

2021/1-2

CENTRO DOCUMENTAZIONE E STUDI CASSINATI APS



www.cdsconlus.it

STUDI CASSINATI

ANNO XXI - NN. 1-2 (GENNAIO - GIUGNO 2021)

NUMERO DOPPIO



Poste Italiane S.p.a. - Sped. in abb. to postale D.L. 353/03 (convertito in legge n° 46 il 27/02/2004) Art. 1 comma 2/3

BOLLETTINO TRIMESTRALE DI STUDI STORICI DEL LAZIO MERIDIONALE

SECONDINO PAGANO

Nasce l'11 febbraio 1918 a Civitavecchia da Giuseppe e Erminia Macari, originari di Cassino. Proprio a Cassino consegue la maturità classica presso il Liceo «Carducci» per entrare poi all'Accademia aeronautica di Caserta dove frequenta il corso «Sparviero» per allievi piloti. Successivamente ricoprirà, presso l'Accademia, anche ruoli di istruttore pilota. Allo scoppio della guerra viene impegnato su vari fronti con missioni aeree di particolare delicatezza e pericolo. Sul fronte greco-albanese partecipa – con il grado di sottotenente pilota – a diverse missioni in operazioni di guerra e la sua condotta gli vale il conferimento della Medaglia d'argento al Valor militare con la seguente motivazione: «Capo equipaggio di velivolo da bombardamento, in lunghe e difficili missioni offensive e in audaci mitragliamenti e bombardamenti da bassissima quota su munite basi nemiche, dava ripetute prove di coraggio, di valore e di perizia professionale, raggiungendo risultati di grande importanza – Cielo della Grecia, ottobre 1940-febbraio 1941». Nell'estate del 1943 è a Forlì dove si era temporaneamente trasferita, per ragioni connesse allo stato di guerra, l'Accademia aeronautica. Le clausole dell'Armistizio dell'8 settembre, e conseguente resa delle forze armate italiane, imponevano che ogni aereo italiano rimasto sotto il controllo della Regia aeronautica, venisse trasferito nelle basi alleate. Il personale dell'Accademia non opera però scelte uniformi. Ad esempio c'è chi, come Lamberto Bartolucci, abbandona l'Accademia e si trasferisce a Roma per entrare nella clandestinità e partecipare alla guerra di liberazione (nel dopoguerra farà una brillante carriera fino a capo di stato maggiore dell'arma). Invece Secondino Pagano fa una scelta diversa e si dispone ad applicare rigorosamente i dettami delle clausole armistiziali. Malgrado le grosse difficoltà per la mancanza di combustibile, per la presenza delle truppe tedesche e per la di-



Secondino Pagano.



Secondino Pagano con la moglie, signora Lidia.

stanza delle basi nell'Egeo, in Albania e in Grecia, oltre alla limitata autonomia degli aeroplani italiani, parte con il suo aereo e atterra a Brindisi mettendosi a disposizione degli alleati. In questa operazione spericolata, furono ben 203 gli aerei che si spostarono al sud (39 caccia, 117 bombardieri e trasporto e 47 idrovolanti). Questi velivoli divennero il nucleo fondante della «Aeronautica cobelligerante italiana» partecipe fianco a fianco degli alleati in azioni di guerra contro i tedeschi.

Nel dopoguerra, dopo aver frequentato la scuola di guerra aerea dell'Aeronautica militare a Firenze, a Secondino Pagano viene conferito il grado di maggiore pilota e assume incarichi presso la Commissione delle Nazioni unite in Somalia. Nel 1957 è aiutante di volo del generale Giuseppe Sgarlata presso la scuola di volo di Caserta e da qui assegnato al Centro elicotteri di Frosinone. Pilota di grande esperienza professionale è abilitato su aerei BA 25, RO 41, S 81, C 45, S 81, MB 308, Saiman 202, C 5, G 46, DC 53, G 212 e istruttore pilota su elicottero Bell 47 G.

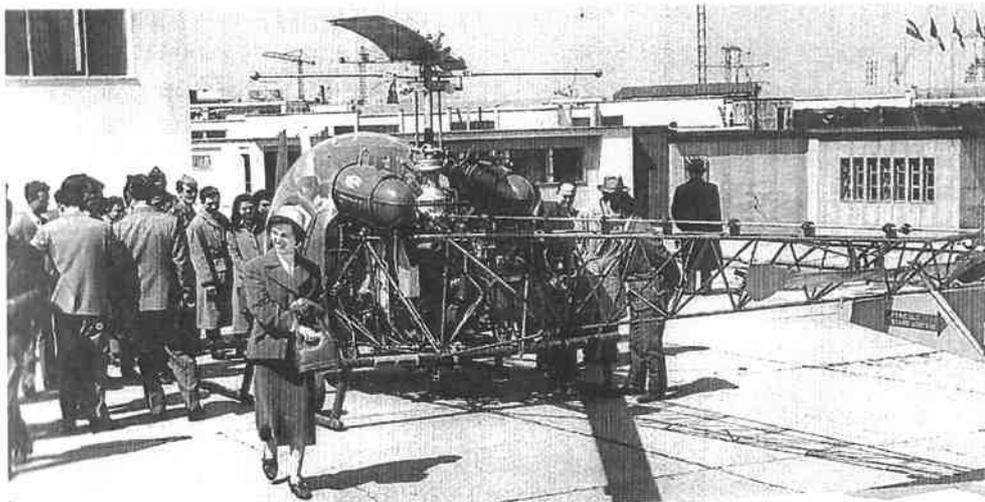
Nell'aprile del 1957 si apre la Fiera di Milano. Il maggiore pilota Secondino Pagano viene comandato in missione nel capoluogo meneghino per una serie di voli dimostrativi nell'ambito delle manifestazioni fieristiche, oltre che per i trasferimenti dell'on. Antonio Segni, presidente del Consiglio dei ministri, dall'aeroporto di Linate all'eliporto della Fiera. La base dell'elicottero Samba 23 - Agusta Bell 47 G 2 proveniente dal Centro elicotteri di Frosinone, viene fissata presso l'aeroporto di Linate.



Il presidente del Consiglio Antonio Segni in visita alla Fiera di Milano nel 1957.

I voli dimostrativi in ambito fieristico si svolgono dal 12 al 27 aprile. In questo arco di tempo il Comando del «Centro elicotteri di Frosinone», con nota di servizio telegrafico del 17 aprile 1957, dispone pure che l'elicottero Samba 23 pilotato da Secondino Pagano fosse a disposizione dell'on. Virginio Bertinelli, sottosegretario alla Difesa, per esercitazioni in montagna nella zona di Sondrio, in occasione dello svolgimento dell'ottavo Rally internazionale sciistico in programma dal 28 aprile al 1° maggio 1957. La missione aveva lo scopo di dimostrare il possibile e utile impiego degli elicotteri in azioni di soccorso alpino.

Per effetto di questa disposizione, il 28 aprile alle ore 8,20 l'elicottero decolla dall'aeroporto di Linate diretto a Como. Qui arrivato e atterrato al campo sportivo, prende a bordo l'on. Bertinelli e alle ore 9,50 decolla nuovamente con rotta verso Sondrio. Qui giunge alle ore 10,35 atterrando sul locale campo sportivo. Dalle ore 11 e fino alle 13 è



L'elicottero Samba 23 nell'eliporto della Fiera.

impegnato in vari voli di propaganda, con a bordo alcune autorità del luogo¹. Per le ore 13 circa era previsto un volo che avrebbe dovuto raggiungere Pizzo Bernina e la capanna Marinelli, ma a causa delle avverse condizioni meteo esistenti nell'alta Valmalenco si era rinunciato momentaneamente al volo programmato.

Infatti la sera del 27 aprile alle ore 20, il capitano Giuseppe Sironi (Arma aeronautica ruolo servizi) dalla capanna Marinelli entrava in contatto telefonico con i Carabinieri di Sondrio incaricandoli di riferire al capitano Ferrari Aurelio (Arma aeronautica-pilota) che non vi era possibilità alcuna di poter attrezzare uno spiazzo per il programmato atterraggio dell'elicottero alla capanna Marinelli, in quanto la notevole quantità di neve esistente sul piazzale era stata ammassata irregolarmente dal vento dei giorni precedenti. Pertanto il programma di cooperazione con le squadre di soccorso del Cai avrebbe dovuto eventualmente essere limitato a un sorvolo della zona da parte dell'elicottero.

Poi alle ore 9,30 di quel 28 aprile 1957 lo stesso cap. Sironi, in una successiva comunicazione telefonica con il cap. Ferrari, «sconsigliava anche la possibilità del sorvolo sulla capanna Marinelli, per peggiorate condizioni meteo».

Pagano era ben cosciente di tutto ciò, e ne sentiva tutta la responsabilità nel dover effettuare esercitazioni di cooperazione con squadre di soccorso del Cai impegnate nel

¹ In uno dei «voli di propaganda» effettuato dall'elicottero pilotato da Secondino Pagano, tra i vari passeggeri c'era anche l'allora sindaco di Sondrio che portò con sé «a provare l'ebrezza del volo» il figlio, un bambino di sette anni, attualmente presidente della «Fondazione Bombardieri», l'avv. Angelo Schena. Quest'ultimo ricorda che forse proprio quell'esperienza gli fece nascere la «passione per il volo, sfociata nel 1991 con l'ottenimento del Brevetto per pilota di aerei monomotore conseguito presso l'aeroporto di Locarno in Svizzera».

Rally internazionale sciistico, tanto che aveva anche adottato delle opportune misure precauzionali per il volo in montagna. Prima dell'ultimo volo, infatti, il pilota aveva dato ordine telefonico agli specialisti addetti all'elicottero di togliere l'apparato ricetrasmittente esistente a bordo, di spostare conseguentemente la batteria allo scopo di regolare il centraggio della macchina, di togliere le ruote di manovra e di limitare il carico di benzina a 100 litri. Purtroppo né queste misure, né l'abilità del pilota, né l'esperienza del rag. Bombardieri furono sufficienti a portare a termine con successo la prima esercitazione di volo in alta montagna. Alle ore 15,50 del pomeriggio il pilota Pagano, dopo aver preso a bordo il rag. Luigi Bombardieri del Cai di Sondrio, decollava. Come risulta da testimonianze oculari raccolte, l'elicottero segue inizialmente il torrente Laterna quindi, dopo aver sorvolato la località Franscia e imboccato la valle del Scerscen, punta verso il rifugio Marinelli dove, lasciando alla sua destra le cime di Musella e il monumento degli Alpini, vira verso est. Tuttavia a causa delle avverse condizioni del tempo, alle 16,15 urta i fili di una teleferica e precipita sulla vedretta di Caspoggio. La durata del volo risulta essere di 25 minuti, tempo necessario a percorrere la distanza tra il punto di partenza e quello di caduta e raggiungere la quota di circa 2.700 metri. Il pilota Secondino Pagano e Luigi Bombardieri perdono la vita nel tragico evento. I due corpi furono recuperati subito dalle squadre di soccorso, portati prima al rifugio Carate e subito dopo a valle giungendo nella notte a Sondrio.

Dalle interviste a testimoni oculari: «I due finanzieri Giorgio Costa e Biagio Gaio, in zona per l'occasione del Rally sciistico, erano a poco più di duecento metri dal luogo della sciagura, sul ghiacciaio, verso il Monumento degli Alpini. Sentito il rumore delle pale, guardarono per un attimo l'elicottero, poi si chinaron per calzare gli sci. Erano le 16,10, e non udendo più ronzare il motore guardarono a valle, e, agghiacciati, videro una pala del velivolo roteare in aria, e l'elicottero scendere a vite, e poi uno schianto! Dopo alcuni minuti erano sul posto: i due uomini che erano a bordo dell'aereo giacevano tra i rottami in mezzo alla neve, senza dar segno di vita».

Celso Ortelli, uno dei fondatori del Soccorso alpino, si trovava alla Marinelli per preparare il tracciato del rally con altri collaboratori, questa la sua testimonianza: «Il 28 era una giornata uggiosa, con nebbia. Abbiamo sentito l'elicottero che arrivava e improvvisamente il rumore della fiondata del cavo metallico della teleferica rotto e il rumore della caduta. Siamo scesi subito nel vallone e abbiamo visto che si trattava di Luigi Bombardieri e del Maggiore Secondino Pagano, mentre arrivavano le prime squadre del rally con Carlo Mauri, Tizzoni, Bartesaghi ed altri. Il rally venne effettuato ugualmente e venne anche girato un filmato. Io stesso mi recai alla capanna Bignami (quasi finita) e all'imbocco della Val Poschiavina a indicare la strada ai concorrenti».

Questa la descrizione succinta dell'incidente così come riportata nella *Relazione di inchiesta tecnico-disciplinare* redatta dalla Commissione d'inchiesta tecnico-disciplinare sull'incidente di volo occorso il 28 aprile 1957 all'elicottero tipo Augusta Bell 47 G 2, nominativo Samba 23 MM 80111 in località capanna Marinelli, Comune di Lanza provincia di Sondrio: «... L'elicottero, giunto sulla vedretta di Caspoggio, mentre sorvolava



Il rifugio Marinelli-Bombardieri in una foto storica (1925).

la conca a circa 150 mt. dal suolo, urtava con la pala del rotore principale, contro i fili della teleferica congiungente il monumento degli alpini alla capanna Marinelli, posti anch'essi a circa 150 mt. di altezza. Nell'urto l'elicottero perdeva una pala del rotore principale e subito dopo precipitava al suolo, sprofondando nella neve. L'equipaggio decedeva nell'urto, e veniva subito recuperato e trasportato al rifugio Carate».

Dagli atti dell'*Inchiesta* si rileva pure: «... Si presume che nell'ultima fase del volo sopra descritto, e cioè durante la virata verso destra, il pilota, ignorando la presenza della teleferica, venne a trovarsi nell'impossibilità di evitarla. Si ritiene inoltre che il passeggero, pur sapendo della teleferica, abbia ommesso di segnalare in partenza, al pilota, l'esistenza dell'ostacolo. L'ipotesi può essere attendibile in quanto in nessuno dei documenti di navigazione recuperati è segnata la traccia della esistente teleferica».

In realtà la stessa Commissione d'inchiesta è portata a ritenere che il pilota, alzatosi per un volo locale, intravista lungo la Valmalenco la possibilità di inoltrarsi verso nord, abbia proseguito il volo confortato dalla presenza e dai consigli di un esperto della montagna quale era il rag. Bombardieri. Sembrerebbe che quest'ultimo, pur essendo a cono-



Recupero di parti dell'elicottero dopo l'incidente.

scenza della ubicazione della teleferica, al suo primo volo non sia stato in grado di valutare potenzialmente il pericolo e di conseguenza non abbia richiamato l'attenzione del pilota.

Il 1957, l'anno dell'incidente aereo di Secondino Pagano, comincia ad essere abbastanza lontano dalle prime emergenze del dopoguerra che il Paese dovette affrontare e delle difficoltà a ricostituire l'Arma azzurra secondo criteri di efficienza e sicurezza. Tutto ciò lo si evince anche dalla meticolosità con cui operò la Commissione d'inchiesta tecnico-disciplinare che per la prima volta affronta con decisione e tempestività il tema della sicurezza in volo.

Archiviata la fase del dopoguerra con le sue emergenze e difficoltà, l'Aeronautica militare riconquista, passo dopo passo, lo spazio che gli è proprio sia in termini di efficienza operativa sia nel teatro europeo e mondiale. La Commissione non si limitò ad analizzare fatti e circostanze connesse all'incidente, bensì provvide ad emanare anche chiare ed inequivocabili "raccomandazioni" che, qualora applicate, diventavano utili ad evitare che simili sciagure potessero ripetersi in futuro. Questo lo stralcio completo:

«... poiché l'impiego dell'elicottero va generalizzandosi anche in ambienti orografici complessi e quindi meteorologicamente sensibili la commissione ritiene opportuno richiamare l'attenzione delle competenti autorità superiori, sui seguenti punti:

necessità di costituire un organismo particolarmente competente per disciplinare l'impiego dell'elicottero in alta montagna;

necessità di un rigoroso controllo perché tutti gli ostacoli esistenti in montagna e nelle relative valli, che possono essere comunque di nocumento al volo, siano resi chiaramente visibili;

nel caso specifico di funivie, teleferiche e linee elettriche ad alta tensione, attraversanti vallate, siano munite di opportuni e standardizzati segnali visibili chiaramente in volo;

la presenza degli ostacoli anzidetti e relativi segnali, sia riportata su tutte le carte di navigazione, nella prescritta forma convenzionale;

a titolo prudenziale, infine, si suggerisce che l'equipaggio (pilota e specialisti) comandato ad operare in alta montagna sia inviato in precedenza, con mezzi terrestri, nella zona interessante il volo, allo scopo di conoscere dettagliatamente la natura del terreno, gli eventuali ostacoli esistenti e le condizioni meteo locali».

Questo tragico incidente, forse ancora più degli altri, mette in evidenza le grandi carenze nell'assumere regolamenti e procedure circostanziate in materia di sicurezza. Al pari mette in luce la grande importanza della meteorologia a supporto della sicurezza dei voli. Proprio ciò diventa il punto di partenza che produce, sul piano della sicurezza in volo e in particolare in alta montagna, l'emissione di un complesso di norme tendenti a preservare la vita umana. Infatti le raccomandazioni della Commissione d'inchiesta vennero recepite per intero e furono convertite ben presto in leggi e norme attuative. Fu così che da allora in poi tutti i cavi aerei di teleferiche ed elettrodotti sono vistosamente segnalati con sfere colorate per favorirne l'individuazione anche in condizioni meteo poco favorevoli oltre che ad essere diligentemente riportati sulle mappe aeronautiche.

Dunque l'incidente del 28 aprile 1957 pone fine, in maniera drammatica, alla prima missione dimostrativa sull'uso dell'elicottero in alta montagna effettuata in Italia.

Tra errori di valutazione e mancanza di misure adeguate di sicurezza, si conclude tragicamente una pionieristica quanto generosa missione di esercitazione di elisoccorso alpino che si rivelerà fatale per Luigi Bombardieri e per Secondino Pagano, pioniere del volo in elicottero, uomo dal carattere gioviale, generoso, espansivo, a cui tutti riconoscevano grande temperamento, doti che gli conquistavano grande simpatia e carisma. Una fase si chiude ma una consapevolezza nuova si afferma: l'attenzione alla sicurezza degli operatori.

Con la morte del maggiore pilota Secondino Pagano, scompare uno dei maggiori protagonisti dei primi anni di vita del Centro elicotteri dell'Aeronautica militare italiana costituito il primo febbraio 1955 presso l'aeroporto dell'Urbe (Roma). Tra i costituenti il comandante pilota ten. col. Giulio Marini, il magg. pilota Silvio De Giorgi, il cap. pilota Pennacchi, il ten. pilota Ferretti, tutti provenienti dall'Inghilterra dove erano impegnati in addestramento su elicotteri della Westland-Sicorsky. Tra i primi elicotteri in dotazione al neo costituito Centro ci furono tre unità Bell 47 D provenienti dagli Stati Uniti. Più esperti su questo tipo di macchina erano il ten. Del Giudice e il maggiore Pagano. Entrambi su un Bell 47, ceduto all'Italia dalla Fondazione Rockefeller, avevano volato per la disinfezione delle zone malariche poco dopo la fine della guerra. Nel corso di quello stesso anno il Centro, oramai cresciuto e consolidato, è trasferito dall'aeroporto dell'Urbe al «Moscardini» di Frosinone. Il maggiore pilota Silvio De Giorgi è il primo comandante di questa nuova struttura, mentre all'epoca dell'incidente di Secondino Pagano il comando era stato rilevato dal col. pilota Sebastiano Baduel. Perché il trasferimento a Frosinone? Perché in questa base si trova il personale necessario e il supporto logistico per la creazione di un Centro elicotteri articolato su un gruppo impiego e un gruppo scuola, quest'ultimo indispensabile per la formazione tecnico-pratica per piloti e specialisti delle tre forze armate e del nascente gruppo elicotteri del Comando generale della Guardia di finanza.

LUIGI BOMBARDIERI, lo sfortunato compagno di sventura di Secondino Pagano era nato a Milano il 10 luglio del 1900. Direttore della filiale di Sondrio della Cassa di Risparmio, era un grande appassionato della montagna, «accademico» e colonna portante della vita e delle attività del Cai (Club alpino italiano). A lui si deve la particolare cura della capanna Marinelli, il rifugio alpino posto a 2.813 mt lungo la via italiana al gruppo del pizzo del Bernina (4.019 mt). Parimenti a Bombardieri si deve la scoperta di una delle più innovative idee in fatto di attrezzatura tecnica alpinistica, il cosiddetto «arpione tubolare Roseg», un chiodo particolare che segnò una tappa importante in tema di sicurezza per le scalate su pareti di ghiaccio.



Luigi Bombardieri.

Fin dal 1933, Bombardieri aveva fatto testamento nel quale esprimeva la volontà, qualora fosse perito in un incidente di montagna, di lasciare una cospicua somma in denaro, derivante da una assicurazione sugli infortuni alpinistici, alla sezione valtellinese del Club alpino italiano. In un secondo testamento, del 5 aprile 1945, esplicitava meglio le sue volontà disponendo il lascito di tutti i suoi averi a favore della sezione valtellinese del Cai affinché venisse creato un Ente avente lo scopo di educare i giovani alla montagna e, attraverso di essa, alla scuola di carattere, onestà e altruismo. Unò stralcio del testamento del 1945: «premessò che tutti i miei parenti si trovano in condizioni economiche tali da non abbisognare di aiuti di sorta, lascio l'intero mio patrimonio in amministrazione alla sezione valtellinese del C.A.I. a condizione che la medesima crei nel suo seno una istituzione che attui nel modo più opportuno un'azione di sana propaganda per la montagna riallacciandosi alle antiche e nobili tradizioni dei primi fondatori del Sodalizio in Italia.

Tale istituzione dovrà creare in Sondrio una propria sede adeguata che sia il centro di tutte le iniziative per realizzare i suoi scopi nel modo più degno, tenendo presente che non è mio desiderio quello che venga curata l'abilità alpinistica esclusivamente tecnica (scuole di alpinismo ecc.) per il quale settore già si interessa in modo spiccato il Cai, ma bensì quello che venga attuato un Centro di educazione che avvii seriamente alla montagna come forgiatrice delle più nobili doti e dei più elevati sentimenti che rendono l'uomo, anche nella vita civile, veramente degno di essere chiamato tale; e sia quindi scuola di carattere, di onestà, di solidarietà umana e di amore per la natura».

Alla sua scomparsa le volontà di Bombardieri si concretizzarono con la nascita della «Fondazione Luigi Bombardieri». Notevoli le attività svolte nel corso degli anni da questa benemerita istituzione, dalle attività didattico-culturali alle pubblicazioni inerenti l'editoria sulla montagna, all'azione di sostegno economico per le varie attività del Club alpino italiano. Inoltre tra gli impegni assunti dalla Fondazione va rilevata anche l'attenzione rivolta, dal 1960 e fino al 1978, all'educazione e agli studi dei figli del pilota Secondino Pagano. La scuola di Alpinismo, istituita dal Cai-sezione valtellinese, nel 1969 porta il nome di Luigi Bombardieri. Anche questa è una istituzione di particolare importanza perché è qui che si formano a livello nazionale gli istruttori di alpinismo.

Le tre sezioni attraverso le quali la Fondazione esplica le proprie attività istituzionali:

Sezione educativa: storia delle Alpi e dell'alpinismo in Italia e nel mondo. Il Club alpino italiano. I rifugi del Club alpino italiano. Letteratura alpina. Biblioteca.

Sezione scientifica: Fisiologia umana in rapporto all'alpinismo. Mineralogia, fauna, flora ecc. Problemi scientifici economici e sociali interessanti la montagna. Raccolte varie.

Sezione tecnica organizzativa: Topografia. L'alpinismo. Lo sci. Le ascensioni. Equipaggiamento alpino. Il soccorso alpino e il pronto soccorso. Premi. Borse di studio. Cinefotografia. Segnavie.

I funerali di Luigi Bombardieri e di Secondino Pagano si svolsero per tutti e due nella chiesa parrocchiale di Sondrio alle ore 17.30 di martedì 30 aprile 1957. Al termine della funzione religiosa il corteo funebre sfilò per le strade della città. Partito da Piazza



**Corteo funebre a Sondrio (a sx).
Monumento a Secondino Pagano
nel cimitero di Cassino (sopra).**

Campello, passò in via Piazza dove, a quell'epoca, si trovava la sede della Sezione Valtellinese del Cai di Sondrio, accompagnato da autorità, alti ufficiali dell'Aeronautica, guide alpine e numerosa folla e dagli «orfanelli» incappucciati, cioè bambini di famiglie indigenti che vivevano nell'orfanatrofio sito in Sondrio, via Bassi, e che venivano fatti sfilare in occasione dei funerali di prima classe assieme alla banda locale. Al termine dei funerali, la salma di Luigi Bombardieri venne deposta nel loculo della sua tomba nel cimitero di Sondrio, mentre quella di Secondino Pagano partì «per raggiungere la sua terra natale»².

La Sezione valtelli-
nese del Cai fece eri-
gere un monumento nei
pressi del rifugio Ma-
rinelli (poi definito co-



Monumento eretto con resti dell'elicottero.

me Marinelli-Bombardieri) utilizzando parti dell'elicottero precipitato e ponendo su un masso una targa che recita così:

AFFRATTELLATI NEL GIOIOSO "SIAM GIUNTI"
 CHE SALUTA LE METE PIÙ CARE
 IL SOCIO BENEMERITO LUIGI BOMBARDIERI
 IL MAGGIORE PILOTA SECONDO PAGANO
 CADDERO SU QUESTO GHIACCIAIO
 VOLGENDO IL VOLO
 OLTRE I CONFINI DELLE NOSTRE AUREE
 28 APRILE 1957

LA SEZIONE VALTELLINESE DEL CAI



La targa al rifugio Marinelli-Bombardieri (sopra)
 La targa all'aeroporto «Moscardini»
 di Frosinone (sotto).

Un'altra lapide campeggia nella Sede valtellinese del Cai con la scritta: «Luigi Bombardieri / della montagna fece motivo di vita / ne suggerì l'amore oltre la morte / destinando ogni suo avere / ad una fondazione / che educasse i giovani / alla purezza dei suoi ideali».

Il 9 dicembre 2008 un hangar del 72° stormo dell'aeroporto «Moscardini» di Frosinone è stato dedicato alla memoria del maggiore pilota Secondino Pagano, Medaglia d'argento al V.M. e Pioniere volo in elicottero.



PAGANO SECONDINO.

Particolare del lapidario dei Tre Archi del Palazzo dell'Aviazione a Roma.

² «Corriere della Valtellina», 4 maggio 1957. Nell'articolo il maggiore Pagano viene indicato con il nome di «Secondo» e non come «Secondino», errore che compare anche sulla targa del monumento del rifugio Marinelli-Bombardieri.