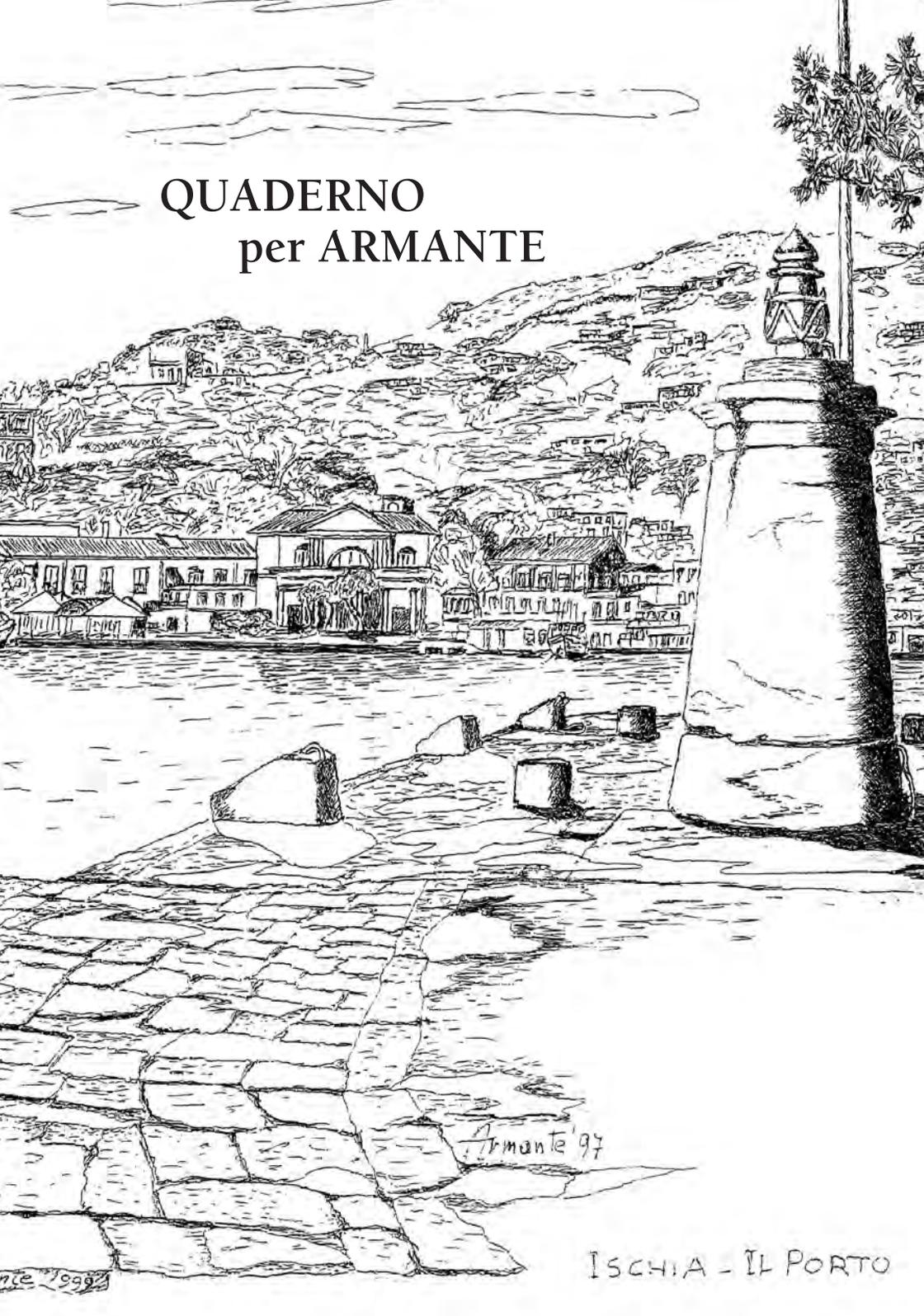


QUADERNO per ARMANTE



Armanite '97

ISCHIA - IL PORTO

Armanite '99

In copertina:

disegno a china del porto di Ischia, opera di Armante Massacesi. Il lavoro veniva aggiornato e completato ogni anno, quando soggiornava nell'isola per le cure termali. Al rientro lo mostrava agli amici promettendo una copia, non appena fosse completato a puntino.

QUADERNO per ARMANTE



A questo quaderno, promosso e curato da Gianluigi Mazzufferi, hanno collaborato: Baldassare Avossa, Carlo Barbieri, Cristina Bezziccheri, Jacopo Bozzi, Filippo Cicconi Massi, Giorgio Fattori, Marco Mazzufferi, Don Angelo Mencucci, Benito Pantaloni, Graziella Sberlati, Italo Rossini.

Editing: Livia Mazzufferi

Ultima revisione dei testi: Fiorella Fattorini

Stampa: Tipografia 75 - Serra de' Conti - aprile 2006

Ringraziamento.

Lonere per la stampa di questa pubblicazione è coperto con parte dei fondi residui dell'associazione S.V.S. (Senigallia Volo Sportivo).

L'associazione, costituita all'inizio degli anni '90 da Armante Massacesi e da Gianluigi Mazzufferi è stata sciolta di fatto nell'anno 2004. I soci sono confluiti nel Gruppo Aviatori Senigalliesi, che - da allora - ha assunto la nuova denominazione di "Aviatori Senigalliesi".

Presidente è Francesco Bozzi, detto Cecco, pilota dalla fine degli anni Trenta. Fu lui che portò in volo, per la prima volta, il giovane Armante, poco prima che entrasse all'Accademia Aeronautica.

Così quando, tanti anni dopo, a bordo dell'ultraleggero Cormorano, Cecco chiese di pagare le spese di un volo, Armante rispose: "No! Tu nel 1953 non mi hai fatto pagare niente!"



Armante e Cecco a bordo del "Cormorano".

COME NASCE QUESTO QUADERNO

Queste pagine sono destinate ad un ristretto numero di amici. Nel ricordo rispettoso e deferente per l'amico scomparso l'iniziativa cerca di seguire la lettera e lo spirito della missiva del 10 novembre 2003, indirizzata "AGLI AMICI DI ARMANTE"

In questa occasione scrivevo: *"Vorrei raccogliere un "quaderno" di ricordi, racconti e testimonianze sul nostro amico Armante. Si badi bene: senza nessuna ambizione e con la franchezza con cui lo ricordiamo noi, suoi amici. Solo qualche immagine ed i nostri ricordi affidati alla penna, per non perdere le tante belle esperienze che abbiamo vissuto con lui!"*

A quell'appello, diffuso in oltre cento copie, hanno dato concreta risposta soltanto un ristretto numero di persone.

Chiedo allora di *"diffondere la richiesta, come se fosse una catena di Sant'Antonio"* in quanto *"le persone che Armante frequentava non erano soltanto nelle mie limitate conoscenze"*.

Mi ero spinto a sollecitare anche *"i compagni dell'Orione e gli amici d'arme"*. Purtroppo, tranne poche e lodevoli eccezioni, non vi è stata l'auspicata condivisione.

Devo infine una spiegazione per aver differito così a lungo la stampa di questo "Quaderno". Ciò è dipeso non solo dall'attesa per ulteriori contributi, ma da questa precisa considerazione. Scorrendo il tempo credo sia più facile evitare che altre persone, magari più suscettibili, possano sentirsi toccate ed in qualche modo coinvolte da queste pagine.

Ribadisco che è *"iniziativa nostra"*, solo per gli amici a lui più intensamente legati. Quindi questa è la *"nostra parte"* di Armante che non possiamo e non vogliamo lasciare a nessuno.



Una delle prime immagini al nostro campo di volo, allora da poco realizzato; sotto la manica a vento e con un'elica in mano, mentre saluta.

Gianluigi

PREMESSA

Dopo aver cercato, con la volenterosa collaborazione di alcuni amici, anche altri testi per questo “Quaderno”, ho deciso di darlo comunque alle stampe. Forse le immagini hanno una eccessiva prevalenza, ma sono elemento di memoria nonché di immediata fruizione per tutti.

Pochissime di queste ricordano Armante nel tragitto della sua lunga carriera militare. Ho privilegiato gli ultimi dieci anni della sua vita: è stato questo il periodo di intensa amicizia, vissuta con grande dinamismo. Questa a me, a noi appare come l'impronta più netta del suo carattere.

Ovviamente - e non poteva essere altrimenti - il volo è stato al centro del comune interesse. Accompagnato però da una costellazione di moltissime iniziative che, giorno dopo giorno, hanno segnato in modo indelebile questo periodo della nostra vita.

Tutto ciò fino a quel terribile e dolorosissimo crepuscolo del 19 aprile 2003, vigilia di Pasqua, quando dicesti: *“Faccio un giro campo, soltanto cinque minuti”*. Ti abbiamo atteso, inutilmente, con mio figlio Marco, di fronte all'hangar. A quell'hangar, frutto di un deciso impegno e di un lungo lavoro, per dare alla città il suo “aeroportino”. Quell'hangar dove avrebbe dovuto essere ricoverato, per la prima sera, il nostro sogno chiamato Yuma.

Senigallia, aprile 2006

Gianluigi



Ultima immagine di Armante.
Sta facendo sera.
Ha da poco indossato la mia giacca a vento.
Ore 18,31 del 19 aprile 2003.

STORIA DI QUEST'ULTIMA FOTO

Aveva dimenticato a casa il giubbotto quel mattino, tant'era la fretta e la gioia di partire, in auto, per ritirare lo YUMA.

Ecco perché, atterrato a Senigallia, dopo il volo di trasferimento da Villafranca di Forlì, m'era parso il caso di offrirgli la mia giacca. Per di più in quel momento stavo per salire io sull'aereo. Mi sedetti a sinistra, con mio figlio Marco, oramai da quattro ore inchiodato a destra. Un rapido decollo e subito su, con un occhio di attenzione in più per il forte vento di scirocco. Un paio di giri campo; dapprima una breve navigazione verso Marotta e poi un largo giro a sud, sulle colline. Quindici minuti di volo e poi a terra. Fu allora che Armante chiese a Marco di levarsi in volo di nuovo, da solo, per provare una manovra di routine, un cosiddetto "simulato", che lui avrebbe osservato dal campo. Dato il forte "vento traverso", aveva sollecitato una esecuzione molto accurata. Quindi ecco di nuovo mio figlio in volo e noi due sotto a guardare.

Intanto avevo scattato questa foto, con la inseparabile digitale, al bordo della pista, testata 04, a venti metri dall'hangar.



Sera del 19 aprile 2003: lo Yuma, dopo il volo di trasferimento da Forlì tocca la nostra pista.

Lo Yuma scendeva inappuntabile, secondo la procedura, e posava di nuovo le grandi ruote sull'erba del campo, con tutta la precisione richiesta.

Giunti a questo punto, molto soddisfatti, si pensava di hangarare il mezzo. Era abbastanza tardi e volevamo rientrare a casa, almeno la vigilia di Pasqua, ad un orario decente.

Armante però chiese di fare un volo, lui, da solo. Conoscendo bene l'inata tendenza a trascurare un poco gli orari fu quasi di routine la mia solita raccomandazione: *"Non ci far aspettare tanto; fai presto"*.

Rispose: *"Sì, cinque minuti soltanto!"*

Sono state per noi le sue ultime parole.

Volevamo partecipare ai concittadini il nostro dolore, i nostri sentimenti, il ricordo. Lo abbiamo fatto così: sul manifesto e nella bacheca del Gruppo Aviatori.

**SENIGALLIA VOLO SPORTIVO
ASSOCIAZIONE SENZA FINE DI LUCRO PER GLI SPORT DELL'ARIA**

Il nostro Presidente ed Istruttore di Volo

Generale ARMANTE MASSACESI

ci ha lasciato, di sorpresa, per l'ultimo volo... da qui all'eternità.

Animatore instancabile, generoso, sempre allegro,

entusiasta di librarsi nel cielo con qualsiasi mezzo,

dal jet all'ultraleggero,

ha regalato l'infinita gioia del volo agli amici più cari.

Gli allievi lo ricordano per una eccellente formazione aeronautica.

*L'associazione sportiva chiede alla città di ricordarne l'esempio
e di seguirne l'opera.*



Il triste giorno delle esequie. Il feretro, all'uscita della Chiesa dell'Immacolata a Senigallia, portato a spalla da un picchetto d'onore dell'A.M.

CENNI BIOGRAFICI

Armante nasce ad Ancona, il 12 aprile del 1934.

Dopo aver conseguito il diploma di geometra, all'Istituto Tecnico Corinaldesi di Senigallia, entra all'Accademia Aeronautica nel 1954, Corso Orione II. Dopo aver volato con l'F-84 è tra i primi piloti italiani che effettuano la transizione sull'F-104 "Starfighter". Diviene comandante del 102° Gruppo del 5° Stormo con base a Rimini. Allo Stato Maggiore opera al 1° Ufficio del 3° Reparto e comanda poi il 6° Stormo all'aeroporto di Ghedi. Termina la sua carriera quale Addetto Militare presso la nostra ambasciata ad Amman, in Giordania.

Da qualche anno Armante voleva che in chiesa, durante le funzioni religiose, si leggesse la preghiera che riportiamo nella pagina seguente. La "poesia" di un giovane aviatore, John G. Magee Jr., morto a soli 19 anni sui cieli inglesi, a seguito della collisione del suo Spitfire.

"Volo Alto" è un brano tratto da una lettera del giovanissimo pilota, scritta ai genitori, tre mesi prima dell'incidente. La traduzione italiana era stata curata da Lucia, una delle figlie. A lui piaceva sottolinearne la scorrevolezza e la rigorosa precisione dei termini.

Il giorno dell'addio ho letto "Volo Alto", dopo la toccante ed articolata omelia di Don Angelo Mencucci.

Poi abbiamo anche ascoltato una lirica, composta per la triste occasione, da Carlo Barbieri, un altro dei tanti amici del Generale.

Un compagno del corso "Orione" ha recitato la "Preghiera dell'Aviatore".

VOLO ALTO

Sono sfuggito agli ombrosi limiti della terra
e ho danzato i cieli su ali argentee di risata;
verso il sole mi sono arrampicato
e ho preso parte alla vertiginosa allegria delle nuvole trafitte dalla luce
e ho fatto una quantità di cose che non puoi neanche sognare -
ho roteato, mi son librato e ho volteggiato in alto
nel silenzio illuminato dal sole.
Sospeso lassù ho inseguito le grida del vento
e lanciato il mio ardente apparecchio
attraverso le immense stanze dell'aria.
Su, su nelle altezze di un bruciante azzurro delirante di gioia,
con buona sorte ho superato le sommità spazzate dai venti,
dove mai allodola o persino aquila hanno volato.
E, con la mente che nel silenzio si innalzava,
mentre percorrevo l'inviolata alta santità dello spazio,
ho teso la mano e toccato il volto di Dio.

John Gillespie Magee

LA NOTIZIA VIA INTERNET

Così scrivevo, 10 minuti dopo mezzanotte, agli amici della grande rete.

Senigallia, 19 aprile

Oggi abbiamo perso l'amico inseparabile, innamorato del volo.

Armante Massacesi, generale pilota, ci ha lasciati a bordo di un ULM, per l'ultimo volo.

Gianluigi e Marco Mazzufferi,
i piloti e gli amici tutti di "Senigallia Volo Sportivo"
e del "Gruppo Aviatori Senigalliesi"



Per cogliere la consueta allegria dei nostri voli! Autoscatto all'interno della rossa cabina dell'ultraleggero "Cormorano", durante un sorvolo della costa.

E QUESTE LE MAIL RICEVUTE

Ho appena letto sul giornale la triste notizia della tragedia e del sospetto di chi sembra essere la vittima. Oggi sarò a Senigallia. Spero proprio che la notizia possa solo rivelarsi ... non esatta o trattarsi di un brutto sogno. Mesti saluti ed Auguri!

Pietro Toschi



Siamo nella stagione in cui si valutava il "Bingo".
Qui in trasferta ad Ozzano con uno dei nostri:
Oswaldo Verdini.

Mi unisco al dolore di Gianluigi e degli altri amici di Senigallia per la scomparsa dell'indimenticabile generale Armante.

Lo ricordo per lo spirito, l'entusiasmo e la disponibilità con la quale ci accolse la prima volta che venimmo a Senigallia in occasione della manifestazione 2001 e per il Raid dei Due Mari dell'anno scorso.

Ciao Armante, vola felice!

Marco Arfelli

Gianluigi,
quanto dici è drammaticamente vero: abbiamo perso TUTTI un VERO AMICO.

Un abbraccio Tino (Argonauta)

La notizia dell'incivolo l'ho avuta ieri sera, ora ho letto purtroppo "Chi", l'abbiamo conosciuto l'anno scorso la prima volta io ed un gruppo di amici, l'abbiamo rincontrato nel mese di agosto e a Lui dobbiamo l'aver dormito al coperto piuttosto che sotto le stelle. Un grande UOMO nel nostro piccolo mondo se quello che dicono in tanti è vero: arrivederci Armante grande

grande UOMO

Oscar Milanese -I 6831-

Ho temuto, fin dalle prime notizie, che si trattasse proprio di Armante ma non osavo pensarlo veramente. Sono davvero dispiaciuto.

Mi unisco al dolore dei familiari e dei suoi amici. Non posso dimenticare la sua simpatia, l'affabilità e la voglia di vivere.

Abbiamo perso tutti un amico, anche quelli che non lo conoscevano.

Flavio Giacosa

Ciao. Oggi abbiamo perso l'amico inseparabile, innamorato del volo.

Puoi immaginare come stia anch'io, ma in questo momento ho solo una grande rabbia per come sembra sia successo: non è assolutamente accettabile che un'ala si rompa in volo, specie su un mezzo robusto come quello. Se appena hai notizie, voci di corridoio, qualsiasi cosa che mi aiuti a capire, fammelo sapere.

Un abbraccio

Rodolfo Biancorosso (Direttore di Aviazione Sportiva)



A Fano assieme a Marco Baldelli, pilota di alianti ed ultraleggeri.

Ciao Gianluigi, scrivo inebetito ed ancora non ripreso dallo sconforto. Non ci frequentavamo spesso con Armante, ma le poche volte che ci si incontrava era una festa.

Ti prego di farmi avere notizie e di fare a nome mio e della mia associazione le più sentite condoglianze alla famiglia.

Con il groppo alla gola ti saluto.

Luca Budelli - AVIO TEAM (TR)

Ancora un AMICO, un Amico e Collega che in tanti anni non ha mai smesso di stupirci con la Sua cordialità, simpatia e disponibilità.

Ci mancherai, anche sapendo che certamente ci sarai vicino ogni volta che in volo ci avvicineremo al Tuo nuovo mondo.

Ciao Armante

Tuo Gégè (Col. Eugenio Vecchione)

Mi unisco al dolore di Gianluigi per la scomparsa del fenomenale e indimenticabile Generale Armante Massacesi. E' ancora vivo il ricordo mio e dei miei compagni di volo della sua infinita disponibilità quando l'anno scorso in agosto abbiamo deciso di pernottare a Senigallia: egli ha sacrificato una mezza giornata per trovarci un alloggio e farci visitare in lungo e in largo la splendida Senigallia.

Non conosco nessuno dei suoi famigliari, ma voglio esprimere le mie più sentite condoglianze a tutti i suoi cari.



Armante tiene il consueto briefing ad un gruppo di piloti giunti dal Nord Italia, appena atterrati sul nostro campo di volo.

Con il generale scompare una figura trainante e insostituibile del volo ultraleggero sulla bellissima costa marchigiana.

Grazie, Generale, grazie per il tuo insuperabile impegno e per la tua inimitabile grinta!

Michael Oberegger (I-6412)

Ho conosciuto Armante la scorsa estate, quando sono atterrato a Senigallia con il mio S9 giallo, di ritorno dal lago di Bolsena.

Non era stato facile attraversare l'Appennino, mi ero ritrovato con basso plafond all'altezza delle cime montuose. Ma mi ero riproposto di atterrare a Senigallia prima di sera, dove mi aspettava la mia compagna. Alla fine

ci riuscii passando per Camerino, arrivando a Senigallia da Jesi. Armante mi venne subito incontro con grande cordialità, il sorriso aperto sul volto gioiale.

Ci presentammo, gli raccontai le difficoltà avute, lui scosse il capo sorridendo e, dimostrando un certo disappunto per il rischio a cui ero andato incontro, puntualizzò: "Ma Marco, dovevi prendere la "Val Topina", è quella la via per venire.., la più diretta, la più sensata!"

Sull'hangar del campo di Senigallia troneggia la scritta: "Ipse dixit: la pista è come la vita, va presa tutta...!" Immane, l'allusione al "rimprovero" di poco prima ci fece tutti sorridere.

Io lo ricordo così: per l'accoglienza e la simpatia dimostratemi, per la passione e l'entusiasmo che riponeva nel volo e nella vita.

Marco Amati

Ciao Gianluigi

Appena oggi ho appreso della scomparsa di Armante della quale sono molto addolorato.

Sono Maurizio Di Mauro ed ero venuto a trovarVi sul campo col mio anfibio Corsario tre anni fa.

E' sempre presente in me il ricordo della Vs. e della Sua personale disponibilità e cortesia, quando ci ha accompagnato a ritirare l'elica danneggiata durante il trasferimento.

Ciao Gianluigi, io e mia moglie Marina Vi siamo vicini in questo triste momento.

Ciao Gianluigi

Sono appena tornato dall'ultimo addio ad Armante, il mio Istruttore, di volo e non solo, a cui devo molto e di cui porterò sempre con me il vuoto che ha creato.

Ti scrivo perchè ci tengo che Armante non muoia una seconda volta... lui può anche cadere, dobbiamo accettarlo, ma non può cadere tutto quello per cui ha dato l'anima e la vita, fino all'ultimo suo istante. Nonostante le forti difficoltà a cui inevitabilmente il Gruppo è ora sottoposto, vorrei poter

dimostrare con queste parole e con tutto il mio impegno possibile, che sarà possibile superarle.

Voglio fare qualcosa, assieme a tutti coloro che credono fermamente nel nostro Gruppo.

Tante cose non le ho vissute, se non di striscio, sentite appena uscire dalla bocca tua e di Armante durante le diverse discussioni fatte al campo e che vorrei ora poter capire.

Vorrei poter dare tutto quello che non ho dato finora... parole ed azioni mancate, a volte forse anche per pigrizia o stupida paura, cose di cui solo ora mi rendo veramente conto di quanto fossero importanti. Vorrei poterti parlare, magari anche domani se per te è possibile, se non hai altri impegni.

Vorrei poter entrare maggiormente nel Gruppo, poter capire tante cose prima della riunione che penso verrà fatta a breve per decidere il destino del Gruppo stesso e per assegnare i nuovi compiti ad ognuno di noi.

Ti ho scritto tutto questo perchè ne sento il bisogno, ti ho scritto perchè per ora non ho la forza di parlare, ma solo di riflettere, ricordare, apprezzare... ed ammettere.

A presto.

Eros

Caro Gianluigi,
Il dolore e lo sconforto mi hanno assalito appena sono venuto a conoscenza del tragico incidente che ha strappato a familiari ed amici il caro Armante. Pur avendolo conosciuto per poco tempo sono subito rimasto colpito dalle sue elevate doti di amicizia ospitalità e grande carat-



Armante con quattro dei suoi allievi: Jacopo Bozzi, Eros Fornasari, Paolo Formiconi e Osvaldo Verdini.

tere. Un vero Leader, un grande Pilota, come un padre per tutti gli amici piloti. Sono veramente senza parole per ciò che è accaduto.

Anche se in ritardo, ti prego di unire ai numerosi messaggi che vi saranno arrivati anche questo mio.

Vi prego di accettare le nostre più sentite Condoglianze.

Stefano Dentice e Francesca Mantegazza

Caro Gianluigi,

ho ricevuto la tua missiva e ti ringrazio. Non so cosa potrò fare ma ritienimi a tua disposizione. Il pensiero vola spesso al ns. comune amico...

Ciao L.

Ciao Livia,

la scomparsa di Armante ha provocato sgomento e dolore in tutta la cerchia dei suoi conoscenti. Vorrei farvi le mie condoglianze, visto che non c'è stato modo di incontrarci; ho visto solo tuo fratello in chiesa e l'imbarazzo non mi ha permesso di manifestare il mio dolore e la mia partecipazione. Ti prego di portare i miei saluti anche a tuo padre, perchè qui al lavoro non ho la sua e-mail.

Riccardo



Senigaglia: all'interno dell'hangar da noi stessi costruito. Armante indica ad un allievo la grande "scritta didattica" posizionata sotto l'aquila dorata, realizzata da Italo Rossini.

ARMANTE

Scorre incredula questa primavera,
che ha voluto donare
brume malinconiche,
ad infiniti tuoi allori.

Quanto è stata breve
la nostra amicizia!
Il respiro gioioso di un attimo,
traccia indelebile
nello scorrere ineluttabile del tempo.

Lacrime, che scavano
fessure silenziose
nella clessidra ormai muta,
solo eco di suoni d'arpa
innalzano verso cieli azzurri
l'attesa, che lacera il velo
delle nostre ombre,
per nuove aurore dove tutto è luce.

L'universo ti sorride,
libero, da voci profane
il sogno è realtà;
solo una stella, ha socchiuso
per te la sua porta d'argento.

Ora, fra nuvole smarrite,
il confine alato dei tuoi pensieri
riposa, il richiamo del tempo
ha voluto i tuoi silenzi.

Carlo Barbieri

RICORDO DI GRAZIELLA SBERLATI

Sono la moglie del Col. Pilota Lanfranco Sberlati, lieta di partecipare a questa raccolta sui ricordi del caro amico Generale Armante Massacesi.

Egli aveva, come dono di natura, un modo di raccontare tutto suo: colorava ogni argomento così bene da coinvolgere totalmente chi lo ascoltava.

L'avevo conosciuto in occasioni liete: pranzi, ricevimenti e non avrei mai immaginato che dietro a questa spontaneità ed allegria ci fosse una persona sensibile e disponibile; qualità che si riscontrano in poche persone.



Metà degli anni '50. Armante poco prima del decollo per l'addestramento sul T 6, in Puglia, durante il "primo periodo". Il suo istruttore è stato Fabio Magnarini.

L'ho potuto constatare durante la lunga e dolorosa malattia di mio marito; egli ci è stato molto vicino con affetto e partecipazione; ci portava le notizie degli amici comuni, parlava dei suoi progetti, della realizzazione del piccolo campo di volo a cui tanto teneva.

La passione del volo era immensa e metteva ben volentieri a disposizione dei suoi allievi la sua grande esperienza.

Dotato di una eccezionale comunicativa, sapeva coinvolgere quando parlava chi lo ascoltava. Tutti noi amici non ci stancavamo di udire le sue battute spiritose e gli episodi più significativi della sua carriera di pilota.

Egli non era quasi mai puntuale e quando lo si rimproverava di arrivare in ritardo, con un sorriso rispondeva: *“Le persone puntuali appartengono a tre categorie: 1° i bancari, 2° i cornuti, 3° i preti”*.

Questo suo modo gaio e spiritoso di raccontare, aveva su di me un potere speciale: riuscivo ad allontanare l'angoscia del momento in cui vivevo e sorridevo; la sua allegria era contagiosa e di ciò gli sarò sempre grata.

A mio marito ha fatto rivivere momenti particolari del volo, discutevano sui tipi di aeroplani ed assieme ricordavano ciò che di bello avevano vissuto nei vari aeroporti.

Si congedava da noi con la promessa che prima o poi avrebbe trovato il modo di portare Lanfranco in volo.

Forse era il sogno di tutti e due che purtroppo non si è potuto realizzare.

Ci avisava per tempo quando avrebbe sorvolato, col suo piccolo aereo, la nostra casa e quel saluto ce lo fece anche il primo giorno dell'Anno, come augurio per un buon inizio. Anche in Chiesa era speciale: leggeva con la sua voce forte la preghiera dell'Aviatore e subito dopo un'altra a lui tanto cara scritta da un pilota canadese.

Lo ricordo come un vero amico, era sempre se stesso e non gli importava cosa gli altri pensassero di lui. Questo senza dubbio era una caratteristica che lo distingueva dagli altri.

Graziella Sberlati

questo è il primo contributo, pervenuto il 25 nov. 2003



L'amicizia che mi legava ad Armante
era di quelle vere e sincere.

Oso ricordare tre episodi significativi dei nostri incontri.

Il primo fu nel lontano 1965 quando Armante, non più pinguino,
ma già Comandante sugli F-104, mi chiese un parere su una decisione
da prendere, se diventare pilota civile o rimanere "libertino" pilota
da caccia.

La mia risposta fu "non mi piacciono i tranvieri".

Afferrò al volo ciò che volevo dire.

Così dopo molti anni lo rincontrai "Combat Ready".

Fu poi a Falconara che lo vidi scendere la scaletta di un Phantom.

Aveva volato - durante una esercitazione congiunta - con il jet allora
più veloce del mondo, in dotazione all' USAF.

Poi un giorno, un terribile giorno, la sua ala si spezzò a bordo di uno
Yuma...

Che dolore, che tristezza.

Italo



Un passaggio molto basso alla “punta del molo” (porto canale di Senigallia). Manovra consueta per salutare il M.llo Rossini, nostro grande amico. Italo, accanito pescatore è il primo a sinistra.



Due chiacchiere al bordo campo: Italo Rossini, pilota di guerra e fanalino di coda della P.A.N. (Tigri Bianche, 1956). Italo ha goduto sempre di grande stima da parte di Armante.



Armante ed Italo hanno appena accolto un ULM. Discutono scherzosamente circa l'esecuzione ideale del “circuitto”.

IL PILOTA ANGELICO

La Squadriglia Collegamenti della S.V.B.A.A. (Scuola Volo Basico Avanzato Aviogetti) d'Amendola - Foggia era allertata e rinforzata con il personale specialista. Ero allora responsabile dell'efficienza linea volo ed avevo anche la responsabilità della Squadriglia. Erano, infatti, attesi otto velivoli F 84 del 5° Stormo di Rimini. Tant'è che ecco lì "in bound" sull'aeroporto per la classica apertura della formazione in "ala destra".

Il velivolo T33 della Scuola sembrava una bicicletta in confronto con l'F 84, cacciabombardiere per eccellenza di quei tempi con i "taniconi" per maggiore autonomia.



4 gennaio 1964. Il Papa Paolo VI vola a Gerusalemme. E' la prima volta che un pontefice esce dall'Italia. Otto caccia F 84 dell'A.M.I., al comando di Armante, scortano l'aereo papale.

Parcheggiati i velivoli, i piloti furono accompagnati al Circolo Ufficiali e li seguì anche per conoscere qualche loro esigenza particolare e la quantità di carburante. Sarebbero partiti dopo appena un'ora. Al Circolo dove, allora, si poteva accedere solo in giacca e cravatta, loro erano tutti "stravaccati" sui divani in tuta da volo con tanto di "anti-g". Tutti a ridere come si conviene

tra i piloti di Gruppo. Battute e scherzi anche perché a dare il fianco all'allegra c'era quel volo.

Sua Santità Paolo VI aveva deciso di recarsi in Palestina. Storico evento e l'enfasi del volo aveva pervaso tutti, specialmente i piloti del 5° Stormo che l'avevano scortato fino al limite delle acque territoriali africane.

Sentii parlare marchigiano e così conobbi Armante che faceva parte della formazione. Facemmo subito amicizia. Lui metteva tutti a proprio agio e diventammo amici da allora.

Tra una bibita e l'altra si presenta l'Ufficiale di picchetto, con la classica sciarpa blu al traverso sopra l'uniforme, con un foglio in mano chiedendo chi fosse il Comandante. Questi, rivelatosi, prese il foglio. Era un telegramma. Attimi di silenzio. C'era forse da ripartire immediatamente?

C'era qualche variante al programma? Tutti dietro alle spalle del Comandante che dopo qualche attimo di silenzio con aria ricercata per l'occasione leggeva il testo: "OCCASIONE VOLO TERRA SANTA DI PAPA PAOLO SESTO, SUA SANTITA' IMPARTISCE BENEDIZIONE APOSTOLICA AT PILOTI ANGELICI SOLERTI GUARDIANI DI AERONAUTICA MILITARE ITALIANA. Firmato SEGRETARIO DI STATO."

Silenzio generale poi gran risata. Tutti, Comandante in testa, per cercare di



Armante e Benito al momento della prova di un ultraleggero, durante uno dei tanti viaggi alla ricerca dell'ULM ideale.

risalire, dai numeri in calce al telegramma, la provenienza. Sì, proprio quella "CITTA' del VATICANO.

Ebbene, Armante e i suoi colleghi, non penso mai abbiano saputo se quel telegramma fosse vero o uno scherzo architettato dalla sala operativa del 102 Gruppo Volo del 5° Stormo, vale a dire dai piloti non eletti per quel

volo. In realtà, scherzo o non, era una anticipazione perché quei PILOTI ANGELICI ebbero, tutti, la CROCE dell'ORDINE DI SAN SILVESTRO da parte dello STATO VATICANO.

I PILOTI ANGELICI un effetto lo generarono ad Amendola. Da quel giorno si poté accedere in tuta di volo al Circolo Ufficiali durante le ore diurne.

Ciao PILOTA ANGELICO.

B.P.

AL TERMINE DI OGNI MISSIONE

E' notorio che ogni missione di volo che si rispetti è preceduta e seguita da idonee procedure.

Non so quale fosse la procedura pre-volo di Armante ma conosco benissimo, per avervi assistito decine di volte, come controllore di volo in servizio, quale fosse la POST-VOLO.

Al rientro da ogni missione gli F104 dirigevano all'INIZIALE e da qui all'APERTURA...:

- Rimini torre LUCE1 all'apertura;



Ai comandi dell' F-104 durante un passaggio sul massiccio del Gran Sasso.

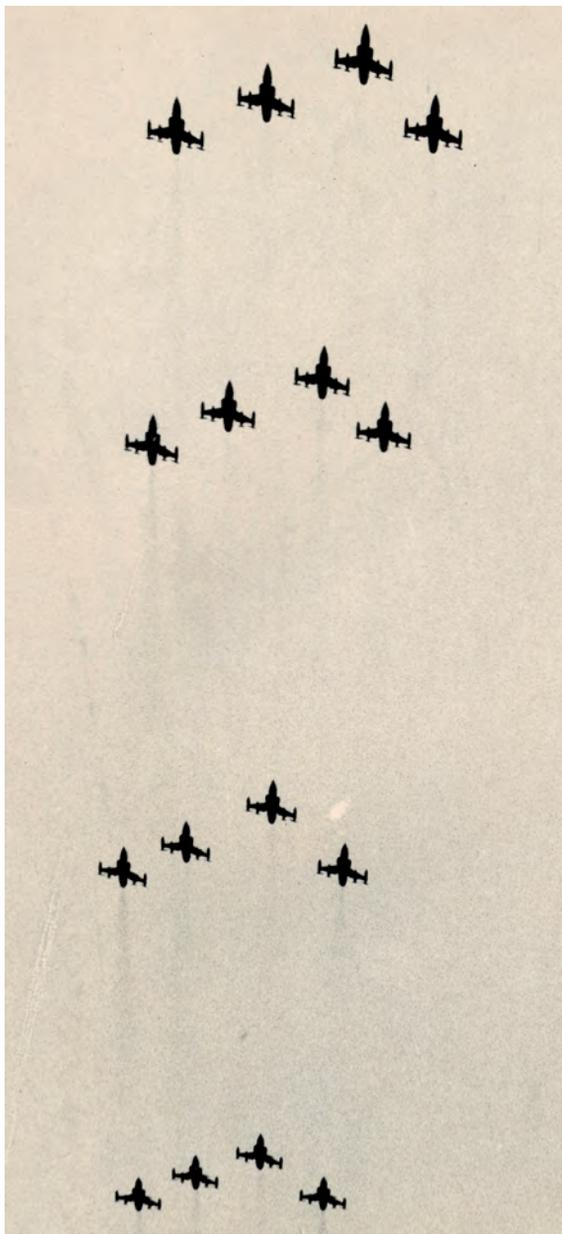
- LUCE1, da Rimini TWR ricevuto, autorizzato apertura ed atterraggio PISTA30 vento calmo;

...dopo l'atterraggio

- LUCE1, al suolo ai 32 liberi in fondo a sinistra;

- in fondo a sinistra, LUCE1.

La pista 12 (e specularmente la 30) era servita da cinque bretelle a destra e cinque a sinistra che la univano rispettivamente alle vie di rullaggio parallele alla pista a destra (lato mare) per l'aerostazione civile e la "Collegamenti" men-



Formazione di F-104 "Starfighter", al comando di Armante. Formazione per la conclusione di una "valutazione NATO".

tre a sinistra (lato monte) per il 102° ed il 23° gruppo.

In una piazzola confinante con l'ultima bretella della pista, al rientro di velivoli militari, erano sempre schierati i pompieri a bordo di un Perlini (mezzo antincendio gigantesco).

- pista libera per LUCE1. A questo punto tutti giravamo la testa a sinistra per controllare (si fa per dire) la procedura post volo.

LF104 si fermava a pochi metri dal mezzo antincendio e lentamente i martinetti idraulici spingevano in su il tettuccio incernierato dietro la testa, seguito dalla mano destra di Armante con le dita chiuse tranne l'indice e il medio tesi e divaricati; in segno di vittoria - penserete voi -, neanche per sogno: erano in attesa della sigaretta accesa che il più vicino dei pompieri, fondandosi giù dal Perlini si precipitava a

portargli.

Dopo un paio di voluttuose boccate di fumo, lentamente riprendeva il rullaggio verso il 102° gruppo, dovendo prima passare sotto la Torre.

Si poteva osservare, mentre rullava, il lento andirivieni della mano dalla bocca fin fuori dell'abitacolo, per scuotere la cenere, fino al termine della sigaretta, all'incirca sotto di noi, che nel frattempo eravamo tutti usciti sul ballatoio della Torre.

Li sotto, facendo forza con le braccia sul bordo dell'abitacolo, Armante si ergeva in piedi sul seggiolino e afferrata la lampo da sotto il collo rapidamente la apriva tutta fino all'inguine, indi con gesto plateale ed in equivoco apriva le mani al di sopra delle spalle e rapidamente le calava avvicinandole all'inguine:

- M'avete roottoooooo i cooglioooooooooniiiiii! - con faccia truce

- Per seerviiiirrlaaaaaaa coomaandanteeeeeee!

Rispondevamo in coro salutando con la mano alla fronte e le guance gonfie dalle risa.

Con gli occhi che ridevano si calava di nuovo nell'abitacolo e riprendeva a rullare fin all'ingresso del piazzale del 102° Gruppo dove i suoi Specialisti lo attendevano, spine in mano, per mettere in sicurezza il velivolo; e li apostrofava:

- Che cazzo ci stareste a fare senza di noi piloti, razza di fannulloni!

Gli specialisti, avvezzi, anziché rispondere, agitavano le spine, che tenevano in mano, in modo più eloquente di cento parole, ridendo di gusto.

Pochi metri ancora fino al punto di parcheggio e poi saltava giù, si fermava un attimo ad osservare il suo 104, due pacche alla fusoliera come ad un destriero di razza poi a tutti quelli che potevano sentire:

- Aohh! Tutti al bar che ve racconto l'ultima che m'è capitata.....

Ed immancabilmente l'ultima, in realtà, era la prima di una lunga serie.....

Rimini, a metà degli anni settanta
Giorgio

UN PO' D'IMMAGINAZIONE, CHE CAVOLO!

Tutto può capitare, dalle cose più eccelse alle più prosaiche. Fra queste ultime la peggio, quella che è più giù del ginocchio ed anche della caviglia, anzi, che sta proprio sotto i piedi, è che la latrina si otturi.

Il comandante del 102° gruppo T.C. MASSACESI Armante, incazzato come pochi, già solo perché era capitato, figuratevi il giorno dopo, nel constatare che l'incidente non era ancora stato risolto, cosa possa aver detto prima di andare in volo al povero aviere di corvè, se al ritorno la turca non fosse stata libera, linda e funzionante!

Certo che l'aria era pesante due orette dopo, visto che con tutto l'impegno e



Il mezzo antincendio "Perlini" (fotografato di recente a Cervia) durante un decollo dell' F- 16.

gli attrezzi inventati per la bisogna né l'aviere né tutti i Leonardo da Vinci che si erano cimentati erano riusciti a sturare la latrina!

Vi lascio immaginare i titoli, le invettive, le indicazioni a quale paese andare, rivolte agli incapaci totali.

La ovvia sfuriata sancì che il comandante doveva fare tutto lui, che tutti gli

altri, nessuno escluso, manco capaci a sturare una latrina erano!

Dunque doveva essere data dimostrazione immediata che era cosa fattibile con un minimo di immaginazione, perciò dispose che un paio di avieri andassero in hangar a recuperare un certo numero di stracci e qualcuno chiamasse i pompieri con l'automezzo dotato della lancia più potente.

Giunti i pompieri con un Perlini (alto come una casa a due piani), Armante ordinò che facessero passare la manica con la lancia da 8 centimetri dalla finestra della latrina, quindi disse ai due avieri che stavano dentro di infilare la lancia nel buco della turca e poi di incastrare gli stracci tutto attorno alla lan-

cia come guarnizione per stagnare ed impedire qualsiasi reflusso. Assicuratosi che tutto fosse come aveva comandato, disse agli avieri di tenere spinto con forza il tubo ch   lui andava fuori a far dar pressione all'acqua. Con l'aria di: *“adesso vi faccio vedere io quanto ci vuole”* si dispose a met   strada fra il Perlini e la finestra del bagno ordinando di dare pressione alle pompe e poi..... *“aprite!”*

I pompieri ruotarono la saracinesca e subito la manica gonfiandosi cominci   a spiralarne come un serpente impazzito fino a tendersi come un arco rigonfia d'acqua e poi ... un rumore sordo, minaccioso, prepotente e il tondo coperchio della fossa biologica fu scagliato in aria come un ufo sospinto da una colonna di escrementi su su diritta alta, alta alta.

Ne piovve per ore.

E Armante?

“Un comandante    un comandante quando prende tre piccioni con una fava: stura la turca, concima il prato ed esercita il personale. A proposito - rivolgendosi ai pompieri - chiamate tutti i mezzi ed annaffiate ma mi raccomando... cominciate dall'asfalto!”

Giorgio

Rimini, a met   degli anni settanta



Rimini: 102   Gruppo, 5   Stormo, comandato da Armante. Schieramento di uomini e mezzi. Lui si trova al centro, avanti.

AVOSSINO

Premetto che durante il periodo di comando di Armante presso il 102° Gruppo era nota la sua abitudine, a dir poco goliardica, di intercalare ogni tanto la parola m... nelle sue espressioni, come a sancire un pensiero, un fatto, una situazione.

Ora di ritorno come altre volte da un normale volo di routine con F 104 “Starfighter”, era sceso dall’aereo seccatissimo, scrivendo sul libretto del veli-



Armante al rientro da una missione, mentre scende dall’F-104.

volo l’inefficienza: “*l’ossigeno puzza di me...*” firmando, *provvedere immediatamente*. La cosa fece scalpore e la notizia fece il giro dell’hangar, ci fu un via vai di specialisti increduli per leggere questa strana inefficienza. Lo specialista intervenuto, intanto, aveva smontato il serbatoio dell’ossigeno liquido intuendo un probabile quanto mai pericoloso inquinamento dello stesso, facendo anche un campionamento che risultò negativo. Da un esame più approfondi-

to successivamente, risultò che era la maschera ossigeno del casco di Armante ad essere inquinata: infatti contenendo anche il microfono della radio, parlando dentro, della saliva si era depositata all'interno e quindi la famosa puzza di me... era nientemeno che la puzza del suo alito.

Insomma individuata la causa singolare, lo specialista dopo tanto lavoro per nulla, scrisse altrettanto goliardicamente sul libretto: *“tirato la catena, controllato ok!!!”*.

Armante offrì una bevuta a tutto il personale. Lo ricordo con il bicchiere in mano, ammettendo *“... eh sì, è vero: ieri sera ho mangiato pesante!”*.

Anche un'altra volta, era finito fuori pista atterrando con F 104 a 190 KTS, senza danni, per “l'apparente” mancato funzionamento dei freni ANTI-SKID. Ma



L'incontro casuale a Poggio Berni con il M.llo Avossa, appassionato di volo ultraleggero.

durante il recupero velivolo gli specialisti, esaminando il cruscotto, capirono subito la causa: Armante si era semplicemente dimenticato di inserirli e a quella velocità, con i freni normali, è quasi impossibile tenere l'aereo dritto specialmente se non te lo aspetti. Ebbene lui ammise lo sbaglio prontamente e invitò tutto il personale per una bevuta al bar.

Ecco, lui era fatto così, grande nella sua semplicità, amante della vita, dell'essenziale, del volo soprattutto in ogni sua forma ed espressione, senza pregiudizi e, per finire con una frase di Voltaire: *“spesso gli uomini commettono errori, ma solo i grandi uomini confessano di essersi sbagliati”*.

Ebbene Armante era grande, un grande uomo anche in questo. Quando guardo il cielo e penso a lui, penso anche che là è stato e là è ritornato, come desidera ognuno di noi amanti del volo!

M.llo Sc.M.e B.
Baldassarre Avossa

LUCE 1

Rimini, domenica mattina di un'estate di tanti anni fa.

Essere di servizio certo non era il massimo della felicità.

Tenente, da poco abilitato alla TWR, con un controllore Maresciallo ed un assistente Sergente Maggiore, come più alto in grado mi trovavo ad essere capo turno (probabilmente era una delle prime volte che avveniva).

- Rimini torre I-FFSY;

- I-SY Rimini TWR avanti;

- Rimini Sierra Yankee è un C 172 decollato da Ravenna per un giro turistico lungo costa, fino a Pesaro indi inversione per un GCA su Rimini e successivo



Un F 104 sotto la neve. Questa foto è stata un regalo di Armante per un Natale degli anni '90.

rientro a Ravenna;

Ora occorre precisare:

1°)- che l'aeroporto di Rimini Miramare era non solo militare ma aveva due cacciabombardieri, armati strike, sempre pronti a decollare H24 ed aperto al solo traffico civile commerciale autorizzato. Figuriamoci un papero sconosciuto!!!

2°)- che il nominativo in codice del comandante del 102° gruppo cacciabombardieri era - LUCE 1 -

al secolo il T.C. ARMANTE MASSACESI.

Senza pensarci un attimo rispondo:

- I- SY abbiamo ricevuto, continuate lungo costa come richiesto, vi informiamo che non siete autorizzati al GCA su Rimini, riportate al traverso del campo, il QNH è 1013.2;

- Rimini TWR da LUCE 1;

Un lampo mi attraversa la mente, capisco che Armante è a bordo del Cessna e insieme a me i due colleghi, che non aspettavano altro per sghignazzare alle mie spalle al mio, per loro certissimo, ripensamento visto il calibro (in ogni senso!) dell'interlocutore a bordo del Cessna.

In pochi centesimi di secondo analizzo la situazione e decido di mantenere la posizione per strozzare lo sghignazzo in gola ai due Sottufficiali!

- LUCE 1 Rimini avanti;

- Rimini... su I-SY c'è LUCE1 che vorrebbe fare un GCA;

- Ricevuto... LUCE1 è autorizzato al GCA su Rimini - mi giro verso i due, che già assumevano l'espressione di scherno, e subito, gongolando dentro di me, aggiungo: Senza I-SY!

Gelo interminabile.

Poi:

- ... Rimini SY ha ricevuto riporterà al traverso.

Tutto il resto si svolse secondo standard.

Ero cosciente che qualcosa mi sarebbe capitato ma non immaginavo certo cosa!

La mattina dopo, entrando al Circolo Ufficiali per il classico cappuccino/corretto, sento Armante che stava raccontando l'accaduto, incazzato come pochi, minacciando cose irripetibili al povero controllore che gli aveva fatto fare una tal figuraccia di fronte all'amico proprietario del Cessna ed i passeggeri con cui si era vantato di potergli far vedere e fare un avvicinamento GCA a Rimini.



Dopo una manifestazione aeronautica Armante prova l'abitacolo di un Mig 21 croato. Mentre fotografavo dicevo scherzando: "Incredibile: un generale della Nato a bordo di un MIG!".

Entro o non entro?

Decido di entrare.

- Chi era quello str..zo in servizio iermattina? - mi apostrofa.

- Comandante ... str..zo... si fa presto... le regole non le facciamo noi e poi poteva fare una telefonata prima... se uno prende una posizione davanti a dei subordinati dopo come fa... sì... insomma c'ero io...

Mentre parlavo, vedendo la sua faccia, scattai verso il bigliardo per metterlo fra di noi.

Partì a razzo superando le espressioni più pittoresche che si possano immaginare per ammaccarmi un po'. Mi fece correre intorno al bigliardo per tutta la mattina fra l'ilarità generale fino a quando un congruo numero di colazioni ma ancor più la stanchezza deposero per un aggiornamento della situazione. Vorrei girare la testa verso la testata e vederti virare in finale, senza poter neanche immaginare che cosa ti sei inventato per far due risate in compagnia. Grande!

Giorgio



S. Messa al campo, celebrata dal cappellano dell'associazione "Gruppo Aviatori Senigalliesi". Siamo al campo di volo, nell'hangar realizzato da "Senigallia Volo Sportivo". Monsignor Angelo Mencucci, è sempre stato grande amico di Armante e di tutti gli aviatori.

RICORDO DI DON ANGELO

La mia è una testimonianza semplice, sincera, personale, nel ricordo, sempre con animo commosso, del caro Armante e del suo tragico, ultimo volo verso L'ALDILÀ.

Tutte le domeniche, immancabilmente partecipava alla Santa Messa festiva della 9.30 nella Chiesa dell'Immacolata; e altrettanto puntualmente veniva a trovarmi in Sacrestia post Missam ed anche se c'erano altri, Egli, come fosse il naturale padrone di casa, stringeva le mie mani fredde (sempre fredde, le mia mani, a 89 anni... le sue caldissime, sempre, come l'esuberanza della sua vita) e mi relazionava adamussim (a puntino) su tre vicende da Lui vissute nella decorsa settimana:

1. i suoi voli, i suoi allievi, i suoi sogni per l'avvenire, i suoi campi di pilotaggio... il nuovo campo che voleva allestire. Mi invitava a benedirlo e ad aprire con lui una esperienza di volo. Quando parlava di volare... sembrava vivere la preghiera a lui carissima "Volo in alto" che leggeva sempre nella festa della Madonna di Loreto, nell'annuale Messa funebre nella Settimana dei Morti in suffragio degli Aviatori deceduti e purtroppo nella Liturgia Esequiale degli ultimi defunti: col. Sberlati e col. Carnevaletti.

2. Mi parlava poi delle sue visite al suo carissimo amico col. Lanfranco Sberlati, paralizzato, deceduto l'11 giugno 2002. Allora diventava serio, triste e descriveva le sue pene, le sue amarezze, depressioni... sembrava rivivere e partecipare al suo Calvario. Con la sua presenza cercava di portargli serenità, coraggio e speranza.

3. E qualche volta mi faceva delle osservazioni sulla Omelia, su eventuali papere... Una volta mi rimproverò: "Oggi hai dimenticato di recitare il Salve Regina!" (la sua preghiera preferita).

Carissimo Armante, c'era un'altra cosa che volevi fare... "Debbo confessarmi!..." ma sempre.. un'altra volta!...E non hai fatto in tempo!

Ma sono sicuro che sarai volato in altri Cieli con quella tessera in mano, la preghiera "Volo in alto".

A handwritten signature in black ink, reading "Mons. Angelo P. Marone". The signature is written in a cursive, flowing style with a long horizontal stroke at the end.

Tragedia a Senigallia, muore il generale Massacesi Aereo precipita in mare

SENGALLIA - Il generale Armande Massacesi, 69 anni di Senigallia, è morto imprigionato nell'abitacolo del suo ultraleggero precipitato in mare nel tardo pomeriggio di ieri. Massacesi era un pilota professionista e presidente dell'associazione Vo lo sportivo Senigallia, era un persona molto conosciuta in città, fratello del consigliere comunale Lucio. Sull'origine della tragedia sono in corso gli accertamenti, ma causare il terribile stato un cedimento dell'ala de

In cronaca

Corriere A



L'ala



TRAGICO VOLO ARMANDE MASSACESI



SI E' INABISSATO COL SUO "ULTRALEGGERO"



Quel che resta dell'incidente



Si sp...
L'ultra...

E' morto precipitando in mare

Il volo del pilota precipita nel mare. La tragedia si è consumata nel tardo pomeriggio di ieri. Massacesi era un pilota professionista e presidente dell'associazione Vo lo sportivo Senigallia, era un persona molto conosciuta in città, fratello del consigliere comunale Lucio. Sull'origine della tragedia sono in corso gli accertamenti, ma causare il terribile stato un cedimento dell'ala de

precedenti
Quel che resta dell'incidente
SENGALLIA - Quel che resta dell'incidente...
SENGALLIA - Quel che resta dell'incidente...
SENGALLIA - Quel che resta dell'incidente...

ICO VOLO LA MORTE DEL PILOTA ARMANDE MASSACESI. FATALE L'URTO IN MARE

ha ucciso l'impatto con l'acqua

Lo provano i tanti traumi riscontrati sul corpo. Nessun segno di ammoreggiamento. Quando è precipitato era ancora vivo

di Sandro Galli
Senigallia - Unico del volo precipita in mare. La tragedia si è consumata nel tardo pomeriggio di ieri. Massacesi era un pilota professionista e presidente dell'associazione Vo lo sportivo Senigallia, era un persona molto conosciuta in città, fratello del consigliere comunale Lucio. Sull'origine della tragedia sono in corso gli accertamenti, ma causare il terribile stato un cedimento dell'ala de

di Sandro Galli
Senigallia - Unico del volo precipita in mare. La tragedia si è consumata nel tardo pomeriggio di ieri. Massacesi era un pilota professionista e presidente dell'associazione Vo lo sportivo Senigallia, era un persona molto conosciuta in città, fratello del consigliere comunale Lucio. Sull'origine della tragedia sono in corso gli accertamenti, ma causare il terribile stato un cedimento dell'ala de



L'ULTIMA FOTO
L'ultima foto scattata dal fotografo di Sandro Galli. Il generale Armande Massacesi, seduto nel cockpit dell'ultraleggero, si prepara al decollo. Sullo sfondo si vede il mare e la costa di Senigallia.



L'ala

L'emergenza vissuta col cuore

Senigallia - Unico del volo precipita in mare. La tragedia si è consumata nel tardo pomeriggio di ieri. Massacesi era un pilota professionista e presidente dell'associazione Vo lo sportivo Senigallia, era un persona molto conosciuta in città, fratello del consigliere comunale Lucio. Sull'origine della tragedia sono in corso gli accertamenti, ma causare il terribile stato un cedimento dell'ala de



L'ala a bordo del peschereccio

LETTERA AD UN AMICO SCOMPARSO

CARO ARMANTE

La tua improvvisa fuga da noi mi ha tragicamente svuotato!
Eri l'amico vero, sincero, generoso, forgiato dalle stellette e
dall'aquila che portavi nel petto.

Il volo il tuo credo! Le forze sostenatrici dell'aria la tua certezza.
Che fascino quando tu mi parlavi di queste componenti dominanti il volo.
Quale entusiasmo giovanile, quasi fanciullesco, e quale esaltazione
quando descrivevi le emozioni e le sensazioni mentre ti libravi nel
cielo con il tuo aereo,

Grande Aviatore!

Io ti guardavo, non sempre capivo, essendo ancorato ferreamente
(anche se ex pilota) alla terra;

Ma forse anche invidiavo i tuoi slanci.

Mi piaceva il tuo modo di porti, di essere giovane e giovanile.

Caro Icaro..... Caro Armante..... Caro amico.....

Forse adesso starai godendo inebriato dal tuo sogno che mai
smettesti di inseguire! Te lo auguro con affetto profondo!....

Oppure adesso sei solo morto, morto, tragicamente morto, morto per sempre.

Mi lasci comunque dentro una grande tristezza, un enorme vuoto.

Addio Armante!

Filippo C.M.



La prova dello Yuma che avremmo poi acquistato. Aviosuperficie di Villafranca (FO), aprile 2003.

CRISTINA

Caro Gianluigi,

Era il 1993 quando ebbi modo di conoscere e frequentare più da vicino Armante. Già lo avevo visto più volte, insieme a te, all'Aeroclub di Fano, ma quell'anno io e Armante ci ritrovammo insieme a frequentare il corso ULM.

Lui, generale d'aviazione, non aveva certo bisogno di lezioni e lo sapevamo tutti ... anche il nostro istruttore che spesso si rivolgeva a lui per avere conferma di quanto diceva. Aveva solo bisogno di quel pezzo di carta che gli consentisse di continuare a solcare i cieli. Tuttavia Armante frequentò seriamente il corso, erano rare le volte in cui mancava e tra noi si instaurò subito una bel-

lissima e sincera amicizia.

Quante volte mi ha suggerito le risposte giuste o spiegato meglio la lezione.

Ci accomunava lo stesso "sense of humor", la stessa voglia di ridere (come si poteva resistere ad Armante?) e ammiravo in lui quella forza vitale, quell'energia che sprigionava intorno, quell'entu-



Controlli pre-volo sul TB 9 "Tampico" dell'Aero Club di Fano.

siasmo della vita in tutte le sue espressioni, quella solidarietà e bontà che nascondeva sotto il tono burbero o ridanciano. Non era normale Armante..... aveva una marcia in più come mi disse lui stesso, vantandosi, una volta che, parlando di Berlusconi, fece una catalogazione degli uomini: a una marcia, a due marce..... a tre marce.. ovvero: dalla mediocrità alla normalità... ma Berlusconi "super omnes" ne aveva cinque e lui, Armante, quattro. Quante risate insieme! Una volta portai con me all'Aeroclub la mia amica Luisa che voleva fare un giro in aereo e lui si offrì di portarla in volo. Noi tutti stavamo chiacchierando, era quasi ora di pranzo e pensavamo ai soliti 10 minuti di giro. Un quarto: niente, mezz'ora: niente, tre quarti: niente. Dopo un'ora

cominciai a preoccuparmi seriamente, l'aeroclub si era svuotato, la mia ansia cresceva e non volevo trasmetterla ai pochi rimasti ad aspettarlo, ricordi



Nella sede dell'Aero Club all'aeroporto di Fano: perplesso, mentre ascolta le tesi del "segretario di Vallanzasca". Questa era un'occasione ricorrente che lo faceva tanto arrabbiare.

forza, nonostante le mie rimostranze ("E' tanto tempo... Non ce la faccio..") mi portò in volo. Fu bellissimo, ancora più bello, intenso, emozionante, proprio perché carico di ricordi, di tante altre volte. Quando scesi, non riuscivo a trattenere le lacrime e mi rifugiai nel bar per isolarmi e mantenere viva quella emozione il più a lungo possibile. Ma Armante, dalla finestra aperta, urlò a tutti: *"Ehi, oggi l'ho sverginata, sono stato io..."* E via con i suoi lazzi.... Era così Armante: zampe da elefante e cuore d'oro. Come non ridere? Non credo



Incontro sul piazzale della Ditta Autolinee Vitali con il vecchio amico Dandolo.

Gianluigi? Finalmente la radio gracchiò .. atterrarono dopo un'ora e mezzo. Avevano fatto un bellissimo giro fino a San Marino e si erano divertiti tantissimo. Non poteva stare a terra Armante, lassù per lui il tempo non esisteva e credo anche per tutti gli amanti del volo. E' un'altra dimensione, un altro spazio, un altro tempo.

Dopo l'incidente di Giorgio, non ho mai più preso il brevetto e sono stata un anno lontano dall'aeroclub perché il dolore era troppo forte ma quando sono tornata, sollecitata dagli amici di allora, vi ho ritrovato. Armante un giorno che ero lì, quasi di

di averlo mai preso sul serio perché ogni volta, anche solo a guardarlo, mi divertivo e mentre ci guardavamo ognuno di noi due cercava la battuta finale per terminare tutti i discorsi in una fragorosa risata.

Non lo dimentico, ce l'ho nel cuore e soffro per te,

Gianluigi, perché immagino quanto ti manchi...

Ecco, questi sono alcuni dei miei ricordi di amica che oggi mi sono venuti in mente, ma ce ne sono tanti altri e quando ci rivedremo vorrei che tu mi raccontassi di questi ultimi anni in cui non ci siamo più visti e vorrei ancora ridere sulle "birichinate" di Armante, il monello che voleva che la vita fosse sempre un gioco.

Con affetto

Cristina



Uno dei tanti scherzi di Armante: qui travestito da talebano (novembre 2001). Il copricapo, un pezzo originale, lo aveva ricevuto in dono dall'addetto militare afgano, ai tempi del soggiorno in Giordania.



Durante uno dei soliti viaggi al Nord, per visitare campi di volo e per provare velivoli, raggiungiamo (in ritardo!) Verona-Villafranca. Qui con il Comandante, Gen. Mario Martinelli che era stato pilota sull' F 104, nel gruppo di Armante.

IN VOLO SENZA BENZINA

Domenica 5 agosto 1995: è una mattinata luminosa, splendida da godere volando con lo Storch. Apriamo l'hangar ed è tutto a posto; anche la carlinga è lucidata a puntino, senza nessuno di quei fastidiosissimi moscerini che ti ritrovi incollati dopo che altri t'hanno preceduto in volo.

E' il primo decollo della giornata; si esce in fretta fuori dall'hangar, prima che arrivi qualcuno che ti faccia perdere tempo con le chiacchiere. Come sempre forte ed imperiosa la voce di Armante : *“Dai, Gianluigi, fai i controlli!”* Il consueto giro e poi: *“Tutto OK, comandante”*. Un salto e siamo a bordo; la check list e poi il consueto *“Via dall'elica”*. Ora un'occhiata alla manica, poi la prova

radio con voce roboante, magniloquente. Silenzio assoluto. *“Bene, vai!”*.

Come sempre sull'ULM il comandante siede a destra e quindi io a sinistra. Consuetudine che ad Armante ricordava il volo militare, mentre invece quello dei civili, con altre regole e tradizioni, prevede il pilota in comando a sinistra.

Siamo quindi pronti dopo tre minuti per un immediato



Molto spesso la mattina, prima di uscire di casa, voleva anche annaffiare il suo orticello. Così, di regola, somnavano ancora un po' di ritardo!

di decollo dal campo di Fano allineati sulla pista 04. Lo sguardo ben attento ai bordi della pista lungo la quale a quel tempo (senza recinzione) si vedevano frotte di atleti correre a tutte le ore del giorno, specie nei festivi.

Con una bella brezza tesa proveniente dal mare stacciamo subito. A 300 ft ha inizio, come di regola, la virata destra. Ecco ora la prua subito ben direzionata verso la nostra città di Senigallia.

Era questo uno degli itinerari di volo più consueti e di routine delle nostre rotte di volo. Sul cielo di Senigallia, come sempre, c'è di che sbizzarrirci. Dapprima

un salto alla periferia sud per il saluto a “Ciarnin”, il Maresciallo Italo Rosini, fanalino delle Tigri Bianche nel lontano 1956. Poi un passaggio sulla collina del Cavallo, con relativo 360, per dar tempo a quelli di casa di uscire sul terrazzo. Lungo traversone e giù al porto fin sopra il Club Nautico dove senz’altro, tra gli equipaggi delle barche ed pigri seduti al tavolo del bar, ci sarà anche lui, Lucio, il fratello. Subito, come diceva con consueta espressione, ma con un profondo affetto: *“Quello str... di mio fratello!”*. Ancora resta da fare un passaggio lungo costa (d’estate 200 metri al largo) o sopra la battigia, in particolare nel tratto di spiaggia dove da sempre è posizionato l’ombrellone della famiglia. Assenti loro, i familiari, beh! avremmo comunque salutato il simpatico



Alla manifestazione ULM di Bassano Armante ebbe modo di provare, per la prima volta, lo Storck. Il nostro Aero Club ne ebbe due in linea di volo fino a quando la DCA bloccò - con una decisione assurda e da noi attivamente contestata - il volo degli ULM sull’aeroporto di Fano.

bagnino.

Mare, soltanto mare, no! C’è poi da fare un sorvolo della valle del fiume Misa, per arrivare magari al vecchio campo di volo (non più in uso) su cui era d’obbligo, sempre, provare un avvicinamento. Non mancava poi qualche altra striscia di terreno da studiare in volo; magari avevamo pensato, nei giorni precedenti passando un po’ di tempo sulle ortofotocarte appese al muro, di farne



Le tre foto - unite tra loro sul retro e ripiegate - avevano come annotazione qualche riga di commento: *“Storia di una emergenza: atterraggio, rifornimento e decollo”*. Poi più o meno: *“Alla faccia di coloro che ridono oggi e che si troveranno nella m.... domani!”*. Le avevo preparate, grazie al solito allestimento di mia figlia Livia, coinvolta come sempre nel dare un tocco grafico ai nostri prodotti.



Sono state da allora, dall'agosto del 1995, sempre infilate nel suo inseparabile borsello. Come sua inveterata abitudine teneva ben in ordine, in questo piccolo borsello, diversi ricordi, cioè le immagini più care. Fu quello stesso borsello che un giorno d'aprile, a Castiglion del Lago durante una indimenticabile manifestazione aerea, finì nel buco del cesso! Figuratevi la vicenda del recupero e gli sforzi per il salvataggio del prezioso contenuto!



Queste immagini servivano ad Armante per una specie di briefing estemporaneo che improvvisava nelle più disparate occasioni. Briefing che era per me, ogni volta, una grande occasione di divertimento, soprattutto per la differente reazione dei destinatari. Le foto erano un ghiotto boccone per chiunque avesse interesse al volo ed alle esperienze di vita del “Generale”.

un'aviosuperficie da sogno. Ecco poi le terre del nostro amico, il conte Filippo, e poi quella immersa nel verde di Piero. *“Dai magari s'è svegliato e vedrai che esce fuori con la sua signora”*. Passiamo anche su Scapezzano. Magari il modellista Simoncioni esce fuori e, come ripeteva sempre sapendo che era un cardiopatico *“Gli prende un colpo per l'emozione”*. Nel mentre lo sollecitavo al rientro su Fano: *“Dai Armante, non facciamo tardi anche oggi, è anche domenica!”*. Saliamo di quota e diamo un'occhiata agli strumenti per verificare i parametri di volo: tutto nella norma, OK.

Dal verde delle ville sparse sulle colline occhieggiano qua e là tante, tantissime piscine azzurre come turchesi. Un flash nel nostro discorso, come sempre tra i mille argomenti più disparati, ci viene in mente un'idea. Magari potrebbe essere un suggerimento per il fisco, perché non proporre una tassa sulle piscine? *“Dai contiamole, tu verso mare, io verso monte”*. Cinque, sei, sette; poi attraversiamo la valle del Cesano ed il numero sale: sono dieci, undici, dodici: *“Ma quante ce ne sono?”* Ora siamo su Mondolfo, su Monte Ciappellano ben sopra i mille piedi. Improvvisamente sentiamo il motore starnutire e poi, repentinamente, vediamo l'elica che si ferma. Bloccata!

In quel momento ero io ai comandi; immediata ed imperiosa la voce d'Armante: *“Occhio alla velocità”* e poi *“Lascia, prendo il i comandi, che c... è successo? Poi dopo attimi lunghissimi, ancora: “Prova a riavviare”*. Niente. *“Siamo nella merda”*, ma l'occhio ora si posa sui livelli dei serbatoi alari. Silenzio, silenzio. *“Occhio, scegliamo subito dove andare. Ricorda però che neanche un rivetto deve rovinarsi, nemmeno uno!”*. Sotto di noi colline, con immensi campi di barbabietole, poi c'è l'autostrada, ma oltre, a sinistra, la pianura. Anzi ci sono degli spiazzini incolti, sì proprio quelli approntati per un parco, per un villaggio che è restato nelle carte dei progettisti.

“Allora Gianluigi ricorda: quando scegli un posto per atterrare deve essere quello. Non lo devi cambiare più. Chiaro? Ecco vedi che ottimizzo il rateo di discesa. Controlli, ancora controlli, occhi aperti, i fili, i fili - guarda i fili Gianluigi - mi raccomando”.

Come sempre Armante aveva la capacità, parlando e scandendo ad alta voce quel che stava facendo, di trasmettere a chi era con lui le nozioni fondamentali del volo. Magari quelle che Fabio Magnarini, il maresciallo istruttore che volava con lui sul T 6, gli aveva sussurrato mentre volava spesso con molto

sonno arretrato.

Poi ancora un ordine preciso: *“Intanto tu chiama la signora Elfride. Che ci mandi qualcuno con dieci litri di benzina!”*.

Aveva “agguantato” il punto preciso, oltre le linee elettriche e telefoniche. Scendendo s’incominciavano a vedere anche i fili, i temibili fili.

Abbiamo appena oltrepassato l’A 14; ecco la linea telefonica che unisce le case poco oltre. Oplà! la scavalchiamo e siamo a nemmeno 100 ft di quota. Quindi a terra in un baleno, e la corsa prosegue perfetta sotto linea elettrica ad alta tensione che, imponente e minacciosa, attraversa la nostra pista improvvisata.

“Ottimo Armante, splendido atterraggio” grido io. E lui: *“Hai visto, nemmeno un rivetto s’è storto!”* Ed ancora: *“Senti, ma hai avuto paura?”* *“Armaaaa... ti sembrerà strano, ma non ho avuto mai timore che potesse accaderti qualcosa. Mi sembrava un atterraggio di routine, anzi quello in un campo di volo in cui venivamo per la prima volta”*.

“Chi sono questi che ci corrono incontro?” Rispondo: *“Vengono da quella casa...avranno visto tutto”*. Dai, scendi e fai ben attenzione a cosa diranno questi st...”.

Dopo cinque minuti giunge sul posto un altro signore, più anziano, che chiede: *“Scusate, io abito in quella casa, quella sopra cui è passato l’aereo. Li ho visti bene: erano due i piloti e l’elica era ferma...”*.

Armante con calma e voce più bassa del solito: *“I piloti? Sì, i piloti sono morti”*.

GiMa



Era sempre difficile dissuadere Armante da una sosta a Riccione nella fabbrica “GT Propellers”. Qui mentre discute con l’amico Tonini, costruttore di eliche.

MINACCIA DEL GALIEGO

160. Il pomeriggio giorno 8,2 ore 1500. Sono stato minacciato con
forza e spinto, talché ho dovuto arrendersi, present e presento
Tentare Franco Pallotta

Appunto autografo di Armante tratto dal brogliaccio di Senigallia Volo Sportivo.

Dal mese di febbraio, per la precisione dopo quella brutta sera del giorno 8, non andava più da solo, al campo di volo.

Da quella sera in cui “il galiego” (individuo con cui avevamo per forza di cose a che fare) lo aveva pesantemente minacciato: non si sentiva affatto tranquillo. Voleva essere assieme sempre a qualcuno: un amico, magari un allievo.

Il più delle volte andavamo assieme e, pur di avermi come compagno, attraversava la città e mi veniva a prelevare direttamente in casa. Qualche volta chiedeva: “C’è l’hai la macchina fotografica?” E la risposta era sempre questa:

“Certo Armante, lo sai bene che è sempre in tasca”.



Eravamo in un campo di volo dalle parti di Verona; tarda serata dell’ottobre 2002. Malgrado l’incipiente oscurità aveva voluto provare in volo l’Eurofox. Data l’invecchiata abitudine di giungere al campo di volo la sera, sempre un po’ tardi, lo avevamo soprannominato, scherzosamente, “pilota crepuscolare”.

Da qualche tempo mi diceva, con molta più insistenza che nel passato: “Mi sembra che bisogna levarsi dai c... il prima possibile”. E poi il discorso ricorrente di tante giornate passate assieme: “Quando andiamo vedere quel campo, quando si va a parlare con Tizio? Ed ancora “Se poi prenderemo “sto benedetto aeroplanino”, come lo chiamava lui con affetto, *vedrai che tutto sarà più facile. Ci divertiremo un mondo. Tanti degli amici oggi titubanti vorranno diventare soci, magari acquistare una quota. Tu che dici?*” A questo punto, sapendo della mia perplessità ad allargare

il sodalizio degli acquirenti e successivi gestori di un mezzo che comunque presentava qualche complessità, il discorso si faceva un po' teso. Quindi lui, con grande abilità (uomo abituato al comando, capiva subito la psicologia di chi aveva di fronte) e come di consueto, faceva glissare il discorso, pronto a riprenderlo, martellante, in altra occasione... Per farmi fretta nella scelta scartava quasi subito, con critiche anche convincenti, quei velivoli che avrebbero avuto tempi di consegna abbastanza lunghi, come ad esempio l'Eurofox che andammo a vedere e su cui volammo, nei pressi di Verona, alla fine del 2002. L'antifona ricorrente, scaramantica come tutte le sue abitudini, era questa: *"Chissà la prossima visita come andrà, a me restano solo pochi mesi quindi non posso perdere un giorno"* Ed io ribattevo: *"Che dici Armante, stai benissimo, un po' di gotta solo quando esageri con le salsicce del sor Luigi"*. E lui *"Sì, magari solo un paio d'anni, fossero anche quattro o cinque... però devo sbrigarmi"*.

GiMa



Dal salumiere di Genga, il "sor Luigi", accanito fumatore, dopo gli acquisti. Spesso chiedeva lui agli amici di poter accendere la loro sigaretta. Aveva smesso di fumare da oltre vent'anni ed era divenuto severissimo con tutti i fumatori.



Una sosta su campi abbandonati dell'Appennino di Arcevia, a 40 chilometri da Senigallia. Qui mentre gusta eccellenti albicocche, in una zona, dove tornavamo da anni.

ORIONE



A bordo dell'Orione, la barca di eccellenti prestazioni, che condivideva con il fratello Lucio.

Negli ultimi tempi s'era raffreddata molto la grande passione per la nautica. Di solito nei lunghi trasferimenti in auto mi faceva un riassunto di tanti aspetti della sua vita, e per quanto aveva a che fare con il mare, cercava le motivazioni per chiudere questo fronte. Talvolta ero io che facevo una battuta dicendo: "Ma dai, Orione, la tua barca, con questo nome così caro, non la puoi lasciare?". Allora lui appariva anche più deciso "Basta, non ne voglio più sapere. Adesso faccio i conti - ho segnato tutto sul quadernetto - e me ne libero. Così compriamo un ULM... magari con il carrello retrattile!"

Ecco, la battuta sul "carrello retrattile" era quella classica che faceva ad ogni occasione quando s'affacciava l'ipotesi di un surplus di bilancio da destinare al nostro ULM.

GiMa



Un pomeriggio in barca molti anni fa. Armante era un eccellente navigatore. Qui mentre insegna a mio figlio Marco come tenere la rotta.

NEL RICORDO DI JACOPO: IL PRIMO ALLIEVO

Non è semplice descrivere Armante...

Il Generale Armante Massacesi (con una sola C come specificava spesso a chi sbagliava nel pronunciare il suo cognome) è per me un simbolo di quello che ho potuto realizzare nel campo del volo.

Lo conoscevo già da quando ero piccolo, e cioè da non molti anni in fondo, in quanto faceva parte della cerchia dei più cari amici del nonno, ma è da quando iniziai a volare con lui che ebbi modo di approfondire il nostro legame “scolastico”.

Fui infatti il primo dei suoi allievi piloti ULM e, anche se i ruoli erano diver-



Primo piano dell'ULM “Cormorano”. Il velivolo scende dalla collina di Scapezzano ed effettua un passaggio basso sul mare.

si, credo che sia stata una prima esperienza per entrambi.

Piacevole per me visti i suoi modi autoritari, utilissimi in un campo in cui potenzialmente si rischia tanto se non si usa la testa, anche se criticati da chi avrebbe preferito delle maniere più gentili.

Comunque ebbi modo di apprezzarlo per la semplicità con la quale gestiva ogni aspetto del volo e per la testardaggine che metteva nel far capire gli errori di chi, come me, era da poco che volava.

Meglio ripetere tante e tante volte sino a che l'errore spariva. Giusto!

Comunque a volte mi è capitato di prendermi qualche “commento” da

Armante (e chi ha avuto modo di conoscerlo può immaginare...) ma devo dire che a parte le prime volte non mi hanno mai fatto una brutta impressione. Sapevo che se non facevo una manovra o una procedura come dovevo Armante me lo faceva notare per la mia sicurezza e non per rimproverarmi, e di conseguenza anche se il gergo del “consiglio” era un po’ rude non era poi un male...

Anzi, era il modo migliore per fare arrivare il “messaggio”.

Chi vola infatti sa che in un secondo di distrazione tante cose possono succedere, quindi perché cercare di fare tanti giri di parole per far notare all’allievo che sta facendo un errore, se esistono delle “abbreviazioni” che rendono subito l’idea di ciò che si sta sbagliando?



Sempre sul Cormorano: si decolla... per un “breve giro campo”, mentre l’allievo - paziente - attende sull’ingresso dell’hangar.

Oltretutto il fatto di non riuscire o di non essere preciso nel fare una cosa che amo era innanzitutto una seccatura per me, ma Armante penso che sapesse quanto mi piacesse, e mi piace ancora, volare. E’ stato un buon maestro, a mio avviso, e soprattutto è stato un caro amico. Puntuale forse no, sbocciato alle volte, ma sempre un amico che mi

ha insegnato tante cose.

Penso che apprezzasse il fatto che dicevo quello che pensavo in faccia alla gente, ed anche se alle volte eravamo in contrasto su qualcosa, comunque mi diceva sempre che era contento che gli chiarissi i miei punti di vista.

Del resto anche lui non era il tipo che aveva bisogno di un intermediario per far capire quello che pensava di qualcuno o di qualcosa.

Era un vero camaleonte, sempre pronto alla battuta e capace di passare dal motto più goliardico al più aulico dei proverbi in latino...

Comunque i ricordi per me più belli, battute e risate a parte, sono quelli lega-

ti al volo.

Ricordo che durante una delle prime lezioni per tutto il volo non dimostravo problemi mentre al momento dell'atterraggio, durante il finale, non riuscivo a richiamare l'aereo al momento giusto.

Lo richiamavo prima facendolo "galleggiare" ad un metro dal suolo.

Dopo un paio di tentativi Armante mi chiese se mi piaceva volare, e la risposta fu affermativa, logicamente.

Gli chiesi perché mi aveva fatto una simile domanda e lui mi rispose che volare era bello e che io effettuavo tutte le manovre del circuito in maniera corretta, ma non bastava.

"Se il circuito è preciso, l'atterraggio lo hai già fatto", diceva, ma quella benedetta richiamata era sempre troppo anticipata...

All'ennesimo anticipo fece un'esclamazione colorita, mi "tolse" la cloche dalle mani ed eseguì un touch and go riprendendo subito quota ed ordinandomi di rifare il circuito e di atterrare. Ci riuscii.

Da quella volta non ebbi più problemi con l'atterraggio.

Dopo qualche tempo venne il momento del primo volo, in maniera inaspettata.

Decolliamo, salgo sino a 600 ft ed eseguo un simulato (una delle manovre preferite di Armante, la sicurezza innanzitutto!) arrivando leggermente più corto rispetto al punto di contatto prestabilito.

Il generale mi ordina di eseguire un touch and go e di fare un altro simulato. Eseguo gli ordini alla lettera e mi riporto a 600 ft.

Via motore, velocità di massima efficienza ed occhio alla pista ("E' come un osso, non devi mai perderla di vista!" dice il Generale). Ottimo l'allineamento, buono il contatto, ma quello che è piaciuto ad Armante è stata la correzione del vento al traverso che avevamo prima di toccare la pista.

"Te la senti di andare da solo?"

"...Beh, preferirei se non ci fosse proprio neanche un filo di vento, mica perché, non si sa mai..."

"Ok. Andiamo davanti all'hangar e pensaci su per qualche minuto!"

Cormorano davanti all'hangar e motore spento. C'era mio nonno...Un caso? Comunque una coincidenza piacevole.

Fatto sta che Armante mi dice di andare da solo.

Controlli ok, motore in moto e rullo fino alla testata 22, allineandomi con prua 40° e preparandomi, con molta tranquillità, al mio primo volo da solista.

All'improvviso Armante ed il nonno si avvicinano in macchina ed il generale si avvicina al mio portello facendomi cenno di aprirlo.

Mi ripete le velocità, le quote e di ignorare quel filo di vento.

Inoltre, come gesto scaramantico, con il dito celeberrimo mi indica di compiere un gesto che non posso descrivere...

Il volo fu bello, ma non ebbi tempo di rendermene conto visto che l'ULM senza Armante era leggero come una piuma e non voleva stare col muso all'ingiù!

Da quella volta in poi utilizzai dei contrappesi per volare da solo.

Inutile dire che ricevetti un paio di "pedate benaugurali" nel di dietro dal

nonno e dal Generale, come vuole l'Aeronautica. E' stato bello, e da quella volta ho avuto modo di credere che Armante si fidasse molto di me, nonostante la differenza d'età e l'abissale diversità e consistenza di esperienza di volo.

Questo è solo un mio ricordo, uno dei tanti, ed è inutile dire come avverta la mancanza del



Volo di trasferimento a Rovigo. Scalo a Poggio Berni (sullo sfondo S. Marino). Armante, con la carta in mano, spiega la rotta a Jacopo.

Generale da una sola C, specialmente visto che con i suoi ricordi alle volte rido per parecchio tempo.

Ad esempio una volta disse a me e agli altri suoi due allievi Eros e Francesco un "proverbio" a proposito della lunghezza della pista che era buona norma adoperare...

La volta successiva in cui ci incontrammo al campo il motto era stato stampato su uno striscione da Eros ed appeso su una trave dell'hangar come monito per chi volesse atterrare troppo corto e come avvertimento per gli avventori a riguardo della gente che avrebbero potuto incontrare su quel campo di volo!

Le risate si sprecarono, ed ancora adesso è un ricordo che fa sorridere. Quello che è successo ha richiesto molto tempo, da parte mia, per essere compreso, visto che a parte la perdita della mia cara nonna materna da piccolo (che fu per me la mia seconda mamma) non avevo mai perso nessun amico fino ad ora.

Oltretutto il fatto che facessi parte del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco quando questo triste evento accadde fu un modo per avere testimonianze ancora più crude di quanto avvenne.

E l'orgoglio di indossare quella divisa non mi evitò di piangere al funerale di Armante...

Purtroppo la vita non ci dà sempre modo di prepararci a simili circostanze, tuttavia non deve fermare la passione né tantomeno cancellare i ricordi di gente speciale che ci è stata vicino.

Personalmente io penso che Armante sia ancora in volo col suo aereo, facendo battute e facendo vedere a tutti coloro che incontra le fotografie della sua bella carriera azzurra traendole dal suo mitico borsello...

Vola, amico mio.

Ciao!

Jacopo

“SENIGALLIA VOLA”

Dopo aver materialmente organizzato, già nei tre anni precedenti una giornata di festa denominata “**Senigallia Vola**” abbiamo condotto in porto l’iniziativa anche nel luglio del 2004, a meno di tre mesi dalla scomparsa di Armante. E’ stata una giornata di festa con note melanconiche e di intenso ricordo che ha visto oltre quaranta mezzi giungere in volo a Senigallia. “Senigallia Volo Sportivo” e “Gruppo Aviatori Senigalliesi” hanno voluto dar corso all’organizzazione dell’appuntamento, come di consueto, sul campo di volo a nord della città. Ciò anche per testimoniare un lungo impegno per la



Tre ultraleggeri sorvolano in formazione la spiaggia durante una manifestazione aerea. Il primo, a sinistra, è ai comandi di Jack Zanazzo. Nell’ULM rosso (a destra nella foto) volano Armante e Marco.

diffusione dello sport del volo ultraleggero.

Oltre quaranta velivoli, dal semplice deltaplano al più sofisticato ultraleggero di ultima generazione, sono giunti puntuali all’appuntamento di luglio. Una giornata caldissima all’insegna del volo, della passione per questi mezzi e per gli sport dell’aria in genere, nonché per la tradizionale occasione di un eccellente appuntamento gastronomico, curato dall’amico e consocio Natale.

L’appuntamento con i colleghi piloti, e con tanti amici conosciuti volando in

tutt'Italia, questa volta ha avuto di fatto un nota di profonda mestizia. Capivamo tutti che si era in un giorno di festa, ma con l'evidente assenza di



Luglio 2001: il nostro campo di volo, dopo una intensa e faticosa attività dell'associazione si è finalmente dotato di parcheggio. Qui potevano sostare, in piena sicurezza (come sempre chiedeva Armante), un buon numero di velivoli.

colui che era stato il nostro primo animatore, il Generale Armante Massacesi. La figura del nostro amico compagno di tante avventure, ed istruttore dell'associazione, riempiva queste occasioni di ritrovo degli appassionati di volo. Il vuoto lasciato, soprattutto per noi amici e concittadini, è di certo incolmabile, un vuoto che sentiamo, pur nel passare del tempo, costante e profondo. In questa edizione della festa c'è stato forse anche un maggior contrasto per il fatto che il successo numerico dei partecipanti è stato ancor più evidente di quello pur buono delle precedenti edizioni.

Mi permetto una nota che s'unisce ad un inevitabile rammarico: proprio Armante, che era il nostro Presidente, aveva molto insistito, con una lettera vergata di suo pugno, poco prima dell'incidente, presso l'amministrazione Comunale per ottenerne un minimo coinvolgimento. A questa istanza non è stata data nemmeno una risposta formale! Meglio così, forse.

GiMa



Inizio anni '60. Armante ed i piloti della squadriglia sul piazzale dell'aeroporto di Rimini.



In volo sulle Alpi con l'F-84. Nel suo inseparabile borsello teneva sempre una piccola foto in bianco e nero. Lui giovanissimo, in bilico sul muso dell' F 84. Oltre i problemi di un equilibrio davvero instabile, faceva sempre notare il suo ciuffo biondo!



C'era poi anche la foto del Koala in volo, l'ultraleggero di cui era stato comproprietario con tre giovani, per un paio di stagioni. Questa immagine l'avevo scattata io, con la piccola Minox che mi seguiva ovunque, da bordo di un TB 9 "Tampico" dell'Aero Club di Pesaro. Quel giorno pilotava Marco e stavamo rientrando su Fano, da Senigallia. Fu allora che lo vedemmo levarsi in volo dalla pista del Cesano. Il vanto di Armante era quello di poter dimostrare che quell'ULM filava ad una velocità di tutto rispetto, oltre i 180 km/h. Infatti dopo poco tempo il Koala ci aveva raggiunti. Prima che addirittura riuscisse a sorpassarci catturai l'immagine. Anche questa foto era inseparabile per lui.

JABIRU

Un bel correre in auto: 1050 chilometri in un solo giorno. Ecco uno dei nostri tanti raid, stavolta al sud dove le occasioni per andare erano sempre minori. Niente a che fare con i blitz nelle afose giornate estive, davvero interminabili, attraverso la viabilità ordinaria della pianura padana. A lui non piaceva la guida in autostrada e quindi sceglieva la viabilità ordinaria: eravamo spesso in viaggio per vedere un ultraleggero, per provare in volo un nuovo modello o per incontrare un pilota, sia un vecchio amico che per fare una nuova conoscenza. Si macinavano qualche centinaia di chilometri soltanto per vedere un campo di volo, seguendo la regola aurea che Armante enunciava sempre: *“Prima si fa la ricognizione a terra e poi ci si va in volo!”*.

Per lui mille chilometri - sempre dividendo le spese di trasferta alla romana - erano una piacevole evasione. Voleva guidare quasi sempre lui, mentre io - inforcato gli occhiali - facevo il navigatore. Magari avevo recuperato, la sera prima su Internet, qualche itinerario alternativo. Annotavo sempre con cura numeri di telefono, recapiti, indirizzi di chi dovevamo raggiungere, qualche volta anche le biografie delle persone da incontrare e poi le caratteristiche dei mezzi che costituivano oggetto di lunghe, interminabili discussioni. Però se appariva una montagna, se vedevamo un albero di una specie non comune o

capitavamo dentro una situazione meteo un po' particolare, il procedere della discussione prendeva di colpo tutt'altro indirizzo. Se poi incrociavamo una bella signora...

Quel giorno, per andare a Salerno-Pontecagnano, era con noi anche mio figlio Marco. Il ragazzo era in Italia, per una breve parentesi, in attesa di ritornare a volare negli



In auto durante uno dei frequenti viaggi alla ricerca “dell’aereo ideale”.

USA. Era stato arruolato quasi a forza nel nostro equipaggio, anche se un po' riluttante. *“Babbo, tu ed Armante girate tutta l'Italia e poi non lo comperate mai questo benedetto aereo!”*. L'idea però di vedere, di toccare, e forse anche di provare personalmente il Jabiru lo aveva convinto e saltò su con noi.

A Salerno nell'hangar avemmo una sorpresa: il velivolo c'era ma aveva le ali smontate. Lo tirammo fuori, sul piazzale. Lo ispezionammo in ogni minimo particolare. Poi Armante salì a bordo per la prova di abitabilità classica, per valutare le posizioni dei comandi, magari per scoprire qualche pecca che c'era sfuggita. Marco salì con lui. Il motore era a posto e la batteria in perfetta efficienza. Lo si può accendere. Si mette in moto al primo colpo. Silenzioso, perfetto. Proviamo anche le cuffie: bene anche la radio è a posto.

Ed a Marco, che siede al suo fianco, dice: *“Sai che facciamo, rulliamo lungo il raccordo e poi, giunti sotto la torre, chiediamo l'autorizzazione al decollo!”*. E dopo un attimo: *“Che ce la diano?”*.

GiMa



Febbraio 2003: aeroporto di Salerno-Pontecagnano, mentre si accingono a salire sul Jabiru “senza ali”.

UN'ASSOCIAZIONE PER VOLARE: STORIA E ATTIVITÀ DI UN GRUPPO DI APPASSIONATI

La città di Senigallia vanta una consistente ed antica tradizione aeronautica: piloti, appassionati, cultori degli sport dell'aria. Insomma gente di ogni tipo, dai piloti supersonici a quelli della domenica, da arzilli reduci con le ferite della guerra sulle spalle ai più estrosi modellisti. Poi i filatelici, gli ingegnosi ed ostinati costruttori di ultraleggeri ed altre simpatiche macchine volanti. Precursore intelligente ed appassionato può essere senz'altro considerato l'indimenticabile Gigin Zazzarini, uomo semplice e generoso che per



All'interno dell'hangar a Senigallia. De-briefing al rientro di un volo di addestramento con l'allievo Paolo Formiconi.

ostinata, profonda passione volle, fin dalla metà degli anni '30, dare vita associativa ed un impulso sociale a queste molteplici energie del settore. Nacque formalmente poi, nel dopoguerra, il "Gruppo Aviatori Senigalliesi" e venne realizzata, presso la chiesa dell'Immacolata, la significativa cappella votiva dedicata ai caduti del

volò. Attorno a questo luogo si ritrovano tanti concittadini, gente da sempre legata all'arma azzurra e alla passione per il volo, agli aerei, al cielo.

Agli inizi degli anni '90 varie favorevoli coincidenze fecero sì che si risvegliasse un interesse pratico, applicato al volo, cioè per il volo "volato" e non solo per quello "chiacchierato e raccontato". Nacque così accanto allo storico "Gruppo Aviatori" anche un manipolo di appassionati, legati tra loro dalla pratica dello sport con gli U.L.M., i cosiddetti aerei ultraleggeri che dai delta-piano ai più sofisticati "tre assi" consentono oggi il volo un po' a tutti. Con la costituzione dell'associazione sportiva senza fine di lucro SVS, "*Senigallia*

Volo Sportivo” il cielo della nostra città vide i primi ultraleggeri, tubi e tela, volare lenti ma eleganti e sicuri sulle nostre teste. Dal primo piccolo campo di volo, lungo la valle del fiume Misa, ci si spostò a nord della città. Non senza le prime incredibili difficoltà, l’associazione debuttò in località Cesano, a ridosso di via Mattei. Qui, dopo una prima sofferta fase di organizzazione logistica, prese vita quella attività regolare che taluni individuano come “l’aeroportino del Cesano”, cioè un regolare campo di volo per ultraleggeri.

La nostra pista di volo è stata frutto del lavoro di molti, della disponibilità di alcune persone, della generosità di altre, ma soprattutto dell’impegno ostinato, convinto ed altruistico di Armante Massacesi. Il nostro generale pilota, che per un attimo, alla soglia della pensione, sembrava avesse archiviato le sue esperienze di volo, dal T6 all’F-104, aveva però ripreso con noi l’attività. Anzi aveva anche acquisito il titolo specifico di “istruttore per il volo da diporto e sportivo” per il solo piacere di praticare questo sport con qualche giovane allievo. Così è stato intensamente in questi anni.

Nel suo ricordo, per mantenere le idee e gli impegni, pochissimi soci dell’associazione “*Senigallia Volo Sportivo*” hanno continuato a volare fino a che non sono stati costretti, di fatto, a gettare la spugna. Quanto possibile prosegue ora sotto la denominazione di “AVIATORI SENIGALLIESI”.

GiMa



Al campo di volo mentre accoglie il C 26 pilotato dall'amico Pino Cirimele.

ARMANTE

Di Armante ce n'è uno solo. Uno particolare. Non e' facile, scrivere di lui. Vivergli attorno e condividere esperienze con lui è tutta un'altra cosa. Ho iniziato a volare nel '94 e da allora ho volato spesso con Armante, con il Cormorano, il Tampico, persino il PA-28 turbo, che volle provare quando presi l'abilitazione. Decretò che era un cesso, pesante e veloce... non è l'aereo per divertirsi.

Invece con il Cormorano, tutta un'altra storia. A volte capitava che fossimo io e lui, soli con il Cormorano. Circuito standard con decollo dalla Marazzana, Scapezzano (saluto a Simoncioni), passaggio basso sulla pista del Cesano



Primi anni '90: prova di un simulatore di volo al PC con Marco e Matteo.

(dove in seguito ci siamo trasferiti), doveroso saluto al Club Nautico, si prosegue per il Ciarnin lungo la costa (Italo e moglie potrebbero essere e casa ed affacciarsi per salutare). Si taglia all'interno per un breve tratto dove sorvoliamo la casa di Sbarbati. E da qui si risale la collina per un passaggio incrociato sopra l'abitazione dei miei genitori.

Ritorno diretto alla Marazzana, missione compiuta! Non l'ho mai visto così felice come in quei giorni. Accompagnandomi a casa si fermava poi delle ore raccontando ai miei quali esperienze "incredibili" avevamo vissuto. Era felice, gli si leggeva chiaro negli occhi (e la mia cena... si raffreddava).

Dopo anni di ricerca è in arrivo un nuovo aereo, le trattative sono lunghe, ma finalmente si conclude. La caparra viene pagata da mio padre e da Armante.

Lasciamo l'aereo a Forlì per una doverosa ed approfondita verifica tecnica.

Io sono a Roma dove sto completando gli esami per ottenere la licenza di pilota di linea.

Laereo è pronto, terminati gli esami mi precipito a casa e la mattina dopo partiamo in macchina per Forlì.

Con lo Yuma per arrivare a Senigallia non abbiamo bisogno di fare scali e quindi non andiamo a vedere nessuna delle piste lungo la rotta.

Effettuo un volo con Roseti per impratichirmi, mentre Armante aveva già volato in precedenza. Poi nel pomeriggio faccio ancora un volo prima del trasferimento a Senigallia.

Federico, un romagnolo verace amico di mio padre, ci accompagna per il pranzo, fa amicizia con il “Generale” e le risate si sprecano.

E’ ora di partire, facciamo gli ultimi controlli, mio padre ci precede nel ritorno, in auto, con la FIAT “Punto” di Armante.



Il consueto passaggio basso sulla darsena del porto di Senigallia per salutare gli amici del Club Nautico.

malefatta aeronautica, insiste dicendo che quel giorno non aveva volato affatto e quindi non può essere lui quello che cercano.

Uno dei Carabinieri, un po’ imbarazzato dice di essere lì soltanto per curiosità... Armante si presenta, capiscono il gioco e tutti finiscono a ridere.

Partiamo per Senigallia, dovremmo aggirare in senso antiorario la città e l’aeroporto civile di Forlì tenendoci a distanza di sicurezza.

Ad Armante non piace l’idea e decide di proseguire diretto e basso; molto basso!!!

Siamo pronti, stiamo per salire in aereo quando arriva sul campo una vettura dei Carabinieri. Armante non resiste! Con le forze dell’ordine ha sempre avuto un rapporto particolare, prevalentemente ironico.

Si avvicina a loro dichiarandosi innocente per qualche

C'è vento e un po' di turbolenza, mi cede i comandi poco prima del campo di volo "Santa Maria" dove faccio un avvicinamento ed un basso passaggio.

Procediamo per Cesena dove sorvoliamo un altro campo di volo, poi si apre la vista su Sant'Arcangelo di Romagna.

Con le mani alzate e il vocione rieccheggiante in cuffia comincia a recitare la preghiera dell'aviatore. Tutta, senza interruzioni, ed estremamente serio!

Non lo aveva mai fatto prima con me, non sapevo proprio come prenderla. Ma Armante è così... a volte è imprevedibile.

Poi passaggio a "Poggio Berni" e diretto a San Marino dove vediamo un P-92 giallo nel circuito attorno alla pista arrampicata su per la collina.

Ho il GPS ma Armante mi anticipa sempre, vuole trovare tutto a vista, riconosce a memoria ogni



Aviosuperficie di Villafranca (FO). Inizio aprile 2003: stiamo valutando il velivolo prima di decidere per l'acquisto.

picco, ogni antenna, ogni vallata. Quella zona è un po' come casa sua, ci ha volato per tanti anni.

La media in crociera economica è sempre stata superiore ai 140km/h. Questo dato ci lascia sognare futuri x-country inimmaginabili con il Cormorano.

La tentazione è forte, Armante continua a ripe-

tere che vorrebbe atterrare a Fano, d'altronde da "Val Cesano" altri lo fanno in continuazione, perchè noi no?

Fortunatamente desiste, e procediamo diretti per Val Cesano, l'ultima aviosuperficie prima della nostra. Ancora un basso avvicinamento con me ai comandi.

Procediamo per la costa dove rallentiamo solo per sorvolare un punto sul fiume in precedenza indicato come idoneo per una nuova pista.

Poi siamo a casa. Mio padre aspettava da tempo, ovviamente eravamo in ritardo! Sorvoliamo ma senza atterrare, un saluto al Club Nautico è di dovere!

Siamo contro vento ma l'abitudine al Cormorano mi fa sentire davvero "veloce".

Virata di 180 gradi sul molo, affondata docile fino dietro gli scogli, e questa volta, con il vento in coda, la velocità si vede. Arriviamo al campo in una manciata di secondi, volando rasente all'acqua.

Quante cose in un solo volo!!! Armante schizzava gioia da tutti i pori.

Atterriamo e porto mio padre in volo, arriviamo fino a casa, così mia madre e mia sorella possono vedere il nuovo arrivato.

Poi volo da solo per effettuare una manovra richiesta da Armante e per puro divertimento. Atterro e ripenso al piacere in volo ed ora pure in rullaggio, le ruote tundra e i balestroni fanno il loro dovere. Il povero Cormorano e' ormai storia.

Spenso il motore proprio davanti l'hangar, è ora di metterlo al riparo per la notte.

Armante visibilmente entusiasta si avvicina e dice, *“Vado su da solo! 5 minuti e torno”*.

Mio padre insiste che faccia presto: i 5 minuti di Armante li conosciamo bene. Ricordo una delle battute classiche di Armante: *“Non dire mai quanto tempo intendi stare in volo. Un volo può durare da un secondo ad un' eternità”*.

Marco



Sul campo di Senigallia: 19 aprile 2003, manca poco alle ore 18. Il “nostro” Yuma è appena atterrato dopo il volo di trasferimento da Villafranca di Forlì. Armante siede a sinistra e Marco a destra.

PERIZIA DI BLASI, 2003 - STRALCI

CAUSE DELL'INCIDENTE

La causa ... è da attribuire esclusivamente al cedimento del montante alare sinistro, in prossimità della saldatura della parte tubolare alla piastra di collegamento alla fusoliera.

Il montante alare sinistro, variato per disegno da doppio a singolo nella parte inferiore, chiuso nella parte inferiore ed aperto nella zona superiore, a seguito della condensa dell'umidità dell'aria, aveva corrosivo gravemente la sua faccia inferiore in prossimità del gradino provocato internamente dal cordone di saldatura eseguita ... con tecnica di saldatura diversa tra montante destro e sinistro.



Particolare del montante alare sinistro: si evidenzia la frattura che ha causato l'incidente.

Pertanto l'incidente è riconducibile alla sottovalutazione in manutenzione degli effetti corrosivi nel tempo su un montante ... con fenomeni di esaltazione di tensioni locali.

Il Consulente Tecnico esclude una responsabilità esclusiva oppure concorrente sull'apparecchio col montante sinistro corrosivo a carico del pilota Armante MASSACESI nell'ultima fase del volo, poiché non sono stati riscontrati danni contemporanei sulle due semiali, come potrebbe accadere nel caso di superamento della massima velocità permessa in affondata, oppure nel caso di superamento della massima G permessa in brusca richiamata.



Il pontone dei Vigili del Fuoco mentre procede al recupero.

PERIZIA (integrativa) DI BLASI, 2004 - STRALCI

Il Consulente Tecnico chiarisce che la realizzazione della saldatura della parte tubolare del montante alare sinistro alla piastra di collegamento alla fusoliera, effettuata con tecnica diversa rispetto al montante destro, in concreto ha anticipato il tempo di grave completa corrosione della parte tubolare del montante sinistro rispetto al destro, poiché entrambi i montanti in acciaio, aperti superiormente e chiusi inferiormente, erano inevitabilmente soggetti a corrosione interna ed a conseguente rottura durante l'impiego, a causa della insufficiente progettazione/costruzione/manutenzione, risultata anche atipica per gli ultraleggeri.

ULTIMA CONSIDERAZIONE

Aggiungo infine questa *“nota di interpretazione”*, come l'ha definita Benito. Il ragionamento da lui spesso sviluppato organicamente, in maniera impeccabile, per la redazione delle perizie di parte, evidenzia in estrema sintesi quanto segue:

“Perché mai su un velivolo avrebbero dovuto essere installati due montanti alari (destinati quindi alla stessa funzione tra loro) di diversa fattura?”.



Porto di Ancona (sullo sfondo la cattedrale di S. Ciriaco). Lo sbarco dei resti dello YUMA ancor più gravemente danneggiati dopo il traumatico recupero.



Sera del 19 aprile 2003: spiaggia di Senigallia. Lo YUMA è da poco precipitato in mare. Sul posto due imbarcazioni incrociano nel tentativo di individuarlo. Dal cielo l'eliambulanza, pilotata dal Com.te Lacerra - anche lui amico di Armante - cerca di localizzare l'aereo che giace sul fondo.

