Morandi al suo fianco

Un regio decreto di quegli anni impone per la prima volta delle regole legislative sul traffico aeronautico e provvede all'avvio di servizi passeggeri gestiti da più Compagnie di navigazione aerea. La primogenitura spetta alla Società S.I.S.A. di Trieste (Società Italiana Servizi Aerei dei f.lli triestini Cosulich) che avvia la tratta Trieste-Venezia-Pavia con voli trisettimanali, diventando di fatto la prima linea di aviazione civile operante in Italia. Questa tratta ha sfortunatamente un altro primato poiché, in un volo di ritorno,

vede un Caproni precipitare a Verona causando la morte di quindici passeggeri e conquistando il triste record di prima sciagura aerea civile italiana.

Aereo Caproni del 1928

Molte città, soprattutto del Nord Italia, avendo la disponibilità di bacini acquei, realizzano dei veri idroporti o idroscali, con costi di esercizio più moderati rispetto agli aeroporti classici sul terreno. È opinione diffusa degli esperti dell'epoca che il futuro dell'aeronautica civile siano gli idrovolanti e per un breve periodo sembra sia così. Ancora oggi gli abitanti di Milano godono dell'Idroscalo, diventato il mare e la spiaggia dei milanesi dove trascorrere qualche momento di svago.

Anni '20 – Aero stazione di Milano Taliedo

Idroscalo

A metà degli anni '20, il Ministero dell'Aeronautica annuncia e pubblica che la pista del Nicelli di Venezia è classificata "aeroporto civile per aeroplani" sulle rotte Torino-Trieste, Venezia-Udine e Venezia-Ferrara. In agosto del 1926, con grandi cerimonie e con la presenza di autorità sia locali che romane, viene inaugurato il volo giornaliero Venezia-Vienna via Klagenfurt. Subito dopo, il servizio con Roma-Guidonia/Montecelio, diventa giornaliero per la sostenuta richiesta. Prende il via anche la tratta diretta Venezia-Vienna a cadenza trisettimanale, in accordo con l'austriaca Oesterreichischen Luftverkehr A.G. che vola nei giorni alterni. A supporto, vengono allestiti degli scali tecnici a Ferrara, Klagenfurt e Graz. Le necessità di veloce spostamento crescono e nel 1929 nascono le linee lungo l'Adriatico che collegano Venezia con Ancona, Bari, Brindisi e, ancora, con Firenze e Roma.

Fino al 1930, il campo d'aviazione Nicelli non modifica la sua struttura risalente alla Grande Guerra, che comprende due aviorimesse, una minimale palazzina con poche camere riservate al personale e utilizzata, in caso di necessità, dai passeggeri. La pista è lunga poco più di 850 mt. ed è valutata tecnicamente in questo modo: *"fondo buono, pianeggiante, ricoperto da erba e con una soddisfacente permeabilità"*. Non sono ancora attivi i servizi importanti come l'officina di riparazione e il telegrafo per cui, nel caso, si ricorre all'adiacente idroscalo oppure alla caserma di artiglieria collocata all'interno del forte di San Nicolò. Vengono rimossi con difficoltà gli ostacoli all'atterraggio, abbattendo abitazioni, muraglioni, batterie del forte e tutte le piante adiacenti alla pista. Il Nicelli viene inaugurato ufficialmente il 12 marzo del 1929 e, con giusta ragione, è considerato l'aeroporto dei primati.

Nel 1931, in collaborazione con Lufthansa e grazie ad una apprezzabile allargata visione, si pensa di ampliare i collegamenti con Monaco di Baviera e beneficiare conseguentemente dei ricchi mercati del Nord Europa.

Le prime rotte decollano dal Lido di Venezia

Le merci che arrivano a Brindisi possono attraversare il Mediterraneo con navi del Lloyd Triestino ed essere scaricate al porto di Alessandria d'Egitto. Il tumultuoso sviluppo del traffico aereo è oggetto dell'interesse del regime, che impone la costruzione di una aerostazione in grado di fornire tutti i necessari servizi.

L'inaugurazione della nuova struttura avviene il 4 febbraio del 1935. Fino a prima dello scoppio del Secondo Conflitto Mondiale, lo scalo veneziano del Nicelli rimane al secondo posto dopo Roma e prima di Milano. Si tratta di una espansione che pare senza fine ma, il 29 ottobre 1930, succede l'imprevedibile e tragica morte, come citato all'inizio, dell'ing. Renato Morandi, di fatto l'insostituibile mente e guida della Società. Italo Balbo, ministro dell'Aeronautica del tempo, cerca di accaparrarsi l'aeroporto del Lido e creare una Compagnia Aerea controllata dallo Stato, ma l'operazione non ha il successo che sperava.

Nel 1931 prende avvio la Società Anonima di Navigazione Aerea Transadriatica, fondata ad Ancona nel 1925, trasferita poi a Venezia per opera della Junkers Gmbh che la fa diventare una tra le prime Compagnie Aeree per il trasporto di passeggeri. Nel 1926 viene inaugurata la tratta Roma- Venezia e poi la Venezia-Klagenfurt-Vienna con dei piccoli monomotori capaci di trasportare quattro persone. Umberto Klinger gestisce con esperienza la società e realizza fusioni e concentrazioni talmente valide che, nell'ottobre del 1934, cambia nome in Ala Littoria e diventa ufficialmente la Compagnia di Bandiera Italiana. L'intera struttura, comprese le storiche officine, passa sotto lo Stato e, grazie alla alta competenza tecnica e alla consolidata esperienza del personale, resta operativa per tutti gli anni '30, fino allo scoppio del secondo conflitto mondiale, nel 1940.

Il Nicelli non perde mai il ruolo di seconda base dell'Ala Littoria, sia per l'intensità di traffico che per essere il riferimento per la manutenzione e la riparazione, tanto da impiegare più di cinquecento persone. Nel 1935 viene finalmente inaugurata la nuova, moderna ed efficiente aerostazione che era stata progettata sin dal 1929 dall' ing. Renato Morandi.

Nel 1936, la pista di decollo viene ampliata sia in larghezza che in lunghezza e modificata nell'inclinazione. Un lavoro piuttosto oneroso e impegnativo, in quanto vengono abbattute le casematte costruite dagli austriaci, i bastioni del forte e si procede con il livellamento del terrapieno esterno. Scoppia la Seconda Guerra Mondiale e il Nicelli subisce una nuova militarizzazione. Tutto il personale passa alle dipendenze della SAS (Servizi Aerei Speciali), una unità appositamente creata per collegare le più lontane zone conflittuali come la Russia, l'Africa Orientale e i Balcani che hanno bisogno di rifornimenti oppure del rimpatrio dei feriti. Nel dopoguerra e fino a tutti gli anni '50, il Nicelli riprende la sua abituale attività aeroportuale civile.

La pista del Nicelli… com'è oggi

Sono anni in cui l'aeronautica ha un grande sviluppo e a quel punto si sente l'esigenza di un aeroporto in terraferma, con un respiro più internazionale e predisposto ad accogliere velivoli a reazione di maggiori dimensioni.

Il Venezia Marco Polo viene inaugurato nel 1961 e il progetto è opera dello Studio dell'architetto veneziano Gianpaolo Mar che realizza successivamente anche quello di Treviso. Dopo mezzo secolo di onorato servizio, va in pensione l'obsoleto Giovanni Nicelli, che resta comunque in attività a livello Aeroclub e per aerei di piccolo cabotaggio, specie durante la Mostra del Cinema.

Una storia intrigante lunga cinquant'anni, partita da un'idea di Renato Morandi, un giovanissimo ingegnere che, con una geniale visione futuristica, ha dato il via alla realizzazione di un sogno dell'umanità, quello di volare. Ecco perché il Comune di San Pietro di Feletto, in stretta comunione operativa e di intenti con Pierpaolo Becich di Cà Milone, ha deciso di commemorare una figura che ha scritto una bella pagina di storia dell'aviazione, orgoglio dell'Italia intera. Saranno presenti studiosi, storici, appassionati di aeronautica e, da Ancona, i discendenti diretti di Corrado Morandi, il fratello minore di Renato. Una e tante ragioni per venire il 7 luglio p.v., assistere alla cerimonia di apertura della mostra, godere delle meraviglie dell'Altamarca trevigiana e poter dire … c'ero anch'io.

Ottobre 1918 – Battaglia aerea sopra i cieli di Conegliano
Il Serg. Cabruna attacca da solo una squadriglia di aerei nemici, ne abbatte uno e gli altri se la danno a gambe.

S. A. I.
Società Aeronautica Italiana

tratto da: www.unasci.com
(Unione Nazione Associazioni Sportive Centenarie d'Italia riconosciuta dal C.O.N.I.)

La storia dell'Aero Club di Roma è antica almeno quanto la storia dell'aviazione civile italiana.
Inizia infatti nel 1904, quando un gruppo di appassionati del volo ascensionale, guidati dal Maggiore, Maurizio Moris, fondò a Roma la sezione della S.A.I., Società Aeronautica Italiana, progenitrice dell'Aero Club di Roma.
Il 9 febbraio del 1909 ufficialmente – sebbene già da tempo negli ambienti aeronautici romani si parlasse di una sua creazione – viene fondato sempre a Roma il Club Aviatori con a capo come fondatore e Presidente il Maggiore Maurizio Moris, allora capo della Sezione Aeronautica della Brigata Specialisti del Genio.

Maggiore Maurizio MORIS

Proprio a nome del Club Aviatori il Magg. Moris si recò in Francia per concludere le trattative con Wilbur Wrigth affinchè quest'ultimo venisse in Italia con un proprio velivolo (l'aereo di Wright costruito in Francia da Paul Tissander) e si impegnasse a fornire lezioni di pilotaggio al S.Tenente di Vascello Mario Calderara sino a che, quest'ultimo, avesse raggiunto il brevetto e a fornire parzialmente lezioni al Tenente del Genio, Umberto Savoia – che in seguito verrà seguito dallo stesso Calderara.

Wilbur Wright a Centocelle

Costoro, dopo un breve addestramento, divennero i primi due italiani brevettati piloti d'aeroplano.
Wilbur Wright giunse a Roma il 1 aprile del 1909 ed il primo volo con Calderara avvenne il 1 aprile 1909 sul Campo di Centocelle, messo a disposizione dal Ministero della Guerra.

Brevetto N° 1 Mario CALDERARA

Tra il 15 ed il 26 aprile Wright compì 67 voli a Centocelle trasportando 19 passeggeri col suo biplano.
Con Wilbur Wright volarono l'ex Presidente del Consiglio Sidney Sonnino, il Principe Filippo Doria, l'Ammiraglio Carlo Mirabello, anche alla presenza del Re Vittorio Emanuele III e della Regina Elena.
Wright lasciò l'aereo a Roma come da contratto.
Nel 1910 furono costruiti 7 hangar e inaugurata la Scuola militare di Centocelle, comandata da Mario Calderara, Centocelle divenne la prima scuola militare di aviazione in Italia.
A partire dal 1911 si iniziò a parlare negli ambienti aeronautici romani di fondere tutte le varie associazioni presenti sul territorio e riunirle in un unico grande Sodalizio capace di divenire un polo per tutti gli appassionati dell'arte aviatoria.
Questo progetto viene ufficializzato nel 1913 quando la SAI roma-

na si unì ufficialmente al Club Aviatori e vari associazioni romane minori: il nuovo sodalizio prese il nome di Aero Club di Roma.
Il neo costituito sodalizio aeronautico rivestì e riveste un ruolo fondamentale nello sviluppo dell'aviazione capitolina non solo facendosi promotore di numerose iniziative aeronautiche con rally, manifestazioni, trasvolate.
Numerosi furono i Soci dell'Aero Club di Roma che parteciparono alla Grande Guerra e molti vennero premiati con medaglie al valore militare, qualcuno postumo.
L'Aero Club di Roma non avrà, se non a partire dal 1928, un proprio aeroporto dove mettere la propria sede ed effettuare la sua attività se non il campo di volo di Centocelle inizialmente e vari improvvisati campi di volo capitolini.
Il 21 aprile 1928 si inaugurò l'Aeroporto del Littorio (oggi Urbe) e l'Aero Club di Roma vi si trasferì, trovando una base definitiva dove ancora oggi, come allora, esercita da protagonista il ruolo che la storia fin dal lontano 1904 gli aveva assegnato.

Aeroporto di Roma-Urbe

Cos'è la Flight Safety

tratto da: www.enac.gov.it

La "**Safety**", intesa come insieme coerente di attività ed azioni tese alla sviluppo della sicurezza del volo, in termini di tutela dell'incolumità delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni aeronautiche in senso lato, costituisce una delle connotazioni essenziali dell'attività di governo del sistema nazionale di aviazione civile.
Con il termine Flight Safety si indica la condizione in cui la possibilità di nuocere a persone e/o cose è ridotta, e mantenuta ad o sotto un livello ritenuto accettabile, attraverso un processo continuo di identificazione dei pericoli e di gestione del rischio (Safety Risk Management).
L'eliminazione degli incidenti aeronautici e/o degli inconvenienti gravi resta lo scopo ultimo ma ovviamente il sistema aviazione non potrà mai essere totalmente privo di pericoli e di rischi associati; motivo per cui la safety è una caratteristica dinamica del sistema aviazione, in cui i rischi legati alla *flight safety* devono continuamente essere mitigati.

Essa si basa su metodi di gestione proattivi e comporta l'individuazione, tramite l'analisi di informazioni provenienti dal sistema aviazione (*safety analysis*), di potenziali criticità (*unsafe condition*) prima che esse possano concretizzarsi in eventi disastrosi.
Tale approccio, che integra e completa la tradizionale attività di sorveglianza, si concretizza attraverso lo sviluppo di appositi programmi a livello mondiale, europeo e nazionale e utilizza specifiche metodologie, quali il Safety Risk Management, la Safety Analysis e i Safety Performance Indicators.
La cultura del reporting è la chiave del sistema per la gestione della safety, basato su tre principali componenti culturali: organizzativa, professionale, nazionale. L'interazione tra queste componenti può influenzare notevolmente l'Occurrence Reporting, l'analisi della Root-Cause e la mitigazione del rischio.
Pertanto il miglioramento continuo delle safety performance è possibile quando la safety diventa un valore all'interno dell'Organizzazione, nonché una priorità a livello nazionale o professionale.
Una sana safety culture si basa su un elevato grado di fiducia e di rispetto tra il personale e il management e deve pertanto essere istituita e supportata a livello di senior management. Il sistema di reporting mira a raccogliere informazioni esclusivamente per il miglioramento della sicurezza del volo e la protezione di tali informazioni è essenziale al fine di garantirne la continua disponibilità.
I vantaggi sono due: spesso il personale è quello più esposto ai pericoli, in questo modo il sistema di reporting consente loro di identificare attivamente tali pericoli. Allo stesso tempo, il management è in grado di raccogliere informazioni sui safety hazard e anche costruire un rapporto di fiducia col proprio personale.

**Sistema di segnalazione o reporting.
Si può chiamarlo come si vuole,
ma si tratta semplicemente
di Cultura della Sicurezza!**

tratto da: staysafe.aero/it
by Editorial team – 1 maggio 2023

Che sia in una centrale nucleare, in ospedale durante un trapianto di cuore o in una cabina di pilotaggio di uno Yodel in fase di atterraggio (**cfr. contributi al tema «Lesson learned»**), ovunque il pericolo che le cose non vadano come previsto o che si verifichino degli errori è sempre in agguato. Chiunque può commettere errori; è nella natura delle cose. Negli ultimi anni schiere di esperti, giuristi e politici si sono occupate della gestione degli errori e degli sviluppi imprevisti nel settore dell'aviazione. Ci si potrebbe chiedere perché bisogna complicare le cose anziché semplificarle. Esistono delle disposizioni legali che definiscono le procedure in caso di incidenti o inconvenienti e che stabiliscono quali eventi occorre segnalare. Non va sottovalutato nemmeno l'aspetto comunicativo.

Perché notificare inconvenienti e incidenti?

I voli commerciali sono sempre più sicuri. Questo sviluppo positivo del trasporto aereo commerciale è da attribuire a una serie di fattori, tra cui le importanti conoscenze derivanti da inconvenienti e incidenti. La segnalazione sistematica degli eventi aeronautici finalizzata a migliorare la sicurezza è quindi fondamentale anche per l'aviazione generale.

Con una buona cultura di notifica si crea un contesto in cui le persone osano esternare le proprie preoccupazioni in materia di sicurezza senza il timore di incolpare nessuno. Chi effettua una segnalazione deve essere sicuro che la riservatezza sarà garantita e che le informazioni che ha trasmesso verranno prese in considerazione, altrimenti penserebbe che la sua notifica è inutile.

Tutti gli eventi di aeromobili con equipaggio o a pilotaggio remoto (questi ultimi definiti aeromobili con o senza occupanti nella legislazione svizzera) di cui all'articolo 4 del regolamento (UE) n. 376/2014 devono essere segnalati all'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) tramite il portale di notifica entro 72 ore dalla loro constatazione conformemente all'articolo 20 LNA. L'UFAC ha elaborato una **guida per l'utilizzo del portale di notifica di eventi aeronautici** destinata all'Aviazione Generale.

Segnalazione di eventi conformemente al regolamento (UE) 376/2014 (admin.ch)

Il portale di notifica può essere utilizzato anche per segnalazioni volontarie (un tempo dette segnalazioni SWANS).

Nel dubbio, la regola è: meglio una segnalazione di troppo che nessuna segnalazione.

Anche gli incidenti e gli inconvenienti gravi che coinvolgono aeromobili con equipaggio sul territorio svizzero o aeromobili immatricolati in Svizzera operanti all'estero devono essere notificati immediatamente al Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SISI) telefonicamente (in Svizzera al n. 1414, dall'estero al n. +41 333 333 333), ai sensi dell'articolo 23 LNA in combinato disposto con l'articolo 17 OIET. In caso di incertezza, va ricordato che meglio una segnalazione di troppo al SISI che nessuna segnalazione. L'inquirente in servizio si metterà immediatamente in contatto con chi ha effettuato la segnalazione e prenderà una decisione in merito alle successive azioni da intraprendere.

Cosa accade quando si notificano inconvenienti alle autorità?

Una critica spesso avanzata nei confronti del sistema di notifica è che, anche se gli inconvenienti vengono segnalati, poi non succede nulla.

Gli operatori del settore aeronautico svizzero segnalano all'UFAC gli inconvenienti che potrebbero compromettere la sicurezza dell'aviazione civile. Gli eventi notificati vengono trattati in forma anonima e confidenziale e registrati in una banca dati. Sia il SISI che l'UFAC analizzano tutte le segnalazioni di inconvenienti e incidenti e, se necessario, definiscono ulteriori misure.

Gli insegnamenti tratti dalle notifiche, utili per gli operatori del settore dell'aviazione civile, sono pubblicati alla voce «Lessons learned from Occurrence Reports» o come «SAND» in Internet tramite la campagna «stay safe!». Si intende così evitare il ripetersi di eventi simili o identici.

Le notifiche di inconvenienti vengono anche impiegate per fissare gli obiettivi strategici dell'UFAC nel Swiss Aviation Safety Plan (SASP), il quale illustra le priorità per i cinque anni successivi. Lo sviluppo della situazione è monitorato con l'ausilio del rapporto annuale sulla sicurezza (Annual Safety Report, ASR), che analizza le tendenze in atto.

La maggior parte degli inconvenienti spesso non ha come conseguenza l'adozione di misure di sicurezza.

Per altri eventi vengono definite misure volte ad accrescere la sicurezza, come nell'esempio seguente.

Grazie alla notifica di un inconveniente (airprox tra un aeromobile e un paracadutista) all'UFAC, ai servizi coinvolti è stato fatto notare che le traiettorie di volo si potrebbero incrociare. Sulla base di questa segnalazione, la situazione è stata esaminata sul posto e si è giunti alla conclusione che non possono verificarsi contemporaneamente avvicinamenti IFR e lanci di paracadutisti nel Para-Box previsto. Questa notifica ha quindi comportato la modifica della procedura. Tramite una safety letter e una modifica nell'AIP (pubblicati a fine 2022) è stato possibile ridurre la criticità della situazione.

Discutere insieme degli errori e trarne degli insegnamenti!

Volare è il nostro passatempo e la nostra passione. Per poterlo fare con sicurezza, dobbiamo quindi utilizzare tutti i mezzi possibili. Oltre alle disposizioni legali, esiste un altro metodo efficace: condividere gli errori, i riscontri e le esperienze tratte dall'attività quotidiana di volo. È quello che fanno la campagna «stay safe!» e Aerorevue con la rubrica «lesson learned». La sensibilizzazione e lo scambio sono molto importanti. Chi notifica inconvenienti o racconta la propria esperienza, offre sempre un fondamentale contributo individuale all'aumento della sicurezza nel settore dell'aviazione e fornisce così un supporto al buon funzionamento della cultura di sicurezza.

Segnalazioni di eventi

tratto da: www.bazl.admin.ch
by Ufficio Federale dell'Aviazione Civile (UFAC)

Tutti gli eventi, gli inconvenienti gravi e gli incidenti di aeromobili con equipaggio o a pilotaggio remoto (questi ultimi definiti aeromobili con o senza occupanti nella legislazione svizzera) di cui all'articolo 4 del regolamento (UE) n. 376/2014 devono essere segnalati, conformemente all'articolo 20 LNA, all'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) tramite il portale di notifica entro 72 ore. L'UFAC ha preparato per la General Aviation (GA) una guida per l'utilizzo del portale di notifica di eventi.

Gli incidenti e gli inconvenienti gravi riguardanti gli aeromobili con occupanti su territorio svizzero o gli aeromobili immatricolati in Svizzera su territorio estero devono essere notificati immediatamente al servizio notifiche del Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SISI) conformemente all'articolo 23 della legge federale sulla navigazione aerea (LNA) in combinato disposto con l'articolo 17 dell'ordinanza concernente le inchieste sulla sicurezza in caso di eventi imprevisti nei trasporti (OIET).

Nel dubbio occorre informare il SISI telefonicamente (in Svizzera al n. 1414, dall'estero al n. +41 333 333 333). L'inquirente in servizio si metterà immediatamente in contatto con il richiedente e prenderà una decisione in merito alle successive azioni da intraprendere.

Just Culture Dichiarazione UFAC

Le persone che effettuano la segnalazione non sono soggette a svantaggi sulla base delle informazioni da loro trasmesse all'UFAC nell'ambito della stessa. Questo principio è valido nella misura in cui non vi sia dolo o una grave mancanza nell'obbligo di diligenza professionale.

Reporting Office ROJCA (Reporting Office for Just Culture in Civil Aviation)

ROJCA è un organismo del DATEC istituito per promuovere la cosiddetta just culture (traducibile letteralmente con "cultura giusta") e, in particolare, per la tutela delle fonti delle segnalazioni di eventi che si verificano nel settore dell'aviazione civile svizzera. Le persone che riscontrano una possibile violazione della tutela di suddette fonti da parte delle proprie autorità, della propria impresa o di altre organizzazioni possono informarne il ROJCA.

Il ROJCA non sostituisce il sistema di segnalazione di eventi dell'Ufficio federale dell'aviazione civile: le segnalazioni di eventi strettamente correlati con la sicurezza aerea devono continuare a essere inoltrate tramite tale sistema.

Segnalazione di eventi

in conformità al regolamento (UE) 376/201

tratto da: www.bazl.admin.ch
by Ufficio Federale dell'Aviazione Civile (UFAC)

Gli eventi rilevanti per la sicurezza devono essere notificati all'UFAC entro 72 ore dalla loro constatazione.

Gli eventi da segnalare sono elencati nel regolamento di esecuzione (UE) 2015/1018. All'UFAC possono, inoltre, essere presentate segnalazioni volontarie.

Sia le notifiche obbligatorie che quelle volontarie (precedentemente conosciuto come notifiche SWANS) devono essere trasmesse attraverso un'interfaccia ECCAIRS (per la quale è necessaria un'installazione specifica) oppure sull'apposito portale di notifica dell'UE. Il portale è configurato in inglese, ma le notifiche possono essere fatte anche in tedesco, francese o italiano. Il sistema inoltra automaticamente la notifica all'UFAC. Altre autorità od organizzazioni non hanno accesso alla segnalazione. L'UFAC ha preparato per la General Aviation (GA) una guida (PDF, 9 MB, 14.04.2023) per l'utilizzo del portale di notifica di eventi.

Chiunque segnali un evento attraverso questo canale riceverà, previa comunicazione di un indirizzo e.mail, un messaggio di avvenuta ricezione nonché e un link alla notifica. La notifica viene registrata e analizzata dall'UFAC. Sulla base dei rischi per la sicurezza individuati vengono definite le misure corrispondenti. Inoltre, sul sito Internet dell'UFAC e sulla piattaforma «Stay Safe» vengono pubblicate le conclusioni tratte dall'analisi delle segnalazioni.

Ai sensi degli articoli 10 e 11 del regolamento (UE) 376/2014 i soggetti interessati elencati nell'allegato II del regolamento possono chiedere l'accesso a talune informazioni contenute nel repertorio centrale europeo. Le richieste devono essere inoltrate all'unità SRM (v. contatti). L'uso delle informazioni è disciplinato dagli articoli 15 e 16 del regolamento.

Il processo di gestione a livello UE dei rischi per la sicurezza

1. Individuazione delle questioni di sicurezza (o dei pericoli per la sicurezza) che interessano il sistema aeronautico europeo;

2. valutazione delle questioni di sicurezza (o dei pericoli per la sicurezza), finalizzata a valutare i rischi associati alle conseguenze delle questioni di sicurezza (o dei pericoli per la sicurezza) individuate nella fase precedente;

3. definizione e programmazione delle azioni di sicurezza, con l'obiettivo di individuare le strategie (o le azioni di mitigazione) che permettono di affrontare le questioni (o i pericoli) il cui livello di rischio non può essere tollerato successivamente alla valutazione;

4. attuazione e follow-up, con lo scopo di seguire lo stato delle strategie concordate e presentare relazioni sulle stesse; e

5. prestazione di sicurezza con lo scopo di riesaminare gli ambiti di rischio individuati per valutare se i rischi precedentemente rilevati siano stati mitigati e confrontarli con gli indicatori della prestazione di sicurezza.

IL SENTIERO

di ***MARIO ANTOGNAZZA***

C'è nebbia stamattina, e fa freddo.
Le tegole sui tetti sono bianche e i fili d'erba sono irrigiditi da stupendi cristalli di brina gelata.
Oggi è sabato, e tra poco arriveranno i miei piccoli "Puffi".
Devo sbrigarmi ad accendere il fuoco!

Loro troveranno la casa avvolta da un confortevole tepore, e noi ci riscalderemo il cuore con le loro vocine.
Esco per recuperare qualche ciocco dalla legnaia, mentre un aereo di linea mi sta passando sopra la testa. Istintivamente guardo in alto: non lo vedo, ma sento chiaramente e molto basso il suono delle sue turbine, mentre sta impostando la fase finale per l'atterraggio; casa mia è esattamente sotto la verticale del prolungamento dell'asse della pista di Treviso.
Sono imbacuccato nel mio giubbotto, il rumore si allontana, tra poco i piloti vedranno le luci della pista, e io penso…
Penso a quante volte mi sono trovato nelle condizioni di quei piloti che sono appena passati sopra la mia testa.
Già, ma nel frattempo le cose sono cambiate!
I sistemi di atterraggio strumentale, oggi, si sono evoluti e la sicurezza per i passeggeri è massima, anche in estreme condizioni di visibilità.
Mentre, distrattamente, ripongo nella cesta un pezzo di legna dopo l'altro, immagino di essere a bordo di quell'aereo civile, con tante vite, tanti destini imbarcati, oltre la porta blindata, accanto ai due piloti.

Quante differenze ci separano !

Nella cabina di pilotaggio sono in due, in maniche di camicia, e sulle spalline un po' di strisce dorate. Lavorano in perfetta sincronia mentre una voce maschile, assolutamente asettica, anonima e gutturale, scandisce l'altezza dal suolo, in perfetta lingua inglese.
Fuori, al di là del blindovetro, è tutto grigio, non ci sono riferimenti.
Percepisco la tensione dei due piloti che, seguendo i movimenti che l'autopilota impartisce ai comandi di volo, sono pronti ad intervenire nel caso si noti qualche anomalia.
Hanno iniziato la discesa da molto lontano, per evitare che i numerosi passeggeri, seduti in quel tubo di metallo dietro le loro spalle, possano rientrare a casa dalle loro famiglie, alle loro occupazioni, senza soffrire alcun disagio, passando dall'alto del livello di navigazione, all'inizio del sentiero di avvicinamento finale, molto più in basso.
È stupefacente fermarsi a pensare come una macchina, cosi grossa e pesante, possa riuscire a trovare, nel bel mezzo del grigio nulla, dopo aver sorvolato il mondo solcando i cieli per migliaia di miglia, un sentiero immaginario e scivolarci sopra, fino a toccare l'asfalto con le gomme del carrello, nell›esatta mezzeria della pista.
Davvero tante differenze dividono il loro modo di pilotare da quello che è stato il mio!
C'è, però, una cosa in comune da condividere: **il sentiero!**
La cesta è piena, ma non ho voglia di rientrare, e lascio volentieri galoppare il mio cuore verso i ricordi.
Mi rivedo dentro una tuta da volo grigio verde, con le stellette bianche cucite sul colletto, seduto e legato come un salame al fedele e fidato seggiolino eiettabile.
Come era meravigliosamente bello respirare da una maschera che mi copriva il viso, sotto un casco con i colori del Gruppo, la visiera scura abbassata, con un tubo corrugato di gomma che, uscendo dal mento verso il basso, mi rendeva simile ad un alieno!
E' un'immagine che, in quell'equipaggiamento inconsueto, racchiude e custodisce emozioni che nessun altro può provare!
Mi ritrovo sotto la goccia di plexiglas, spesso e trasparente, immerso nella luce abbagliante del sole con la caratteristica limpidezza delle altissime quote sopra un mare candido di nubi.
Le bombole di bordo mandano ossigeno in pressione nei miei polmoni che si gonfiano ritmicamente.
Sento il mio respiro negli auricolari ed il ronzio rassicurante della turbina. Siamo soli, Gi ed io! Tutto è quiete!

L'ago del NDB di bordo, dopo aver "scodinzolato" a destra e a sinistra nel cerchio nero dello strumento, si stabilizza decisamente nella sua parte inferiore, indicandomi che abbiamo sorvolato la verticale del radiofaro di casa, e lo stiamo lasciando ormai in coda.
E' ora di abbandonare il volo tranquillo e liscio dell'alta quota!
Gi ed io ci tuffiamo decisamente verso il basso!
E' necessario fare parecchie cosette d'ora in poi, una dopo l'altra, nell'esatta sequenza. Ci sono un po' di strumenti da controllare, e altrettante lancette iniziano a muoversi rapidamente: ognuna di esse mi sta dando una precisa e vitale indicazione. Il rumore in cabina cambia decisamente. Il tranquillo ronzio della turbina è soffocato prepotentemente dal soffio e dagli sbuffi dell'impianto di antiappannamento e riscaldamento, aperto al massimo, per evitare che si formi condensa sul blindovetro e sul tettuccio, cosa da evitare soprattutto nell'ultima parte del volo poco prima dell'atterraggio. La procedura di penetrazione strumentale è iniziata.
Com'è ben diversa da quella dei miei collegi civili!
Devo scendere molto rapidamente per raggiungere il prima possibile l'allineamento e la quota esatta per iniziare l'avvicinamento finale. La discesa, oltre che essere rapida, deve essere anche ripida: allora fuori gli aerofreni!
Inizia lo scuotimento caratteristico dovuto all'enorme impatto dell'aria sulle due pale di acciaio che si sono estese con la forza di due pistoni idraulici, sotto la fusoliera… alla faccia della perfetta forma aerodinamica di Gi.
Le orecchie si lamentano, i timpani si gonfiano un po', ma è naturale! La variazione di quota è davvero notevole e la pressurizzazione è decisamente "rustica" come si addice alla tempra dei militari! Il raffreddore è assolutamente bandito!
Il mare di nubi si avvicina rapidissimo e, un istante dopo, sono circondato dal nulla. Mi sono tuffato nella caligine, lasciando il sereno dell'azzurro e la linea ben definita dell'orizzonte lassù in alto.
Le comunicazioni in frequenza si fanno più pressanti, e i dati da memorizzare sono parecchi. Gi ed io stiamo scendendo a capofitto verso la "dura madre terra" e ogni errore di interpretazione dei miei cari strumenti potrebbe avere altrettanto "duri" risvolti!
Ormai ce l'abbiamo fatta! Casa è davanti a noi… ancora lontana, ma la strada è quella giusta. La quota è ferma, le lancette ritrovano, una dopo l'altra, la consueta tranquillità, ognuna nel posto giusto, segno che tutto sta procedendo per il meglio. Attorno a me è ancora tutto grigio, anonimo, senza riferimenti.
La nostra strumentazione, mia e di Gi, è decisamente meno precisa di quella che sta guardando l'equipaggio che è appena passato sopra di me e che, ormai, sarà prossimo al contatto con la pista di Treviso!
Si, Amico mio, a questo punto abbiamo bisogno del Tuo aiuto per poter posare il ruotino del nostro carrello sulla striscia bianca, larga 40 centimetri circa, nel bel mezzo della pista di casa, mentre la turbina ci sta sparando a più di 500 chilometri all'ora nel nulla.
Un aiuto decisivo, importante, insostituibile!
Ho bisogno di te caro Amico del Controllo radar di terra (GCA per i "tecnici").

sistema GCA modello FPN-40 (Ground Controlled Approach)

Egli è rinchiuso, in penombra, in una piccola costruzione nel mezzo del sedime aeroportuale, vicino alla pista.
Avrà fatto, sicuramente, fatica anche lui ad arrivare fin là con questa nebbia, lui che conosce perfettamente le difficoltà che sto incontrando seduto, solo soletto, dietro a quella manciata di orologi neri a tacche fosforescenti che mi stanno aiutando a controllare le tre dimensioni dello spazio.
Accanto a lui, fuori nella nebbia, due piccole antenne paraboliche scandagliano incessantemente la porzione di spazio nella direzione dell'atterraggio. Il mio Amico sta osservando attentamente un monitor, sul quale è tracciata una linea in pendenza, spazzata ritmicamente da un fascio di luce verde fluorescente, che si muove all'unisono con le antenne. E' il mio sentiero di discesa, è la mia ancora di salvezza, ma che solo lui può vedere.
E' un uomo di una razza speciale, il mio Amico!
Fa parte di quel tipo di uomini addestrati a dominare l'ansia che situazioni difficili e spesso con pochissimo, o addirittura nessun margine di errore, attanaglia la mente.
Uomini che si immedesimano nelle condizioni di un pilota in difficoltà, sospeso nell'aria ostile, solo nel suo abitacolo e che, con le sue indicazioni, rimette la vita nelle loro mani.
Il miei Amici, dalle più diverse inflessioni dialettali, che coprono tutto lo Stivale, da nord a sud, isole comprese, ma con la medesima altissima professionalità. Mi vien da ridere, tra me e me…
Ricordo le parole dell'istruttore, durante il mio primo GCA da allievo, chiuso in tendina nel posto posteriore, mentre combattevo contro la cloche e la manetta del mio velivolo, e contro di Lui, colui che mi avrebbe dovuto guidare fino a terra.
Mi disse: "Antognazza, ma credi che quel povero Cristo che si sta sgolando per darti indicazioni e che tu fai di tutto per non rispettare, sia un giocoliere? Abbi un po' di pietà! Stai fermo con quelle zampe e lascia fare all'aeroplano… Vedrai che andremo molto meglio tutti quanti!"

Come sono lontani e belli quei momenti dove stavano spuntando le prime piume sulle ali! Mi soffermo ad osservare il mio respiro che condensa davanti a me!
- "Guizzo …. vi state avvicinando al sentiero" - Ho ancora nelle orecchie questa comunicazione.
Da quel momento in poi io sarò, per il mio Amico, un puntino verde fosforescente che si rinvigorisce ad ogni "spazzata" del radar, a cavallo della linea immaginaria che mi condurrà fino al punto di contatto, mentre il tettuccio è ancora colorato di grigio.
Il mio Amico deve essere così bravo da fornirmi prue ed assetti che tengano conto delle condizioni meteorologiche presenti in quel momento e che possono essere variabili come un soffio di vento. Che soddisfazione vedere le lancette degli strumenti adagiarsi sui corretti parametri e sentire in cuffia:
- "Guizzo, siete ben a cavallo del sentiero, mantenete prua e velocità… Siete alle minime…confermate pista in vista"-
Alzo gli occhi dal pannello degli strumenti davanti a me, guardo attraverso il blindovetro…
- "Pista in vista… grazie GCA… passo con la Torre!"- Rispondo con la voce calma di chi sa di aver riposto la sua fiducia sulla persona giusta. Appoggio le ruote sull'asfalto con uno sbuffo.
Lo strattone del parafreno, spiegatosi dietro di me attaccato al cono di scarico, rallenta drasticamente la mia corsa.

C'è un tempo da lupi lì fuori, ma sono di nuovo a casa!
Grazie Amico GCA! Anche questa volta abbiamo fatto una gran bella squadra!
Fa freddo, il cesto della legna è pieno, la nebbia è ancora fitta… è ora di rientrare!

… l'allora Cap. Mario Antognazza

CURIOSITA'

Perché volano a " V " gli stormi di uccelli ?

tratto da: www.focus.it

In questa disposizione l'aerodinamica facilita il volo di chi sta dietro … vale per gli uccelli, ma anche per gli aerei.

La **formazione a V** prevede che un uccello voli al vertice e tutti gli altri lo seguano sistemandosi in un doppio schieramento, nel quale ciascun individuo vola con una traiettoria parallela a quello che lo precede, ma leggermente spostata verso l'esterno.
Questa disposizione viene adottata sia durante brevi spostamenti, sia per i trasferimenti migratori e viene scelta per ragioni aerodinamiche.
Solo così, infatti, ogni elemento dello stormo riesce a sfruttare i vortici generati dall'uccello che lo precede: vortici che "risucchiano" l'uccello che vola dietro. L'uccello che apre la formazione fa dunque più fatica degli altri e per questo avviene un cambio periodico nel ruolo di apripista.
Non tutte le specie però scelgono questo tipo di volo, tipico per esempio delle oche e dei cormorani.
I passeriformi, uccelli più piccoli e leggeri, volano sparsi o a gruppi, e ciononostante sono tra quelli che compiono i più lunghi tragitti di migrazione.

L'ITALIA È BELLA

Un belga, dalla Germania, ha scritto:

"L' Italia è come quella tipa che ha più talento di tutte, perché è nata bella, più bella di tutte.

È quella più ingegnosa, che si inventa mille cose, perché è piena di risorse.

Sa discutere di storia, di mare, di montagne, sa di cibo, di buon vino, di dialetti, di pittori, di scultori, di scrittori, di eccellenze nella scienza, non c'è niente che non sa.

E quando questa tipa bella e talentuosa inciampa e cade, la platea delle sfigate esulta. È la rabbia delle povere gelose, quelle al buio, perché lei è comunque bella anche quando cade a terra.

L'Italia è una tipa con stivale tacco 12, che nessuna sa portare meglio di lei... solo il tempo di rialzarsi."

(dal web)

L'ANGOLO DELLA RIFLESSIONE

Dove va il Nonno ?

Ho accompagnato mio "padre" in una casa di riposo.
Da oggi sarà anche la sua.
Con me c'era anche mio "figlio".
Ha 8 anni, legatissimo al "nonno" e vedendo che lo accompagnavo con una piccola valigia, mi ha chiesto: *"Papà, dove và il nonno? … Parte?".*
Ed io gli ho risposto: *"Figlio mio, il mio "papà" è vecchio e stanco e non può stare più in casa nostra, non riusciamo più a star dietro ai suoi lamenti e poi non riesce più a mangiar da solo, a lavarsi, a camminare e tante volte si è bagnato anche i pantaloni.*
Ormai sembra come un bambino ed allora il tuo "papà" (che sarei io) *ha deciso di lasciarlo qui.*
Vedrai si troverà bene.
Sai, siamo stati fortunati a trovargli posto qui, ma abbiamo dovuto aspettare diversi anni per avere un posto".
E mio "figlio" mi rispose: *"… allora "papà" mio, quando tu diventerai vecchio come il "nonno" anche io ti cercherò un bel posto e lo farò tanto tempo prima, così sarò sicuro che potrò lasciarti lì".*
Il cuore mio esplose ed una lacrima mi scese.
Abbracciai il "padre" mio, lo presi sotto braccio e lo portai via.
Lo riportai a casa ed ora è lì che gioca col mio "bimbo" e gli racconta le favole. ❤️

NOTIZIE IN BREVE

Momenti tristi

Il **30 novembre 2024** è deceduto il Socio **RAUL BERSANI** "figlio" del S.Ten. Pil. **MIRTO BERSANI** già Pilota nella Squadriglia Folle nel 1932 nella 2° Giornata dell'Ala a Roma.

Il **9 gennaio 2025** è deceduto il Signor **ARMANDO VALLEGA** "papà" del Socio **ROBERTO VALLEGA**.

Il **4 febbraio 2025** è deceduto il Socio Serg. Magg. **LORENZO TESO** già Marconista Meccanico di Bordo

alla *"moglie"* **MARIA ANNUNZIATA** ed ai *"figli"* **MIRTO, MAURO** e **MICHELA BERSANI**,

alla *"moglie"* **MARIA** ed ai *"figli"* **ROBERTO, VIVIANA** e **SONIA VALLEGA**,

alla *"moglie"* **ANNAMARIA** ed al *"figlio"* **LUCA TESO,**

… 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 luglio 2024** il **Socio FRANCO MARIA MAROCCO** ha maturato l'anzianità di grado di **Ten. Colonnello**.

Congratulazioni *ed* ***"in bocca al lupo"*** per il prestigioso incarico di **Comandante delle "Frecce Tricolori"**.

frecce tricolori

DUEMILAVENTICINQUE