

Zeitschrift: Treterre : semestrale di Terre di Pedemonte e Centovalli
Herausgeber: Associazione Amici delle Tre Terre
Band: - (2003)
Heft: 40

Rubrik: Tegna

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



A vicinarsi ad attività aeronautiche nelle più varie forme è sempre stato il sogno di migliaia di ragazzi. L'attività di volo, oggi alimentata da pellicole cinematografiche eccitanti di looping e tonneau, esercita un fascino a cui un giovane difficilmente si sottrae. Com'è stato il caso anche per il ragazzo Vivando Formentini (oggi pensionato) che, appena uscito dalla scuola, intraprende la carriera di pilota militare. Vivando è un uomo che ha vissuto nel volo e per il volo. Lo si capisce subito. A lui abbiamo chiesto di tratteggiare la strada percorsa e le sensazioni provate nell'arco della sua vita operativa che l'ha portato, tra l'altro, ad essere il primo pilota ticinese istruttore di volo d'elicottero.

Ai primi decolli - nel 1948 - sotto l'occhio attento di Olinto Carmine Vivando comincia a misurarsi con se stesso ed ogni ostacolo che riesce a superare lo riempie d'orgoglio. La sua mente è quella di un neofita, fortemente ricettiva ed entusiasta, la sua esperienza è ancora ovviamente limitata ma i suoi riflessi sono sempre pronti a reagire. In quell'ambiente comincia a vivere una nuova vita



Vivando Formentini, pioniere del cielo

con l'esaltazione della giovane età. Sempre nel '48 stacca il primo brevetto di pilota d'aeroplano. Nell'estate del 1950 svolge la sua Scuola reclute nelle truppe d'aviazione a Payerne; l'anno seguente inizia quella di sottufficiale nei panni del candidato pilota militare.

Con il trascorrere del tempo e l'acquisizione di nuove conoscenze, Formentini diventa un professionista del volo; l'entusiasmo non scema, si consolida, semmai, su basi più robuste. Gli aeroplani divengono sempre più complessi e sofisticati: vola i Bücker, l'Harvard II B poi sale sui più performanti Morane D-3800 e 3801. La preparazione richiesta è, di volta in volta, maggiore. Il 25 maggio 1952 ottiene il brevetto di aviatore. Conosce sempre più a fondo i limiti propri e quelli delle macchine assegnategli. Soprattutto quando diventa pilota professionista in seno alla squadriglia di sorveglianza 1. Tecnico e pragmatico, dotato di humor, è un uomo fondamentalmente pacifista anche se vola su aerei dai nomi che incutono timore: Vampire, Venom e Hunter per non citarne che alcuni.

Passano gli anni e questo professionista del volo di Tegna nel 1958 viene scelto quale pilota d'elicottero. Un velivolo allora nuovo sulla scena anche per l'aviazione militare del nostro Paese. Segue la formazione sull'Hiller 360 e sul Djinn per poi passare all'Alouette II e, infine, sulla versione più aggiornata, la III (tra l'altro ancora oggi in servizio). Nei primi



Il brevetto di Vivando

Nel 1952 su Vampire



Sotto: 1959 Mustang P-51



↑ 1952, scuola piloti Locarno velivolo Morane 3001



1952 Vivando prima di iniziare un volo acrobatico →

anni Sessanta è delegato dal Comando dell'Aviazione militare per missioni all'estero. Il suo compito è quello di studiare l'impiego dell'elicottero quale mezzo di trasporto e di allestire la documentazione tecnica per l'istruzione dei futuri piloti. Soggiorna così in Francia, Germania, Italia, Lussemburgo dove ha la possibilità di volare anche su apparecchi più grandi.

Destinato ad infondere nei giovani quanto sa, con impegno ed immutata passione, trasmette ai suoi allievi (tra questi Aridio Pellanda e Reto Salzborn) i "trucchi del mestiere". Deve riversare su di loro tutta l'esperienza accumulata; deve imporre la giusta disciplina affinché tutti arrivino ai risultati richiesti. Oltre alla funzione di istruttore di volo, partecipa come pilota in moltissime missioni di salvataggio, al recupero di persone e lo spegnimento di incendi boschivi. Viene pure designato per missioni particolari in svizzera e all'estero.



Francia 1962, velivolo Piasecki H-34



1964, Vivando con la sua classe di piloti il giorno del conseguimento della loro abilitazione

Francia 1963, elicottero Sikorski S-50



1955, Vivando come istruttore alla scuola piloti su velivolo AT-16



Ha poi la possibilità di prender parte ai corsi tenuti dal grande Hermann Geiger, il pilota dei ghiacciai: diviene così pure lui un esperto del ramo, con all'attivo 538 voli. Alla fine avrà appoggiato il carrello su 46 ghiacciai della catena alpina. Considerata la pericolosità di questi voli, Formentini ha dovuto frequentare duri corsi di alpinismo e di sopravvivenza.

Scriva Plinio Grossi nella Rivista di Bellinzona del novembre 1994: "Dai suoi 37 anni di attività come pilota (un pilota ammirato per l'esemplare serietà professionale e l'assoluta padronanza del mezzo di volo) si potrebbe ricavare un avventuroso film, ma Vivando Formentini non ama la pubblicità: ha fatto, dice, nel miglior modo possibile il suo dovere e questa affermazione costituisce il miglior diploma al merito per un aviatore".

"Viva" pone termine alla carriera il 18 ottobre 1988, con al suo attivo 7 mila 205 ore di volo su velivoli militari. E col primato - difficilmente eguagliabile - di 33 mila 623 voli compiuti senza incidenti.

Questo è il ritratto, anche se appena delineato, dell'Uomo del cielo. Un pilota di lungo corso che rimpiange la mancanza di candidati ticinesi nelle fila dell'aviazione militare svizzera. Una vera perdita secondo lui:

"C'è poco interesse tra i giovani ticinesi per

questa carriera. Oltre Gottardo a centinaia ogni anno si iscrivono ai corsi promossi dagli aero club. Non riesco a capire il perché. A monte potrebbe esserci un problema di lingua, oppure la mancanza di conoscenze sui possibili sbocchi offerti a chi intraprende questa carriera. Ricordo che la formazione durante la Scuola piloti è gratuita e che, una volta ottenuto il grado di ufficiale, il pilota percepisce un salario".

Anche nell'aviazione non è comunque tutto oro quel che luccica:

"...Evidentemente no. Si è sovente confrontati con momenti di stress, gli orari di lavoro non rendono la vita sempre facile. Ne sanno qualcosa mia moglie Ivana e i figli Marco e Paolo. Anche se occorre ammettere che, oggi rispetto a prima, la situazione è molto migliorata".

Con tutte queste ore passate in aria, le è mai capitato di avere paura?

"Paura vera e propria no. Mi è capitato di prendere dei grossi spaventi, come quella volta che in Valle di Peccia, posato l'elicottero al suolo mi sono accorto di avere sopra la testa un cavo aereo che non avevo scorto durante la fase di avvicinamento. Questi sono apparecchi che non perdonano nulla, basta un attimo di disattenzione e ...".

Quali sono stati i velivoli che più le hanno regalato soddisfazioni?

"A livello di aerei senza dubbio il Mustang, una macchina che se dai gas a fondo ti fa sentire la spinta sulla schiena. Tra gli elicotteri l'Alouette III".

Esiste una sorta di rapporto di affetto, di complicità tra il pilota e la sua macchina, come avviene ad esempio tra l'istruttore ed il suo cane?

"Credo di sì. Nel mio caso posso dire di aver sempre avuto un debole per le macchine fini, sensibili, delicate. Velivoli solitamente difficili da volare, in cui bisogna centellinare lo sforzo di guida quasi accarezzandone i comandi. Il pilota che vola su questi apparecchi riesce a tirar fuori il massimo a livello prestazioni".

Cosa ha pensato quando ha spento per l'ultima volta la turbina del suo elicottero 15 anni fa?

"... Sui due piedi non ho provato alcuna emozione particolare. Ma oggi, a distanza di anni, mi capita sovente di vedermi passare davanti agli occhi, come in un film, quei magnifici momenti che ho avuto la possibilità di vivere nell'aviazione. Penso in particolare agli atterraggi sui ghiacciai. Qualcosa di meraviglioso".

Immagini di una vita professionale particolarmente stimolante e intensa, trascorsa su aerei ad elica e jet di prima e seconda generazione. Con la speranza - è un suo desiderio dichiarato - che i giovani sappiano cogliere una simile opportunità.



1961, sul ghiacciaio con un Piper PC-6

Consigli agli aspiranti (informazioni tratte dal sito internet delle Forze aeree svizzere).

Contrariamente a quanto si può pensare, non è necessario essere "Superman" per pilotare un aeroplano. Occorre comunque tenere ben presente che l'attività ai comandi è altamente selettiva; pone cioè immediatamente il candidato di fronte a difficoltà che evidenziano la necessità di forti motivazioni per impegnarsi a proseguire. Inutile farsi illusioni: riuscire senza un duro e costante lavoro è impossibile. Occorrono una certa umiltà e una gran voglia di applicarsi. L'attività di volo professionale (sia civile sia militare) è ormai definita da procedure e norme standardizzate che richiedono un'adesione disciplinata senza spazio per in-

1966, voli su ghiacciai
velivolo Dornier Do 27

sotto:
1975, durante un corso
di allenamento per piloti
su ghiacciai in alta Engadina
velivolo Alouette III



Contatto:
Forze aeree
Servizio d'informazione
Papiermühlestrasse 20
3003 Berna
Tel.: 031 324 15 50

Come si diventa pilota militare?

Profilo dei requisiti:

- cittadinanza svizzera
- licenza di scuola media o equivalente
- attestato di capacità o di maturità conseguito prima dell'inizio della formazione militare

ventive personali. Questo, intendiamoci, non vuol dire essere ridotti alla esecuzione automatica di compiti affidati da istruttori e superiori. La bravura si esprime, infatti, nella capacità di giudizio per decisioni alternative in circostanze imprevedute, frequenti quando si è in volo. Resta comunque il fatto che pilotare un velivolo dà grosse soddisfazioni a giovani di 20 anni come a piloti navigati.

L'istruzione militare in Svizzera

Il nuovo concetto d'istruzione dei piloti delle Forze aeree tiene conto delle esigenze accresciute e modificate della professione e migliora la qualità della formazione dei piloti militari. L'istruzione si svolge conformemente ai Joint Aviation Requirements (Jar) europei e raggiunge così uno standard, anche in ambito civile, di livello internazionale. La coesistenza tra civile e militare nello stesso e limitato spazio aereo esige l'addestramento e l'applicazione delle stesse procedure. Questo permette ai piloti militari svizzeri di passare senza problemi al servizio di una compagnia aerea civile. All'interessante e variata formazione come pilota militare di professione fa seguito il perfezionamento quale pilota di elicottero o di F/A-18. Nell'impiego, i piloti operativi hanno a che fare, nell'intero ambito delle Forze aeree, esclusivamente con apparecchi high-tech. Il loro affascinante compito è d'estrema importanza per il nostro esercito. L'impiego diurno e notturno con qualsiasi tempo è un'attività molto esigente e appagante.

- forma fisica eccellente
- buone conoscenze della lingua inglese
- buona condotta
- statura minima di 160 cm, massima di 195 cm
- acuità visiva senza correzione di almeno 1.0 (senza occhiali né lenti a contatto)
- età massima all'inizio della scuola di pilota: 24 anni.

Inoltre ci aspettiamo:

- motivazione a fornire prestazioni speciali
- personalità equilibrata
- resistenza allo stress
- elevato senso di responsabilità
- elevata capacità di coordinamento
- spiccata attitudine al lavoro di gruppo
- disponibilità a partecipare a impieghi internazionali
- adempimento delle condizioni di salute

DAVID LEONI

Febbraio 1989,
l'ultimo volo con
i figli Marco e Paolo



LA SCOMPARSA DI FRANCO RAUCH

La mattina del 19 marzo scorso, giorno di San Giuseppe e festa del papà, Franco Rauch è spirato all'ospedale La Carità di Locarno. Lo sapevamo gravemente ammalato, ma nessuno immaginava che, in tempi così brevi, il male avrebbe avuto il sopravvento sulla sua forte fibra.

Franco Rauch era nato a Milano il 26 giugno 1932, aveva trascorso alcuni anni della sua infanzia a Tegna e nel Ticino sino al compimento degli studi commerciali a Bellinzona. Poi, l'impiego, con compiti dirigenziali, presso la Publicitas lo aveva portato lontano, da Lugano a Losanna, da Losanna a Basilea poi di nuovo a Losanna, in seguito Germania, a Düsseldorf e infine a San Gallo (abitava però a Stein, nell'Appenzello Esterno).

Nel 1966 formò la sua famiglia, che tanto amava e di cui andava profondamente orgoglioso, alla quale trasmise l'amore per Tegna e per "Casa Lanfranchi" dove aveva trascorso alcuni anni della sua vita. Una casa "magica", quasi un'isola nel vecchio nucleo di Tegna, che nei mesi estivi si risvegliava come un alveare con il ritorno in patria degli "emigrati": "i è scia chi da Milan, ... i è rivadi chi da Roma" e in un battibaleno la notizia si spargeva in tutto il paese. Un avvenimento per Tegna, negli anni sopiti del secondo dopoguerra, una ventata d'aria fresca, di novità per un paese in cui non capitava mai nulla d'importante. Erano gli anni di nonna Margherita, di nonna Cristina, di nonna Pina e di un nugolo di persone tra figlie, generi, nuore, nipoti e nipotini...

Franco, allora, era un giovanotto nei primi anni della sua carriera, che raggiungeva a Tegna i parenti, un giovanotto un po' "invidiato" dai coetanei e dai ragazzi tegnesi, perché aveva la possibilità di condurre l'automobile di Ercole Lanfranchi, suo prozio, quando a Tegna le auto erano poche e si potevano contare sulle dita di una mano!

Poi, in autunno, la casa chiudeva e ci si salutava con l'augurio e la speranza di ritrovarsi tutti l'anno dopo, per trascorrere nuovamente un'estate insieme, animata da poche cose, ... quattro chiacchiere, una partita a carte, ... che servivano però a mantenere vivi legami di parentela e di amicizia. Ciò, grazie anche a Franco, che l'amore per casa Lanfranchi (la casa di sua mamma, ma anche la "sua" casa) se lo portava nel cuore, profondamente ancorato dentro di sé, tanto da farlo tornare con la famiglia tutte le estati o appena poteva, quando il lavoro, che ancora lo teneva lontano da Tegna, glielo consentiva.

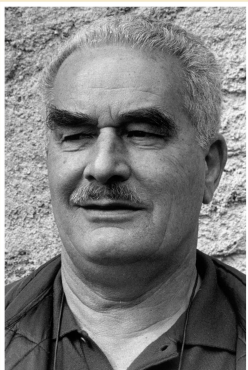
Lo ricordiamo, fino a un decennio fa, un assiduo frequentatore del Pozz, quando era ancora la "nostra" spiaggia. Pure, sino a qualche mese fa, non mancò di partecipare alle manifestazioni che, da parecchi anni, ravvivano la vita del Comune, grazie all'entusiasmo e al volontariato di alcune persone, che credono in quello che fanno: il carnevale, i tortelli di San Giuseppe, le feste campestri al Mött, la celebrazione di Sant'Anna, la polenta alla Forcola, la festa dei Patrizi, cui partecipava volentieri e con piacere, lui, non patrizio, ma figlio di mamma patrizia. Franco sentiva di doversi partecipare, in segno di sostegno, di riconoscenza, di condivisione morale per il lavoro di chi metteva a disposizione di tutti il proprio tempo libero.

Era così profondamente attaccato a Tegna, da sceglierla come suo domicilio dopo il pensionamento, costruendovi la casa. Ma non solo; nel 1996, si mise a disposizione della comunità, candidandosi per le elezioni comunali. La stima di cui godeva fu consacrata da una brillante elezione che lo portò ad assumere la carica di sindaco, in forma tacita, alla quale fu rieletto ancora nel 2000.

Dapprima, si trovò a dirigere un Municipio completamente rinnovato, che dovette affrontare compiti e problemi non semplici, basti pensare alla revisione delle stime e del piano regolatore, alla realizzazione delle canalizzazioni per la depurazione delle acque, alla creazione di un nuovo centro scolastico, alla fusione dei Comuni (in cui non credeva), ... tanto per citarne alcuni.

Come si sa, in politica, non sempre è facile trovare i consensi e i suoi anni di sindacato, soprattutto gli ultimi, non furono dei più facili. Franco Rauch seppe comunque sempre dimostrare in ogni occasione signorilità, pacatezza, obiettività, onestà, imparzialità, spirito critico nel gestire la cosa pubblica, senza lasciarsi coinvolgere in beghe personali: considerava la sua carica un servizio e i cittadini andavano trattati tutti alla stessa stregua, senza favoritismi di sorta.

Nell'autunno del 2001 - amareggiato o forse già presentando il male che lo affliggeva - senza commenti e con la signorilità che lo distingueva, dimissionò, con effetto a inizio gennaio 2002.



Il destino non ha però voluto ch'egli potesse trascorrere ancora altri lunghi anni in compagnia dei suoi cari. Venerdì 21 marzo, un folto numero di persone lo ha accompagnato nell'ultimo viaggio, prima nella chiesa di Tegna, con una sentita cerimonia celebrata da don Tarcisio Brughelli, poi all'ara crematoria di Riazzino, dove il signor Silvio Balli gli ha reso l'ultimo saluto, tracciandone il profilo politico, soffermandosi particolarmente sulle qualità umane, che hanno caratterizzato la sua attività di Sindaco, qualità che, in fondo, erano quelle dell'uomo che fu.

La Redazione di Treterre si associa al grande dolore della moglie Loretta, delle figlie Michela e Paola e a quello del vasto parentado ed esprime i loro sentimenti di simpatia e di cordoglio per la scomparsa del loro caro.

mdr

Per ricordare la figura politica di Franco Rauch, pubblichiamo pure l'elogio funebre pronunciato all'ara crematoria di Riazzino dal signor Silvio Balli, presidente della Sezione tegnese del Partito Liberale Radicale.

"Caro Franco, dopo lunghi anni di lavoro dirigenziale nella Svizzera interna eri tornato a Tegna per goderne il frutto, assieme ai tuoi cari, e rivivere ricordi e momenti di gioventù. Dall'inizio hai dimostrato interesse e seguivi l'attività politica del nostro piccolo irrequieto Comune. Quando ti hanno proposto di collaborare nell'amministrazione comunale hai aderito con entusiasmo a rappresentare il Partito Liberale Radicale.

Il tuo tratto signorile ed austero, ma sempre aperto e disponibile nell'ascoltare la gente, ti ha portato subito nel 1996 ad assumere la carica di Sindaco.

Ti sei trovato alla testa di un Municipio composto da un gruppo di giovani con tanta voglia di fare. Hai tracciato e messo in cantiere con i tuoi collaboratori le opere più significative per il nostro Comune.

Possiamo affermare senza tema di smentita la tua abnegazione, la tua onestà e soprattutto la tua assenza di partitismo nella conduzione giornaliera dell'attività comunale.

Per questo ti ricorderemo come un uomo al di sopra delle parti, onesto e irreprensibile.

Purtroppo dietro l'angolo si nascondeva il male che ti ha vinto e che non ti ha lasciato il tempo di attuare, assieme alla tua amata Loretta, quanto avevi da tempo progettato.

Il destino ha voluto così.

A Loretta, Michela e Paola vadano i più sentiti sentimenti di partecipazione al loro dolore da parte di tutti gli amici della Sezione PLR di Tegna, miei, e di tutti quanti avevano stima e considerazione per Franco Rauch.

Ciao Franco, riposa in pace."

FELICITAZIONI E AUGURI DALLA REDAZIONE PER:

i 90 anni di:

Gina Belotti (19.03.1913)

Heidi Zurini (16.04.1913)

NASCITE

- 31.10.2002 Huenu Guidotti di Michele e di Susanna
- 11.01.2003 Tobia Rossi di Luca e Elena
- 08.03.2003 Elena Gianna Heiserer di Daniel e Sandra
- 13.03.2003 Giorgia Anaïs Thommen di Andreas e Christine
- 15.03.2003 Gioele Maranta di Massimo e Mirjam

MATRIMONI

- 25.01.2003 Daniel Heiserer e Sandra Ris

DECESSI

- 22.02.2003 Luigi Gobbi (24.02.1918)
- 19.03.2003 Franco Rauch (26.06.1932)
- 03.05.2003 Luigi Meni (01.11.1931)

Caro Luis,

i tuoi familiari, gli amici veri, il Tuo villaggio perdono un buono, un gentiluomo, un saggio pacifico.

Luigi, hai saputo guardare in faccia l'ultima fase del Tuo destino, (dietro, forse, si cela il volere di Dio): giorni fa sapevi che la falce della morte avrebbe spezzato la Tua vita: Tu la guardavi, me l'hai confidato, con coraggioso realismo, il Tuo ciclo si stava chiudendo. La Tua casa al piè del campanile, Tegna-Verscio-Cavigliano che Tu ravvivavi con fine humor, erano il tuo habitat. L'asperità della vita l'hai provata già da bambino: Ti mancò presto il padre che proteggeva la vostra famiglia, tanti fratellini privi del genitore. Luis, Tu eri leale, sincero, onesto e tanto di animo gentile, tappezzato d'un fine senso dell'humor. Tali le Tue caratteristiche.

Scevro d'ogni ingordigia, per nulla attaccato a quel maledetto soldo, fine ammiratore della Natura, fine conoscitore dello sport, quale vero sportivo. Un attributo solo Ti mancò: la cattiveria e la meschineria, oggi in piena espansione: eri al di fuori ed al disopra di tali miserie.

Luis, la scia della Tua vita è luminosa: dove sei ora non lo sappiamo, ma Dio Ti avrà già premiato. «Je m'en vais chercher un grand-peut-être» (vado a cercare un gran forse). (Rabelais sul letto di morte).

Luis, partendo, svuotò il già vuoto Pedemonte: un personaggio, tale lo eri, in meno. A tutti i tuoi fratelli e sorelle, Maria in special modo, noi cerchiamo di dare un po' di conforto: lasciateci condividere la vostra pena.

Vale, Luigino, addio

Corrado Leoni

