

# *Il* CORRIERE *dell'*AVIATORE



PERIODICO DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE UFFICIALI AERONAUTICA (ANUA) FONDATA NEL 1953 DA LUIGI TOZZI

Direzione-Redazione-Amministrazione: 00192 Roma - Via Marcantonio Colonna, 25 - Tel. 0632111740

## GIUBILEO LAURETANO

8 DICEMBRE 2019  
10 DICEMBRE 2020



## LAURETAN JUBILEE

8 DECEMBER 2019  
10 DECEMBER 2020



N. 1-2/2020

# IL CORRIERE dell'AVIATORE

Periodico dell'Associazione Nazionale  
Ufficiali Aeronautica (ANUA)  
fondato nel 1953 da Luigi Tozzi

**N. 1-2 Gennaio-Febbraio 2020**

Ufficio Presidenza Nazionale  
Direzione - Redazione - Amministrazione  
00192 Roma - Via Marcantonio Colonna, 25  
Tel. 06 32111740 - Fax 06 4450786  
E-mail: [anua.aeronautica@virgilio.it](mailto:anua.aeronautica@virgilio.it)

"Il Corriere dell'Aviatore"  
E-mail: [anuacorriere@virgilio.it](mailto:anuacorriere@virgilio.it)

Direttore editoriale  
**Claudio Debertolis**

Direttore responsabile  
**Mario Tancredi**

Redazione

**Giuliano Giannone, Guido Bergomi, Angelo Pagliuca,  
Francesco Falcucci, Luciano Sadini, Guido Morganti**

Segretario Generale ANUA

**Norberto Vassalli di Dachenhausen**

Autorizzazione Tribunale di Roma 2546 del 12-2-52  
ANUA/Centro Studi Editrice proprietaria

Associato all'U.S.P.I.

Iscrizione al R.O.C. n. 26014



Impaginazione e Stampa: **STR PRESS srl**  
00071 Pomezia (Roma) • Via Carpi, 19  
Tel. 06.91251177 • Fax 06.91601961  
[www.strpress.it](http://www.strpress.it) • [info@essetr.it](mailto:info@essetr.it)

Stampato nel mese di gennaio 2020

Numero di 56 pagine

*I contributi scritti sono forniti a titolo gratuito ed in formato elettronico; essi non debbono superare le tre cartelle e devono essere liberi da vincoli editoriali. La Direzione si riserva di pubblicarli o meno in funzione delle proprie esigenze. La responsabilità di quanto pubblicato su questo periodico è attribuita per intero agli autori il cui scritto rispecchia le idee personali e non quelle dell'ANUA. Elaborati e foto, che si intendono inviati a titolo di liberalità, non si restituiscono, anche se non pubblicati. La Direzione del periodico risponde, soltanto, di quanto previsto dalla legge sulla stampa.*

Il periodico non è in vendita, ma viene inviato ai Soci in regola con il versamento della quota associativa annuale di **Euro 40,00**. I "Non Soci" possono richiederne copia.

La riceveranno gratuitamente con l'invito ad associarsi all'ANUA.

Il pagamento della quota associativa annuale deve essere effettuato con versamento intestato a:

ANUA-Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica  
Via Marcantonio Colonna 25 - 00193 R O M A

Può essere utilizzato il c/c postale n° 7356880, oppure il bonifico bancario con IBAN IT98T0760103200000007356880

Nel caso in cui, per semplicità, si preferisca effettuare pagamento contanti tramite Sezione Territoriale, sarà cura di questa provvedere al versamento su uno dei predetti conti.

## In questo numero:

- pag. 1-2 Editoriale  
" 3-6 Giubileo Lauretano  
" 7 Saluto del Presidente Mattarella al Colonnello Parmitano  
" 8 Workshop su Medicina Occupazionale  
" 9-10 PRIMO SIMPOSIO PER GLI UFFICIALI GENERALI CHE HANNO LASCIATO IL SERVIZIO ATTIVO  
" 11-12 Inaugurazione dell'Anno Accademico 2019-2020 degli Istituti di Formazione A.M.  
" 13-14 Intelligenza Artificiale: sviluppatori e ricercatori in una gara tecnologica di 48 ore  
" 15 Brindisi festeggia il 25° Anniversario del Centro Servizi Globale delle Nazioni Unite.  
" 16 – Nuovo Protocollo d'Intesa tra AM e ANSV su Sicurezza Volo  
– Meeting internazionale nel settore del trasporto aereo  
" 17 Cambio al vertice dello Stato Maggiore del COMLOG  
" 18-20 IL RUOLO DELLE ARMI DELL'A.M.  
" 21 Auguri dell'A.M. al S.Ten. A.Zaffina nel suo 100° compleanno  
" 22 Guerra cibernetica: a Milano la 10<sup>a</sup> conferenza nazionale  
" 23-27 Studi e Progetti:  
– La 5<sup>a</sup> Generazione strumento necessario (F35)  
– Quanto inquinano gli aerei  
" 28-38 Ricordi... Riflessioni... Sentimenti:  
– Il DNA aeronautico (di Stefano Panato)  
– Ricordiamo il Col. Barzaghi Presidente ANUA Catania  
– Così cominciammo a volare.. (di L. Forzani)  
– Lettera aperta dedicata al Socio Emerito Gen. Pasquale Campanella deceduto il 10.12.2019  
– Un ricordo di Nisida (Ex Allievo Sparviero II)  
– L'acqua alta a Venezia (di Sergio Bedeschi)  
– Un esempio di appassionata sensibilità ANUA  
" 39-45 Donne pilote in Pace ed in Guerra (di Luciano Sadini)  
" 46 Comunicazioni di Sez. ANUA Roma e Sez. ANUA Brescia  
" 47-48 Personaggi illustri – Aerei poco noti (di Guido Bergomi)  
" 49-50 Il 6° RME festeggia i suoi 50 anni (di Claudio Scura)  
" 51 XLIX Raduno del Corso Leone III (di Domenico Bertollo)  
" 52 Italiani in Africa Orientale (di Vincenzo Meleca)  
" 53 Geopolitica dell'esplorazione spaziale (di Marcello Spagnulo)  
" 54 Conferenza Prof. Marturano al 3° G.M.A.  
" 55-56 Aermacchi Pilot Club: 17° Raduno alla Casa dell'Aviatore (di Giuseppe Lenzi)





## Editoriale



Carissimi associati, Ufficiali della nostra bella Aeronautica, iniziando l'anno nuovo, come succede, ho fatto un rapido bilancio dell'anno trascorso. Ho deciso che una delle cose più belle che mi sono capitate è stato l'evento in cui il Capo di Stato Maggiore, Alberto Rosso, ha invitato i generali non più il servizio a una illustrazione sull'Aeronautica Militare di oggi.

C'è un servizio sull'evento in questo numero. È stato molto bello perché ho avuto simultaneamente ed efficacemente le classiche tre visioni, ben sintetizzate: Il passato, il presente, il futuro. In realtà non si è direttamente parlato di storia passata, ma è ben chiaro, e il CSMA lo ha evidenziato, che l'Aeronautica di oggi è frutto del nostro passato lavoro. E certamente non solo di tutti quei generali presenti, ma anche di tutti i loro collaboratori, un bel numero di persone impegnate a creare sicurezza per il Paese.

In tutto quello che c'è nella Aeronautica di oggi si può ben vedere la nostra opera. Una grande soddisfazione.

Mi riaggancio pertanto ai miei due editoriali precedenti, dove ho potuto affermare, trattando di industria ed equipaggiamenti della Difesa, di come oggi l'Aeronautica sia in grado di effettuare qualsiasi tipo di missione, in qualsiasi parte del mondo. Ed è quello che è emerso chiaramente da tutte le presentazioni ed è stato espresso chiaramente dal CSMA.

Ma la seconda immediata soddisfazione è stata proprio il guardare alla gestione del presente. Ormai l'Aeronautica, dopo tante trasformazioni si è ben razionalizzata nelle tre componenti: operativa, logistica e di formazione, articolandola sui tre Alti Comandi. La presentazione dei tre Alti Comandanti sulle proprie attività è stata perfetta, sintetica, esaustiva e fatta con quella passione coinvolgente che caratterizza chi crede profondamente nel proprio lavoro e nella propria missione.

Queste componenti unite alle attività di pensiero dello Stato Maggiore, hanno dato l'immagine di una Aeronautica Militare coesa, armonica con una piena unità di intenti concentrata sull'obiettivo di ben servire il Paese.

Il concetto di essere una organizzazione utile al Paese è stato sottolineato dal CSMA e mi ha fatto ben meditare sui nostri valori, quelli che ci portiamo dentro quasi inconsapevolmente, di cui questo diventa il principale: lo spirito di servizio.

Insomma l'immagine di forza e di armonia che quelle presentazioni hanno dato è stata veramente emozionante, da



provocare molto orgoglio e anche un po' di invidia, ma quelli di noi che sono ancora in servizio ne possono godere pienamente di questa Aeronautica.

Vi è stata anche l'apertura di una finestra sul futuro, e nella presentazione mi è apparso chiaro che si parla e si analizzano argomenti che non fanno più parte della mia esperienza ed è molto giusto che sia così. Innanzitutto l'espansione delle capacità operative nello spazio. Ormai gli strati superiori a quelli a cui siamo abituati sono raggiunti tranquillamente da iniziative civili, ed è sicuramente il momento di prepararsi a controllare e dominare questi settori per garantirne la sicurezza. E questo richiederà lo sviluppo di nuove idee, strategie, mezzi: un bell'impegno di Stato Maggiore.



## Editoriale



E poi naturalmente vi è la necessità di gestire il cyberspazio e poi di seguire, capire e indirizzare l'ingresso e l'applicazione dell'Intelligenza Artificiale alle attività militari. Sono tutti territori di cui si è tanto parlato nei convegni, ma ora ci siamo, ora quei territori devono essere percorsi davvero con strumenti concreti. Questa solida Aeronautica con questi uomini è certamente capace di farlo. Questa consapevolezza è stata la mia terza grande soddisfazione.

Già, parliamo di questi uomini. Nei miei editoriali precedenti ho parlato di mezzi, ma chiaramente la vera forza della nostra Aeronautica sono gli uomini e la loro preparazione. I mezzi, anche i migliori del mondo, senza la capacità di bene impiegarli e senza una adeguata preparazione, non fornirebbero alcuna efficacia. E questo è un altro importante valore che ci caratterizza: la preparazione.

La preparazione in sé è un qualcosa che deve essere fornito dall'organizzazione e Il Comando Generale delle Scuole svolge egregiamente questo compito. Ma l'essere preparati è il frutto della volontà del singolo. Egli si dà da fare per superare ogni ostacolo che si frappone tra lui e la qualifica che gli permetterà di operare. Ed è questa volontà che diventa un altro valore che inconsapevolmente ci portiamo dentro. Per nostra volontà siamo preparati, competenti, non facciamo finta di sapere, non improvvisiamo, non raccontiamo storie, svolgiamo una missione perché siamo consapevoli di possedere il corretto addestramento e così raggiungiamo gli obiettivi in modo professionale, con minimo conto sulla fortuna. Vorrei essere chiaro: non è scontato che ci sia preparazione, competenza e professionalità in chi si cimenta in qualche impresa. In Aeronautica non ci sono dubbi, siamo preparati e per merito nostro. È un grande valore di questi tempi.

Questi i pensieri che mi sorgevano, mentre guardavo quelli uomini in divisa azzurra che descrivevano con passione la loro attività.

E scivolando da una associazione all'altra, provocata dall'evento a cui assistevo con emozione, mi è venuto in mente un altro nostro valore: la volontà a ben operare. Lo spirito di servizio è la base su cui si fonda il nostro lavoro, la preparazione è lo strumento per operare, ma il cerchio si chiude con la precisa volontà a ben operare. L'Aeronautica non sarebbe quella che è, quella che si stava descrivendo in quella sala, se i suoi componenti non agissero secondo questo indirizzo. Con la volontà a ben operare si superano i propri li-

miti, si compie la propria missione dando del vero valore aggiunto alla propria organizzazione e così si serve nel modo migliore il Paese.

La volontà a ben operare trasudava da ogni parola in quella sala e io mi sentivo su quella lunghezza d'onda, ma lo eravamo tutti. Così si arriva a meditare su come si può esprimere l'attaccamento al proprio Paese. L'amor di Patria è quel valore elevatissimo spesso frainteso e visto come elemento retorico; purtroppo lo diventa quando si sviluppa in chiacchiere e proclami. In realtà il vero patriottismo io lo vedo consistere nel desiderare che nel proprio Paese ogni cosa vada bene e la comunità possa vivere in sicurezza e prosperità. Accanto al desiderio, chi ama la Patria fa anche qualcosa di concreto perché ciò avvenga. E su questo punto noi agiamo molto concretamente.

Vedere questa Aeronautica mi ha fatto proprio bene. Tutte quelle riflessioni mi hanno fatto arrivare alla conclusione che, quando uno è in servizio, i valori li vive e li pratica quotidianamente, senza neppure averne una piena consapevolezza. Quando invece si osservano le cose da un punto di vista necessariamente più distaccato, questa consapevolezza si fa strada e dà davvero una forma di gioia e orgoglio che riesce a compensare anche la nostalgia e il desiderio di riarruolarsi.

Ma qui entra in gioco proprio la principale finalità dell'ANUA, riportata nell'art. 2 a del nostro statuto "custodire il patrimonio spirituale dell'Aeronautica Militare mantenendo sempre più viva, salda e operante l'unione fra coloro che vi appartengono e quelli che vi hanno appartenuto". Il patrimonio spirituale dell'Aeronautica è basato proprio su quei valori che sono emersi così chiaramente in quell'evento e custodirli significa, descriverli, esaltarli, farli comprendere e portarli ad esempio. Lo sento proprio come compito.

Un ringraziamento speciale al Capo di Stato Maggiore Alberto Rosso che con questo evento, che intende non sia isolato, ha per primo creato le condizioni per un più forte legame tra i componenti che hanno servito con passione l'Aeronautica Militare e quelli che la stanno servendo con passione oggi.

Ancora Buon Anno a Tutti.  
*Claudio Debertolis*



# Giubileo Lauretano per il Centenario della proclamazione della Madonna di Loreto

## Al Santuario di Loreto la cerimonia di apertura della Porta Santa

(Cen.For.Av.En. – Loreto – Magg. Ramona Galletta)

**L**Aeronautica Militare ha partecipato, Domenica 8 dicembre, alla cerimonia di apertura della Porta Santa presso il Santuario di Loreto (AN) per il Giubileo Lauretano concesso da Papa Francesco in occasione del centenario della proclamazione della Beata Vergine Maria Patrona degli Aeronauti. Una tradizione che affonda le sue radici nel 1920, anno in cui papa Benedetto XV proclamò la Madonna di Loreto “Patrona degli Aeronauti”.



Il segretario di Stato Vaticano S. Em. Card. Pietro Parolin ha aperto la Porta Santa alla presenza del Capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica, Generale di Squadra Aerea Alberto Rosso, l’Ordinario Militare per l’Italia Mons. Santo Marciandò, i vertici della Forza Armata, e il Comandante del **Centro di Formazione Aviation English (Cen.For.Av.En.)**, il Colonnello Luca Massimi.

La partecipazione della Aeronautica Militare alla cerimonia di indizione dell’anno giubilare, che si concluderà il 10 dicembre 2020, rappresenta un momento di raccoglimento ideale per rinsaldare il legame che unisce gli uomini e le donne dell’Arma Azzurra alla Vergine Lauretana. Come ha ricordato il Capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica Militare, Ge-

nerale di Squadra Aerea Alberto Rosso, il Giubileo rappresenta un’occasione per collegare valori e tradizioni legati al mondo del volo di cui l’Aeronautica Militare è custode insieme alle altre realtà militari e civili che condividono le stesse esperienze connesse all’attività volativa.

La partecipazione alle celebrazioni si inserisce nel quadro delle consolidate relazioni esistenti tra l’Aeronautica Militare e le istituzioni ecclesiastiche, che proprio a Loreto si sono spesso trasformate in concrete iniziative di solidarietà.

L’attuale Cen.For.Av.En. dell’Aeronautica Militare, è ubicato infatti all’interno delle strutture inizialmente sede dello storico Istituto Francesco Baracca che, dal 1930 per oltre 50 anni, svolse a Loreto attività meritorie a favore degli orfani di aeronauti caduti in servizio e che si trovavano in cattive condizioni finanziarie, attraverso l’Opera Nazionale Figli degli Aviatori.

Il Cen.For.Av.En. dipende dal Comando Scuole /3<sup>a</sup> Regione Aerea di Bari e si occupa della formazione e dell’accertamento delle competenze linguistiche del personale dell’Aeronautica Militare, e dell’accertamento e insegnamento dell’inglese aeronautico “Aviation English” ai controllori di volo e personale aeronavigante dell’Aeronautica Militare, ma anche di quello delle altre forze armate e dicasteri.

Inoltre provvede alla formazione del personale appartenente a precise specialità che, in accordo a normative europee di settore, impongono un adeguato livello di conoscenza tecnico-linguistica per il conseguimento della “licenza di manutentore aeronautico”.





# Giubileo Lauretano per il Centenario della proclamazione della Madonna di Loreto

## Al via le celebrazioni dell'Aeronautica Militare

(SMA UPI – Autore S. Ten. Rossana Feliciani)

**O**ltre un anno di incontri e iniziative per l'Aeronautica Militare che celebra i 100 anni della Madonna di Loreto quale protettrice universale degli aeronauti.

Inaugurato ufficialmente domenica 8 dicembre a Loreto con l'apertura della Porta Santa, è entrato oggi nel vivo il Giubileo Lauretano, l'Anno Santo promosso per la proclamazione della Vergine Lauretana a patrona degli aeronauti avvenuta il 24 marzo 1920.

Fino al 10 dicembre 2020 saranno numerose le **iniziative religiose, benefiche e culturali** che vedranno la partecipazione dell'**Aeronautica Militare** in tutte le regioni d'Italia, a testimonianza del profondo legame spirituale che da sempre unisce la Celeste Patrona degli aeronauti e gli uomini e le donne della Forza Armata.

Tra queste, la solenne cerimonia di celebrazione in onore della Beata Vergine Lauretana che questa mattina si è svolta presso la Basilica Papale di **Santa Maria Maggiore in Roma**. La funzione religiosa, officiata dall'Arcivescovo Ordinario Militare per l'Italia, S.E. **Monsignor Santo Marciànò**, coadiuvato dal Vicario Episcopale per l'AM **Don Antonio Coppola**, ha visto la partecipazione del **Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare**, Generale di squadra aerea Alberto Rosso, e di una folta rappresentanza del personale militare e civile di tutti gli Enti dell'Aeronautica Militare.

“*Ci troviamo oggi nel Capodanno dell'Anno Santo*” ha detto Monsignor Santo Marciànò nel corso della celebrazione “*oggi stiamo scrivendo un'importante pagina di storia dell'Aeronautica Militare e sarete soprattutto voi a farlo con la vostra vita donata per amore*” ha concluso rivolgendosi direttamente ai giovani presenti “*servizio vuol dire anzitutto fare dono di sé per gli altri*”. Nel corso del suo intervento al termine della celebrazione, il Gen. Rosso ha speso parole di auspicio, augurando a tutti i presenti che “*questo Anno Giubilare possa rappresentare per ognuno una felice occasione per dimostrare la passione, la generosità, i valori e l'impegno nel servizio che siamo chiamati a svolgere, ognuno con il proprio compito, piccolo o grande che sia*”.



Al termine della cerimonia, il Generale Rosso ha ricevuto l'effigie sacra della Madonna Lauretana, rappresentata da una statua contenuta in una teca di rovere appositamente realizzata, che nel corso del 2020 farà visita a tutti gli Enti dell'Aeronautica Militare dislocati sul territorio nazionale. Il **percorso itinerante** dell'effigie che avrà inizio nella prima decade di gennaio 2020, consentirà a questo Anno Santo di essere vissuto in maniera capillare.



# Giubileo Lauretano per il Centenario della proclamazione della Madonna di Loreto

**Il 10 Dicembre presso l'Auditorium Parco della Musica di Roma, l'Aeronautica Militare ha voluto presentare le iniziative connesse al centenario della Beata Vergine Lauretana quale "Patrona degli Aeronauti".**

(Contributo divulgativo di Cap. Simone Antonetti e S.Ten. Rossana Feliciani)

**“V**olando tra le stelle”, questo il nome dello spettacolo teatrale e comunicativo di circa due ore condotto dalla giornalista RAI **Valentina Bisti** ed accompagnato dalle note della Banda Musicale dell'**Aeronautica Militare** e dai solisti del **Coro Petrassi**, nel corso del quale è stato presentato il **progetto benefico “Un dono dal cielo”** ed il **Calendario 2020 della Forza Armata** a cui è associato.

La serata ha visto la presenza del **Sottosegretario di Stato alla Difesa**, On.le Angelo Tofalo, e del **Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare**, generale di squadra aerea Alberto Rosso, nonché la partecipazione di diverse autorità religiose, militari e civili.

Nel corso dell'evento, anche un saluto d'eccezione da parte dell'astronauta dell'ESA e Colonnello Pilota dell'Aeronautica Militare **Luca Parmitano** che, attraverso un breve video realizzato dalla **Stazione Spaziale Internazionale (ISS)** di



cui ricorre l'anniversario della Vergine Lauretana, così come particolarmente significativo sarà il 2020, l'anno in cui celebreremo il **centenario della proclamazione della Madonna di Loreto quale nostra patrona**”.

“Una giornata molto cara all'Aeronautica Militare” – ha spiegato il Gen. Rosso – **che abbiamo aperto stamattina con la messa solenne in Santa Maria Maggiore e che stasera chiudiamo qui, in questa splendida serata, legando insieme tre elementi distinti con un unico fil rouge, quello della solidarietà**”.

“Le celebrazioni per il centenario della nostra Patrona, la presentazione del calendario dell'Aeronautica Militare 2020 ed il lancio di una raccolta fondi di beneficenza” – ha concluso – **sono il segno più concreto della passione e della generosità del personale dell'Aeronautica Militare verso chi è meno fortunato di noi**”.

A sottolineare tale l'impegno dell'Aeronautica Militare e più in generale delle Forze Armate è stato l'**On. Angelo Tofalo, Sottosegretario di Stato alla Difesa**. “L'Italia è un Paese meraviglioso e, nel calendario dell'Aeronautica Militare, possiamo apprezzarne le bellezze ritratte da una prospettiva privilegiata, il cielo. Ciò grazie agli stessi **velivoli ed equi-**



**cui è comandante** dallo scorso ottobre, ha voluto unirsi virtualmente ai festeggiamenti della Forza Armata.

Nel suo intervento, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare ha parlato di una **“una giornata importante, il giorno in**

**paggi che ogni giorno sono in volo per garantire la sicurezza dei cieli italiani ed assicurare alla collettività servizi di primaria importanza come i trasporti sanitari di urgenza, la ricerca e il soccorso e l'intervento in caso di calamità**”.

## Giubileo Lauretano per il Centenario della proclamazione della Madonna di Loreto

*“L’Arma Azzurra è un’eccellenza della Difesa che ogni giorno impiega al servizio del Paese la sua risorsa più preziosa: il personale militare e civile”* – ha concluso l’On. Tofalo – *“Sono molto orgoglioso delle donne e degli uomini che, ancora una volta, dimostrano grande solidarietà e cuore”*.

Il Calendario 2020 dell’Aeronautica Militare è un **viaggio interattivo attraverso le bellezze del Paese**, fotografate da una prospettiva privilegiata, insieme ai velivoli militari che ogni giorno sono in volo per garantire la sicurezza dei cieli italiani ed assicurare una vasta gamma di servizi alla collettività, dai trasporti sanitari di urgenza, alla ricerca e soccorso, all’intervento in caso di calamità. Attraverso una **App** il calendario, prodotto dalla **Rivista Aeronautica** con scatti inediti realizzati dalla **Troupe Azzurra** dell’Aeronautica Militare, diventa interattivo e arricchito di contenuti multimediali.

Un percorso tra bellezze naturali, monumenti e città, un omaggio all’Italia ed un modo per sottolineare lo speciale **rapporto tra il territorio e tutti i Reparti dell’Aeronautica Militare**, che con il proprio patrimonio di valori e competenze costituiscono la **presenza viva e attiva della Forza Armata lungo tutta la Penisola**, da Plateau Rosà, in Valle d’Aosta, all’isola di Lampedusa. Una Aeronautica Militare che lo stesso Capo di Stato Maggiore, generale di squadra aerea Alberto Rosso, definisce come **“risorsa strategica e capillare, che opera per la gente e con la gente e sulla quale ogni comunità sa di poter contare in ogni circostanza”**.

Un volo che idealmente inizia da Loreto, luogo al quale l’Aeronautica Militare è legata con particolare devozione e che assume nel 2020 un significato particolare, nel centenario della proclamazione della Madonna di Loreto quale patrona “degli aeronauti”, ricorrenza che la Forza Armata ricorderà per l’intero anno con eventi e attività in tutte le regioni.

Un 2020 ricco di avvenimenti importanti, tra cui i **100 anni dello storico volo Roma-Tokio di Arturo Ferrarin e Guido Masiero** a bordo di due biplani SVA, un’impresa che ancora oggi rimane tra le più straordinarie della storia dell’Aviazione, nonché la **60ª stagione acrobatica delle Freccie Tricolori**, che accoglierà sull’aeroporto militare di Rivotto nel mese di settembre centinaia di migliaia di appassionati del mondo del volo.

Un anno che avrà come denominatore comune la solidarietà. Tutte le iniziative, gli eventi e le principali manifestazioni della FA – tra cui anche parte del ricavato dalle vendite del Calendario, da oggi disponibile presso il punto vendita promozionale di Palazzo Aeronautica a Roma e on-line sulla **vetrina Amazon dell’Aeronautica Militare** – andranno, infatti, a supportare il progetto benefico **“Un dono dal cielo”**, promosso in collaborazione con l’Associazione Arma Aeronautica, in sostegno degli ospedali pediatrici **Gaslini di Genova, Santobono Pausilipon di Napoli** e **Bambino Gesù di Roma** con beni strumentali pediatrici.

È stata inoltre promossa tra tutto il personale della Forza Armata una raccolta fondi su base volontaria tesa a devolvere il corrispettivo di una o più ore di lavoro all’iniziativa.

### Calendario AM 2020: dodici mesi per vedere l’Italia dall’alto





## Spazio: il saluto del Presidente Mattarella al Colonnello Parmitano

06 Novembre 2019 – Ufficio Pubblica Informazione – Roma Autore S. Ten. Rossana Feliciani



*nità che ci fa pensare quanto la Terra sia piccola e quanto sia insensato avere contrasti qui”.*

Dalla stampa degli organi in 3D al comportamento delle cellule mieloidi per studiare l'invecchiamento nello spazio, il Colonnello Parmitano ha illustrato nel dettaglio, di fronte a un Capo dello Stato in attento ascolto, i dettagli di alcuni degli **esperimenti** più importanti, “*preziosi per il futuro dell'umanità*”, che negli ultimi mesi si stanno svolgendo a bordo della Stazione Spaziale Internazionale.

*“Sono riconoscente per avere avuto la possibilità di partecipare alla più grande avventura dell'umanità, sono grato al mio Paese, all'Aeronautica Milita-*

**È** stato grazie ad una diretta streaming video che il Colonnello Luca Parmitano ha potuto virtualmente ospitare il Presidente della Repubblica **Sergio Mattarella** a bordo del modulo europeo **Columbus** della **Stazione Spaziale Internazionale ISS**.

A seguire il colloquio dal Quirinale, anche il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio con delega alle Politiche Spaziali **Riccardo Fraccaro**, il Direttore Generale dell'ESA **Ian Woerner**, il Presidente dell'ASI **Giorgio Saccoccia** ed il Capitano dell'Aeronautica ed astronautica dell'ESA **Samantha Cristoforetti**. Si è trattato della prima “telefonata” dallo spazio intercorsa tra il Quirinale e la base spaziale alla cui guida, dallo scorso 2 ottobre **per la prima volta per un italiano**, c'è il Colonnello Luca Parmitano, astronauta dell'ESA impegnato da luglio nella **missione Beyond**.

In uno scambio di battute e riflessioni di pochi minuti, il Presidente Mattarella, ha parlato con orgoglio dell'importanza del contributo italiano alla Stazione Spaziale, sia per quanto riguarda il **contributo tecnologico ed industriale**, sia per il ruolo chiave che riveste nei **programmi scientifici**.

Riferendosi poi al ruolo degli astronauti italiani, il Capo dello Stato ha sottolineato come essi rappresentino per i giovani un punto di riferimento fondamentale, nonché un modello da imitare. “*Credo che i giovani guardino a noi – ha commentato Parmitano – non per quello che siamo, ma per il messaggio che possiamo portare: di speranza, di tecnologia, di scienza, di possibilità*”. Quello che arriva dallo spazio è, per Mattarella, “*un messaggio importante, di collaborazione, di pace e sere-*

*re, per avermi addestrato e abituato a guardare lontano*” ha aggiunto l'astronauta anticipando la grande sfida che lo attende il prossimo **15 novembre** quando, insieme al collega americano **Andrew Morgan**, affronterà la prima delle quattro **passeggiate spaziali** – in gergo tecnico **Attività Extra Veicolorari (EVA)** – per una riparazione tecnica fondamentale per le attività scientifiche in corso sulla stazione e mai provata nella storia della ISS.

“*Un grandissimo in bocca al lupo*”, ha concluso al microfono **Samantha Cristoforetti** in collegamento subito dopo il presidente Mattarella. Un saluto e un augurio di buon lavoro tra due amici, colleghi in **Aeronautica Militare** ed, ormai da dieci anni, anche dell'**Agenzia spaziale Europea**, accumulati dall'aver vissuto entrambi un'esperienza incredibile come quella dello spazio.



## Workshop dell'Aeronautica Militare su Medicina Occupazionale

Fonte Comando Logistico – Servizio Sanitario Autore T. Col. Paolo FAZIO



luoghi di lavoro e di diversi Comandanti, che l'ordinamento attuale riconosce quali "Datori di Lavoro".

Durante i lavori sono state affrontate anche le sfide riguardanti il futuro, quali ad esempio, il riconoscimento della medicina aeronautica e spaziale quale medicina occupazionale, custode della medicina preventiva applicata alla aeronavigazione e la conferma dell'Aeronautica Militare quale *Military Aviation Authority* in una ottica sempre

**02 Dicembre 2019 – Si è svolto a Roma presso la Casa dell'Aviatore il "Workshop Sulla Medicina Occupazionale Aeronautica" organizzato dal Servizio Sanitario dell'Aeronautica Militare e dall'Istituto di Perfezionamento e Addestramento in Medicina Aeronautica e Spaziale.**

(Nota redazionale: Per utilità cognitiva e divulgativa si evidenzia che la MEDICINA OCCUPAZIONALE cura in particolare le attività relative all'attuazione della normativa vigente in materia di sicurezza sul lavoro e quindi, alla prevenzione e alla sorveglianza sanitaria del personale impegnato nelle attività istituzionali)

Ad aprire i lavori, l'indirizzo di saluto del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Alberto Rosso, che nel sottolineare l'attenzione posta della Forza Armata alle tematiche legate alla medicina occupazionale e alla sicurezza sui luoghi di lavoro, ha ribadito l'importanza della collaborazione con l'Università ed il mondo accademico riconoscendo i notevoli progressi fin qui ottenuti.

Realizzato per supportare la specifica professionalità richiesta agli Ufficiali Medici che rivestono l'incarico di "medico competente" all'interno di Reparti dell'Aeronautica Militare, il Workshop, in considerazione dell'ampia trattazione di aspetti tecnico-scientifici ed organizzativi connessi alla gestione della medicina occupazionale aeronautica, ha visto anche la numerosa partecipazione di personale "tecnico" impegnato nell'ambito della sicurezza sui

più incentrata sulla salvaguardia psico-fisica del personale e sulla sicurezza del volo.



**Il Servizio Sanitario A.M. del Comando Logistico è responsabile degli studi e dei programmi nel settore sanitario, della medicina legale A.M., della medicina del lavoro, dell'approvvigionamento di materiali sanitari, della sicurezza aeromedica, dell'igiene, dell'assistenza e della riabilitazione.**



# Aeronautica Militare: primo Simposio per gli Ufficiali Generali che hanno lasciato il servizio attivo

Fonte: Ufficio Pubblica Informazione - Roma – Autore: Col. Merola Federico

## Presente e futuro dell'Aeronautica Militare - riflessioni sull'andamento della Forza Armata con uno sguardo verso le nuove sfide



È stato l'auditorium di Palazzo Aeronautica ad accogliere, venerdì 8 novembre, il primo simposio rivolto agli Ufficiali Generali della Forza Armata che hanno lasciato il servizio attivo. All'iniziativa, fortemente voluta dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Milita-

re, Generale di Squadra aerea Alberto Rosso, ha aderito una folta platea che negli anni passati ha rappresentato la struttura portante della Forza Armata.

Il convegno ha avuto come fine quello di rinnovare il senso di appartenenza del personale in congedo nei confronti dell'istituzione e di fornire un messaggio chiaro e univoco da parte della leadership circa le prospettive capacitive presenti e future della Forza Armata.

Nel suo intervento di introduzione il Capo di Stato Maggiore ha ribadito l'importanza di man-



tenere vive le tradizioni con uno sguardo rivolto sempre al futuro, rimarcando l'importanza di tutto il personale presente in sala, quale fondamentale ed insostituibile presidio degli interessi e dei valori aeronautici nel mondo esterno.

Hanno preso poi la parola il Comandante logistico, Gen. S.A. Giovanni Fantuzzi, il Comandante della Squadra Aerea, Generale S.A. Gianni Candotti ed il Comandante delle Scuole AM, il Generale S.A. Aurelio Colagran-



## *Aeronautica Militare: primo Simposio per gli Ufficiali Generali che hanno lasciato il servizio attivo*



de, che hanno fatto un punto di situazione più dettagliato sull'andamento dei tre Alti Comandi della Forza Armata, illustrando le principali tematiche di rilievo con un occhio alle nuove sfide.

Il simposio si è poi concluso con una interessante sessione di riflessioni dove sono intervenuti anche il Sottocapo di SMA, Generale S.A. Luca Goretti ed il Direttore della DIPMA, Generale S.A. Roberto Comelli. **Una iniziativa che ha riscosso il plauso di tutti i partecipanti, che, come ribadito dal Generale Rosso, anche se non più in servizio attivo continuano ad esser sempre parte della grande famiglia dell'Aeronautica Militare, una risorsa strategica fatta di uomini e donne che lavorano con orgoglio e professionalità ogni giorno al servizio del Paese.**



### *Iniziativa della Dama d'Onore ANUA Dott.sa Pardi Lucioni Grazia per la ricorrenza della Madonna di Loreto*

Noi come sezione di **Viareggio, femminile, in tre**, abbiamo coinvolto una scuola elementare di Viareggio per la ricorrenza della Madonna di Loreto. Hanno partecipato all'evento circa 200 bambini delle quarte e quinte. Abbiamo confezionato oltre 200 coccarde tricolori e dato un foglio con informazioni storiche riguardanti anche testo e musica dell'Inno Nazionale. Hanno con gli insegnanti attraversato la



città e davanti al monumento ai caduti del volo, sul mare, hanno cantato il nostro Inno. Era una giornata di sole e tra il profumo del mare, il cielo azzurro... mio marito avrà sentito "grazie piccoli". Presente un Ammiraglio di Divisione che è stato piacevolmente entusiasta a sentire quelle voci e vedere le bambine con la manina sul cuore. Ed io ero contenta e ho sperato nel futuro di questi ragazzi.



# 07 Novembre 2019 – Inaugurato a Pozzuoli l'Anno Accademico 2019-2020 degli istituti di formazione dell'AM

Autore Magg. Stefano Testa



Si è svolta a Pozzuoli, presso l'Accademia Aeronautica, alla presenza del **Ministro della Difesa**, On. Lorenzo Guerini, la tradizionale cerimonia di **inaugurazione dell'Anno Accademico 2019-2020** degli Istituti di Formazione dell'Aeronautica Militare.

L'evento, a cui hanno preso parte il **Capo di Stato Maggiore della Difesa** Generale Enzo Vecciarelli, il **Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica**, Generale di Squadra Aerea Alberto Rosso e numerose autorità civili e militari, si è aperto con un intervento del **Comandante delle Scuole e della 3<sup>a</sup> Regione Aerea**, Generale di Squadra Aerea Aurelio Colagrande, che dopo una breve introduzione sulle principali attività portate a termine nell'ultimo Anno Accademico, ha voluto evidenziare i progetti e gli obiettivi futuri più significativi nel campo della formazione e della selezione.

*“Un giorno importante e ricco di significato perché la formazione rappresenta e testimonia, in sintesi, l'attenzione che rivolgiamo al nostro futuro, all'Aeronautica di domani”, ha affermato il generale Rosso nel suo intervento. “I nostri Istituti formano innanzitutto persone, sotto il profilo umano, del carattere, dei valori etici e morali; poi militari, consapevoli di uno status di servitori particolari delle istituzioni, ed infine professionisti, che abbiano le capacità e le qualità per affrontare le sfide future con competenza e serenità. Oggi, con l'entusiasmo di una vita straordinaria in forza armata, mi rivedo in questi ragazzi e dico loro di essere protagonisti ed artefici del loro futuro, un futuro di successo nella famiglia aeronautica”.*

A seguire ha preso la parola il **dott. Stefano Domenicali**, Presidente ed Amministratore Delegato di Automobili Lamborghini, che ha tenuto una **Lectio Magistralis** sul tema delle *“Competenze e leadership per l'industria del futuro”*.

È poi intervenuto il Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale Enzo Vecciarelli, che ha sottolineato l'importanza della formazione del personale, *“fondamentale per permettere alla Difesa ed al Paese di avere a disposizione uomini e donne capaci di operare con competenza, con pensiero critico e con leadership strategica. Oggi vi chiedo – ha concluso il Gen. Vecciarelli – di alimentare i vostri sogni senza timori e senza dubbi ma con passione ed orgoglio per diventare portatori di pace, di stabilità e sicurezza internazionale”*.

La cerimonia si è conclusa con le parole del Ministro della Difesa.

*“Il futuro di ogni organizzazione risiede nelle capacità della sua risorsa umana di adattarsi ai cambiamenti, di fare la differenza di fronte a domini e scenari sempre più complessi e difficili”, ha sottolineato il Ministro. “Ecco perché nelle nuove linee programmatiche della Difesa ho fortemente voluto focalizzare l'attenzione sull'esigenza di una strategia che metta al centro proprio la formazione di uomini e donne in grado di orientarsi al meglio in questi scenari estremamente dinamici. Capacità da raggiungere attraverso il sapere, il saper fare ma, aggiungo, soprattutto attraverso il saper fare bene”.*

L'On. Guerini, nel ricordare le parole del Col. Luca Parmitano nel giorno in cui ha assunto il comando della stazione

spaziale internazionale, ha voluto infine sottolineare l'importanza ed il valore della gratitudine verso i propri maestri e formatori, "che sia anche un incentivo nel mettere sempre il massimo impegno nel servire con disciplina ed onore il Paese e per rendere orgogliosi di voi l'Aeronautica Militare, la Difesa e l'Italia".

Durante la cerimonia sono stati consegnati importanti riconoscimenti agli allievi che si sono particolarmente distinti nel corso dell'iter formativo, tra cui la "sciabola d'onore", attribuita all'allievo pilota che durante i tre anni del Corso Regolare ha mantenuto la posizione di capo corso.

Di seguito i riconoscimenti tributati nel corso della cerimonia:

- il "premio annuale per l'attitudine militare nelle Accademie", istituito dall'Ordine Militare d'Italia nel 1996 e destinato agli Allievi di tutte le Accademie Militari distintisi nell'attitudine militare al termine del 2° anno di corso, andato all'Aspirante pilota Paolo Ferrante del Corso Vulcano V;
- la "Sciabola d'onore", destinata all'Allievo pilota che durante i tre anni del Corso Regolare abbia mantenuto la posizione di capo corso, conferita all'Aspirante pilota Filippo Cheli del Corso Urano V;
- la "Targa d'Onore", destinata all'allievo non navigante che durante i primi tre anni del corso regolare si sia mantenuto in graduatoria primo del rispettivo ruolo, attribuita:
  - all'Aspirante del Ruolo delle Armi Fabrizio Blau del Corso Urano V;
  - all'Aspirante del Genio Aeronautico Francesco Di Gennaro del Corso Urano V;
  - all'Aspirante del Corpo Sanitario Aeronautico Giuseppe Mascialino del Corso Urano V.
- la "Daga d'Onore" al Maresciallo di 3ª classe Mirko Migliavacca, del 19° Corso "Zephyr" della Scuola Marescialli dell'Aeronautica Militare, primo classificato nella graduatoria finale al termine del terzo Anno Accademico.





# Intelligenza Artificiale: start-up, sviluppatori e ricercatori in una challenge tecnologica di 48 ore

Autore S.Ten. Palma CONVERTINI



**F**irenze, 12 dicembre 2019 – **Nove team in gara** composti da **start up, sviluppatori e ricercatori** alle prese con lo sviluppo di un prototipo capace di ottimizzare gli interventi di manutenzione sui sistemi aeronautici. Tutto questo grazie all'uso dell'intelligenza artificiale. Sono stati loro i protagonisti e motore dell'iniziativa "AIRtificial Intelligence".

40 partecipanti, 70 tutor, 9 proposte prototipali e 3 *use case* tra cui scegliere: sono i numeri di questo *hackathon* concluso ieri dopo una gara durata 48 ore.

L'iniziativa, organizzata dal **Comando Logistico dell'Aeronautica Militare** e **Leonardo**, con la partnership tecnologica di **Oracle**, rappresenta una risposta concreta all'esigenza di avvicinare i principali "attori" dell'AI – **start-up, sviluppatori, ricercatori e università** – al settore aeronautico, in una logica di *open innovation*. Obiettivo primario di questo *hackathon* è stato quello di sperimentare e sviluppare da subito le soluzioni più promettenti emerse dalla *challenge* per mettere in breve tempo a disposizione dei manutentori aeronautici strumenti e tecnologie efficaci e all'avanguardia. Un percorso di innovazione che punta in particolare sull'**intelligenza artificiale (AI)** per realizzare un ecosistema tecnologico in grado di evolvere in autonomia sotto la guida e la supervisione dell'uomo.

L'evento si è sviluppato con una formula innovativa: una maratona di 48 ore appunto in cui i **nove team in gara** si sono sfidati nella realizzazione di soluzioni di assistenza virtuale per **ottimizzare gli interventi manutentivi e addestrativi applicabili ai sistemi aeronautici**. Tali tecnologie hanno inoltre un impatto significativo sulla sostenibilità ambientale, tanto da essere definite '**soluzioni green**' per i risultati che producono in termini di taglio dei costi e di minore impatto sull'ecosistema.

**Vincitore di questa edizione il Team "Tornado"** composto da una *start-up* pisana nata dallo *spin-off* di un'azienda già operante nel settore dell'automazione industriale. Grazie ad una tecnologia brevettata per l'uso di IA acustica auto addestrata che viene

utilizzata in altri campi applicativi, il sistema proposto sarà in grado di dare un feedback immediato al manutentore e di individuare l'area danneggiata del velivolo visualizzandola a schermo o, in futuro, mediante l'utilizzo di realtà aumentata.

**Il secondo posto è invece andato al Team "Avanti"**. Parole chiave di questo gruppo: versatilità e flessibilità, un team particolarmente eterogeneo, composto da ingegneri, matematici, fisici ed informatici messi insieme dagli organizzatori dell'*hackathon* appositamente per questa sfida. "Perfetti sconosciuti" trasformati in "squadra" grazie ai loro *background* ed alle molteplici competenze. In questo caso è

stata, invece, proposta una soluzione per agevolare l'esecuzione del **tapping test** – una particolare procedura di verifica sullo stato di integrità ed efficienza dei materiali. L'applicazione, grazie all'ausilio di avanzate tecniche di Machine Learning e Intelligenza artificiale, potrà essere di ausilio agli addetti alla manutenzione per avere feedback più accurati.

L'*hackathon*, il secondo organizzato dall'Aeronautica Militare in collaborazione con Leonardo dopo quello del 2018, si è svolto nell'**Istituto di Scienze Militari Aeronautiche di Firenze**, centro di eccellenza per la formazione della leadership della Forza Armata. A valutare il lavoro dei nove team una giuria d'eccezione composta dal Comandante Logistico AM, generale di squadra aerea Giovanni Fantuzzi, dal Comandante delle Scuole AM, Generale di squadra aerea Aurelio Colagrande, dal CTIO di Leonardo, Prof. Roberto Cingolani, dal Direttore Scientifico dell'Istituto Italiano di Tecnologia, Prof. Giorgio Metta, dal Prof. Daniele Nardi del Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale dell'Università "Sapienza" di Roma e dal Direttore delle testate verticali di Digital 360 Group, Dott. Mauro Bellini.

La presentazione dei diversi progetti è avvenuta alla presenza del Sottosegretario alla Difesa, **On. Angelo Tofalo**, del Presidente della Commissione Difesa della Camera dei Deputati, **On. Gianluca Rizzo**, e del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, **generale di squadra aerea Alberto Rosso**. Presenti, inoltre, Umberto Panetta, responsabile *Customer Support Services & Training* di Leonardo e Alessandro Ippolito, Technology Country Leader di Oracle Italia.

"*Iniziative come quelle di oggi* – ha sottolineato il generale Rosso – *rappresentano un'opportunità pregiata per conoscere, valutare, condividere ed apprezzare idee e soluzioni proposte da giovani talenti provenienti da start-up, centri di ricerca e università italiane, mondi con i quali le forze armate e l'industria devono saper dialogare per condividere informazioni per sviluppare e accrescere consen-*

## Intelligenza Artificiale: start-up, sviluppatori e ricercatori in una challenge tecnologica di 48 ore

ze, per fare innovazione e per affrontare un futuro dove tecnologia e digitalizzazione continuano ad evolvere in un unicum verso realtà imponderabili”.

“L’Intelligenza Artificiale è un settore dalle enormi potenzialità che pervade sempre più le nostre vite”, le parole di Roberto Cingolani, Chief Technology and Innovation Officer di Leonardo. “Le ap-

può essere notevolmente ottimizzato e velocizzato, e l’attività di manutenzione a distanza, che tramite il supporto di un *virtual assistant* potrà trovare applicazione in particolari condizioni, come ad esempio nelle operazioni fuori dai confini nazionali dove potrebbero non essere sempre presenti tecnici ad alta specializzazione in tutti i settori. Ambiti, questi, in cui l’utilizzo di sistemi

di intelligenza artificiale applicati alla *predictive maintenance* potrà portare dei grandi benefici nel campo della sicurezza del volo, in particolare per la prevenzione e l’individuazione di guasti ed inefficienze.

La partnership tra Leonardo e Aeronautica Militare mira a cogliere le nuove esigenze e sviluppare attraverso l’uso di tecnologie abilitanti quali appunto l’AI, oltre che realtà aumentata e mixed reality, blockchain certificata e analisi dei



applicazioni dell’AI sono un grande alleato dell’uomo e delineeranno il futuro del nostro Pianeta, anche in chiave sostenibile, a patto che venga definito un quadro etico-giuridico che consenta alle persone di rimanerne il fulcro, in una prospettiva in cui sia l’etica a contaminare il mondo digitale e non il contrario”.

**AIRtificial Intelligence** è una delle iniziative portate avanti dal

Comando Logistico dell’Aeronautica Militare nell’ambito di un più ampio processo di innovazione in vari campi organizzativi e funzionali, in particolare nel settore della “**Logistica 4.0**”. Sono due i principali campi di applicazione individuati per questo progetto: l’**addestramento manutentivo**, che grazie all’utilizzo di piattaforme virtuali

big data – soluzioni sempre più all’avanguardia nel settore del **Customer Support, Services and Training**.

L’obiettivo di Leonardo, in particolare, è quello di ampliare il portafoglio di servizi avanzati e sviluppare soluzioni adeguate ad ogni esigenza operativa in base ad un approccio sempre più focalizzato sulle esigenze del cliente.





## Brindisi festeggia il 25° Anniversario della costituzione del Centro Servizi Globale delle Nazioni Unite

Autore T. Col. Neville ROSSI



**I**l 19 dicembre si è celebrato presso il Distaccamento Aeroportuale dell'Aeronautica Militare di Brindisi il 25° anniversario della costituzione del **Centro Servizi Globale delle Nazioni Unite (UNGSC)**.

Presente all'evento il Segretario Generale delle Nazioni Unite, Antonio Guterres, che ha dichiarato: l'UNGSC è *“una struttura che fornisce supporto cruciale alle basi delle Nazioni Unite nel mondo”*.

Il Segretario Generale è stato accompagnato dal Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale.

Era il 23 novembre 1994 a Brindisi quando venne firmato il Protocollo d'Intesa con il Governo italiano per sancire l'istituzione di un centro dell'ONU con compiti di supporto logistico a tutte le missioni impegnate nelle operazioni di mantenimento della pace nel mondo. Determinanti per la scelta di Brindisi furono la sua centralità geografica, a 5.000 Km dalla maggior parte delle missioni ONU, la compresenza di porto, aeroporto, autostrada e ferrovia e la copertura satellitare favorevole che consente visibilità dall'Oceano Indiano all'Atlantico.

Negli anni a venire, la Base delle Nazioni Unite è cresciuta esponenzialmente in termini di mandato, numero e complessità di funzioni, estensione, personale in organico, budget e competenze.

Con una superficie di circa 360.000 m<sup>2</sup> la Base ONU si è trasformata in una realtà lavorativa altamente qualificata che conta un organico di quasi 500 unità con personale italiano ed internazionale. Inoltre, si è aggiunta la base di pronto intervento umanitario del **WFP (World Food Programme)** pronta ad inviare aiuti umanitari entro 72 ore dal verificarsi della crisi o dell'evento disastroso.

Nel corso del suo discorso, il Ministro Di Maio ha sottolineato che la peculiarità di Brindisi sta nel poter raggiungere le missioni di pace ONU nel mondo in poco più di 6 ore di volo. Da questa base, infatti, partono i mezzi, gli aerei con gli aiuti umanitari più importanti. Ragion per cui il personale dell'Aeronautica Militare, insieme con il personale dell'ONU e del WFP, fornisce supporto alle operazioni di carico dei voli umanitari per 365 giorni all'anno. Solo per citare alcuni esempi, gli uomini della Forza Armata hanno contribuito alla preparazione dei voli diretti alle Filippine colpite dal tifone *Haiyan*, in Mali, Libia, Iran, Iraq, Niger per la penuria di farmaci e Kurdistan per l'invio di generi di prima necessità a sostegno dei migliaia di sopravvissuti al sisma.

Il Distaccamento dell'Aeronautica di Brindisi, quindi, è un esempio tangibile di realtà lavorativa multinazionale nella quale coesistono organizzazioni civili e militari che lavorano insieme per il bene comune a favore delle popolazioni in difficoltà. Non a caso lo slogan dell'evento dell'UNGSC, tratto da un pensiero di Henry Ford, recita: *“Mettersi insieme è un inizio, rimanere insieme è un progresso, lavorare insieme è un successo”*.

**Il Distaccamento di Brindisi, dipende dal Servizio dei Supporti del Comando Logistico e fornisce, 24 ore su 24, 365 giorni all'anno, assistenza ai velivoli di passaggio appartenenti ai Paesi della NATO.**



## Nuovo protocollo d'intesa tra AM e ANSV

Autore T.Col. Maria Schirripa



**I**l Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Luca Goretti, ed il Presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, Prof. Bruno Franchi, hanno sottoscritto martedì 17 dicembre, a Palazzo Aeronautica, un nuovo **protocollo d'intesa** finalizzato al miglioramento della **sicurezza del volo** ed alla **prevenzione degli incidenti aerei**.

Il nuovo protocollo, che sostituisce quello in scadenza, prevede, in particolare, il rafforzamento ulteriore del positivo rapporto di collaborazione istituzionale già in essere, tramite la reciproca e tempestiva condivisione, nel campo della prevenzione, di informazioni e dati riguardanti l'attività di **volo civile e militare** e, per gli aspetti investigativi, delle specifiche esperienze professionali.

*«Il nuovo protocollo firmato con l'Aeronautica Militare», ha dichiarato il Presidente Bruno Franchi «parte dalla esperienza più che positiva maturata in questi anni in sede di applicazione del protocollo in scadenza e tende ad assicurare, in linea con gli orientamenti nazionali, la massima sinergia possibile tra le organizzazioni dello Stato, con l'obiettivo principale di aumentare la efficienza delle pubbliche istituzioni e ridurre i costi. Tale protocollo, reso possibile grazie alla grande disponibilità dimostrata dalla Forza Armata, renderà ancora più incisiva e proficua la collaborazione tra l'ANSV e l'Aeronautica Militare, favorendo il miglioramento dell'attività di prevenzione degli incidenti aerei e quindi della sicurezza del volo, tramite la messa a fattore comune delle rispettive professionalità, tecnologie ed esperienze in materia. Tale protocollo avrà anche positive ricadute di immagine per l'Italia a livello internazionale e UE».*

Il Generale Goretti ha sottolineato che *«l'accordo si inserisce nel contesto di collaborazione istituzionale fra comparti della Pubblica Amministrazione e consentirà all'Agenzia di far fronte, in maniera più efficace e tempestiva, all'assolvimento dei propri compiti d'istituto contribuendo anche a rafforzare ulteriormente i positivi rapporti di collaborazione da tempo instaurati con l'A.M. Lo scambio di esperienze nel settore della sicurezza del volo e la condivisione delle informazioni contribuirà, inoltre, alla valorizzazione delle attività formative ed operative del personale della Forza Armata che avrà l'opportunità di avvalersi delle strutture e dei laboratori dell'Agenzia».*

## Meeting internazionale nel settore dello trasporto aereo

Autore T. Col. Alessio Puddu



**S**i è svolto dal 12 al 14 novembre, presso la “Casa dell'Aviatore” a Roma, il meeting internazionale nel settore del trasporto aereo con lo *European Air Transport Command* (EATC) di Eindhoven, il Comando Europeo che opera nel settore del trasporto aereo militare e che, oltre all'Italia, vede la partecipazione di altre sei Nazioni: Olanda, Spagna, Francia, Germania, Belgio e Lussemburgo; ospite, per l'evento, anche l'Inghilterra.

All'avvio dei lavori, il Gen.B.A. Alessandro De Lorenzo, Capo del Servizio dei Supporti del Comando Logistico dell'A.M., ha ringraziato il Comando Europeo per aver scelto la sede italiana per effettuare l'incontro, sottolineando la condivisione di intenti e la costruttiva analisi delle procedure comuni.

Durante la prima giornata dell'incontro, nell'ambito del tavolo tecnico denominato “*Dangerous Good Working Group*”, sono state analizzate le procedure da attuare per una corretta gestione e trasporto dei materiali definiti “pericolosi” dalla normativa civile internazionale, e per i quali devono essere assicurate attività di confezionamento, come già avviene nelle quotidiane attività del settore civile, tenendo in debito conto le peculiarità delle Forze Armate.

Nel secondo giorno del meeting, sono state trattate nel dettaglio le procedure di gestione e controllo delle aree di imbarco militari denominate *Air Terminal Operation Center* (ATOC).

L'ultimo giorno dei lavori ha riguardato le modalità di gestione e carico dei materiali, ivi comprese le procedure necessarie a tal fine. Lo spirito comune dei gruppi è quello di armonizzare le singole disposizioni nazionali con quelle internazionali e delle Nazioni Partner di EATC per un unico obiettivo e scopo: il trasporto flessibile in piena sicurezza.

L'ingresso dell'Aeronautica Militare nell'E.A.T.C. è avvenuto ufficialmente il 4 XII 2014. Dal 12 gennaio 2016 la Forza Armata ha messo a disposizione eccellenze del trasporto aereo militare nazionale garantendo, grazie al KC-767A (14° Stormo) ed ai C-130J e C-27J (46° Brigata Aerea), capacità di “rifornimento in volo”, trasporto aereo e trasporto in bio-contenimento.



## Il Generale di Brigata Aerea Maurizio Cantiello subentra al Generale di Divisione Aerea Giovanni Magazzino



Si è svolta il 13 novembre presso la “Sala degli Eroi” di Palazzo Aeronautica, alla presenza del Comandante Logistico dell’Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea **Giovanni Fantuzzi**, la cerimonia del passaggio di consegne nell’incarico di Capo di Stato Maggiore del Comando Logistico tra il Generale di Divisione Aerea **Giovanni Magazzino**, uscente, e il Generale di Brigata Aerea **Maurizio Cantiello**, subentrante. Il Generale Magazzino, nel suo discorso di commiato, ha ringraziato il Comandante Logistico, evidenziando come sotto la sua guida ha potuto guardare lontano, sentendosi sostenuto ed incoraggiato nei momenti più difficili.

Ha quindi espresso **gratitudine al personale dello Stato Maggiore** ed ai propri collaboratori per il supporto assicurato nel suo periodo di Comando, sottolineando l’impegno e la dedizione profusa per il raggiungimento dei risultati e gli obiettivi finali conseguiti.

Il Generale Cantiello, a sua volta, ha espresso sentimenti di gratitudine alle Istituzioni ed al Comandante Logistico per la **fiducia accordatagli nell’incarico** che si propone di assolvere con cosciente e dedicato spirito di servizio in continuità con il suo predecessore.

Al personale dello Stato Maggiore, ha espresso la consapevolezza della complessità delle attività trattate e dei mutamenti in atto, manifestando nel contempo la certezza che attraverso le competenze, i valori, la fiducia reciproca e lo spirito di corpo, si potranno conseguire insieme i traguardi prefissati.

Al termine, il Generale Fantuzzi, dopo aver richiamato il valore dell’alternanza, sempre positiva nell’azione di comando, ha esaltato la **funzione chiave dello Stato Maggiore nella spinta fondamentale all’innovazione**, ringraziando il Generale Magazzino per l’inesauribile impegno profuso nel coordinare le numerose e complesse attività del Comando Logistico in completa sinergia con le Divisioni e Servizi e relazionandosi sempre efficacemente con gli altri Alti Comandi, lo stato Maggiore Aeronautica e gli Enti esterni.

Al Generale Cantiello, evidenziandone l’altissimo profilo professionale, ha formulato le migliori fortune, aspettandosi molto nel proseguo dell’azione di comando nel solco tracciato dal suo predecessore verso le importanti sfide che il Comando Logistico dovrà affrontare coeso.





## DALLA GENESI AGLI SVILUPPI ATTUALI

(di Mario Tancredi e Arturo Zandonà)

### 1. La Genesi.

Quando, nel 1997, si pose finalmente mano al riordino dei ruoli ed ai percorsi di avanzamento del personale delle Forze Armate molti erano gli obiettivi da raggiungere.

Si trattava, innanzitutto di trovare le giuste formule per omogeneizzare in modo interforze le procedure di reclutamento e di avanzamento in modo da conseguire ruoli omogenei interforze. Ovviamente era altrettanto necessario, nelle medesime condizioni, adottare uguali limiti di età.

La situazione precedente poneva serie discrepanze sia per la gestione dei ruoli sia per le sempre più spinte esigenze di interoperatività interforze. L'avanzamento "a vacanza organica", infatti, aveva provocato talvolta eccessivi ristagni in taluni ruoli "bloccati" (ad esempio i chimici o i fisici) o galoppanti rincorse – poi concluse senza alcun sviluppo di carriera – nei ruoli soggetti ad esodo. I piloti, ad esempio, erano promossi al grado di Tenente Colonnello anche a 29/30 anni in presenza di forti transiti all'ALITALIA, salvo poi non avere più alcuna prospettiva di carriera se appartenenti ad un corso numeroso.

Ma la componente che più necessitava di un forte "restyling" era sicuramente il vecchio "Ruolo Servizi", unico depositario di una forma di alimentazione "ibrida" conseguita attraverso Corsi di Accademia e corsi di complemento mescolati assieme, con conseguenti inaccettabili rallentamenti nei profili di carriera e di impiego.

Il nuovo ordinamento prevedeva per ogni ruolo un profilo "normale", reclutato principalmente tramite accademia o da laureati, ed un ruolo "speciale" proveniente dal transito in Servizio Permanente degli ufficiali di complemento. Si colse, altresì, l'occasione per porre fine, attraverso il neo costituito Ruolo ad Esaurimento del Servizio Permanente (RESP), all'annosa questione degli ufficiali dei Ruoli ad esaurimento trattenuti annualmente "a supplica".

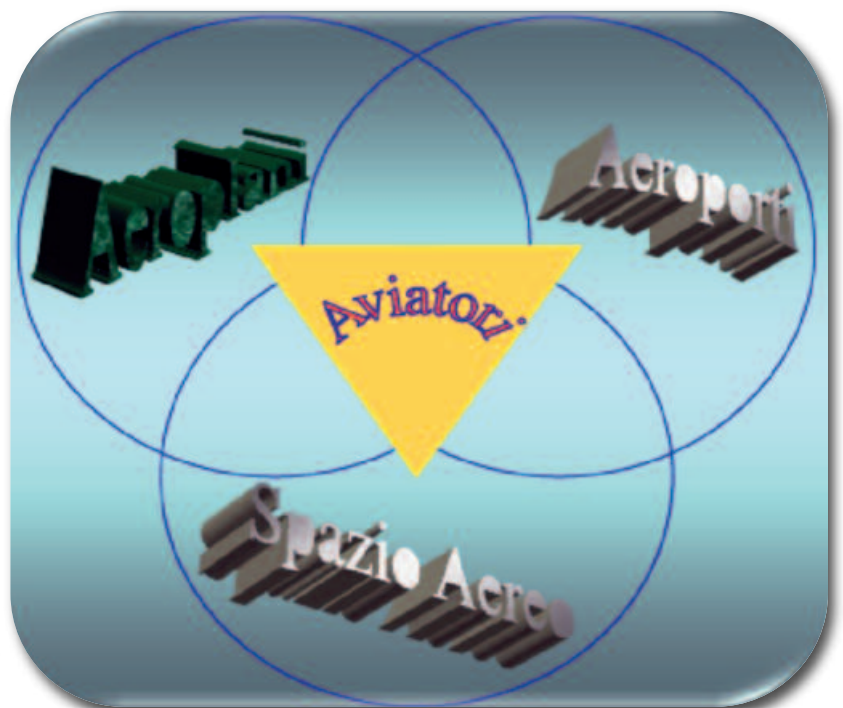
A livello interforze si adottarono identici profili di accesso, avanzamento e limiti di età per Esercito, Marina ed Aeronautica Militare. Fu scelta la tipologia di avanzamento per "sosta nei gradi", che consentiva di avere un ordinato profilo di avanzamento anche in presenza di grandi turbative nel ruolo, ed i tempi di permanenza in ogni grado furono esattamente uguali per ogni ruolo omologo: ruoli combattenti, ruoli tecnici, commissariato e sanità. Restava da decidere dove inserire il nuovo Ruolo delle Armi, portatore di grandi competenze da combattente (si pensi ai missilisti o al personale della difesa aeroportuale), grandi conoscenze tecniche (controllori del traffico e della D.A., meteorologi, etc) e competenze logistiche specializzate (MSA). La decisione fu di identificare a livello interforze tre ruoli che, per

analogia di impiego, potessero essere assimilati. Fu così che al Ruolo delle armi fu applicato lo stesso sviluppo di carriera dell'Arma dei Trasporti e Materiali (TRAMAT) dell'Esercito e delle Capitanerie di porto della Marina (poi forze di polizia marittima).

Ciò, ovviamente, con differenti parametri per il ruolo normale e per quello speciale.

### 2. L'Applicazione.

Fatta la legge bisognava, ora, darle pronta applicazione, e fu deciso che tutto il personale in servizio all'atto dell'entrata in vigore del D. Lgs. fosse iscritto, di diritto, nel Ruolo Normale. Non potendo, però, attendere che i due ruoli si separassero "fisiologicamente" – processo della durata quarantennale – fu deciso di dare a tutti gli ufficiali "meno anziani" la possibilità di optare – a domanda – per il Ruolo Speciale. Le domande che furono prodotte, ovviamente, erano frutto di una ponderata valutazione tra i gravami del ruolo normale (scuola di guerra, comandi, trasferimenti, impiego presso lo Stato Maggiore) e la continuità di impiego tipica del ruolo speciale nei propri settori e reparti di appartenenza. Questo processo di riordino delle carriere fu, ovviamente, accompagnato da una piena revisione delle Tabelle Ordinarie Organiche, in modo da consentire l'inserimento degli ufficiali del nuovo ruolo nelle posizioni dirigenziali e di comando della Forza Armata, ed è stato con grande soddisfazione che, ad esempio, già da qualche anno ufficiali del Ruolo delle Armi sono posti al vertice dei Reparti dello Stato Maggiore.







## Sommario storico

<b>1923</b>	Il 10 dicembre 1923 nasce, con Decreto Commissariale, il "Regio Corpo degli Aeroporti", col compito di presiedere all'organizzazione e al funzionamento dei servizi a terra connessi all'attività di volo.
<b>1925</b>	Il 4 maggio 1925 con il Regio Decreto Legge n. 627 viene soppresso il Regio Corpo degli Aeroporti (art. 59) ed il personale che ne fa parte è incorporato nell'Arma Aeronautica. Nello stesso R.D.L. l'Arma Aeronautica viene suddivisa in Ruolo Combattente e Ruolo Specializzati. In questi due ruoli confluiscono rispettivamente gli Ufficiali del Regio Corpo degli Aeroporti e gli Ufficiali stazionari, addetti ai servizi di Aeroporto.
<b>1927</b>	La legge n.1018 del 23 giugno 1927, agli effetti dell'avanzamento, suddivide gli Ufficiali dell'Arma Aeronautica, Ruolo Combattente, in tre categorie, prevedendo nella terza categoria la figura degli "Ufficiali di Aeroporto".
<b>1931</b>	Nell'art. 13 della Legge 6 gennaio 1931 n. 98 è prevista la nascita del Ruolo Servizi; la successiva legge del 21 maggio 1931 n. 894 precisa che confluiscono nel ruolo servizi gli Ufficiali del ruolo Combattente, categoria Aeroporti, e del Ruolo Specializzato, categoria Governo.
<b>1937</b>	Con R.D.L. del 22 febbraio 1937 n. 220 la Regia Aeronautica è articolata in Arma Aeronautica, Corpo del Genio Aeronautico, Corpo del Commissariato Aeronautico, Corpo Sanitario Aeronautico, Scuole militari della Regia Aeronautica. Gli Ufficiali dell'Arma Aeronautica sono ordinati in Ruolo Naviganti, Ruolo Servizi e Ruolo Specialisti.
<b>1938</b>	Si effettua il primo reclutamento di Ufficiali del Ruolo Servizi : 230 Sottotenenti in S.P.E.
<b>1940-45</b>	Periodo bellico: due medaglie d'oro: Cap. Italo PICCAGLI e Sottotenente Osvaldo ALASONATTI. Inoltre agli Ufficiali del Ruolo Servizi sono concesse: 33 medaglie d'argento, 37 medaglie di bronzo, 72 croci di guerra al valor militare, 54 promozioni per merito di guerra e 27 avanzamenti per merito di guerra.
<b>1958</b>	La Legge 8 marzo 1958 n. 233 riordina il Ruolo Servizi, ampliando in maniera consistente gli organici e prevedendo i compiti e le ripartizioni in specialità degli Ufficiali del Ruolo.
<b>1997</b>	Con il Decreto Legislativo 30 dicembre 1997 n. 490 è sancita la nascita del Ruolo delle Armi che sostituisce definitivamente il Ruolo Servizi a decorrere dal 1 gennaio 1998.

### Vertici del Ruolo:

1926 – Col. Carlo GRILLO  
 1934 – Col. Luigi RIZZO  
 1938 – Col. Giuseppe SIVIERI  
 1952 – Mag. Gen. Giuseppe SIVIERI  
 1956 – Ten. Gen. Elio ALBANESI (da R.E. 1930)  
 1962 – Ten. Gen. Samuele CORBIN (da R.M. 1934)  
 1970 – Ten. Gen. Giovanni DISEGNA ((da R.E. 1930)  
 1971 – Ten. Gen. Vincenzo GUAGLIARDO (spe 1937)  
 1973 – Ten. Gen. Sebastiano FRERI – REX  
 1980 – Ten. Gen. Ciro BERARDUCCI (spe 1939)  
 1982 – Ten. Gen. Carmelo MURÈ – Urano  
 1985 – Ten. Gen. Raoul RUBERTI – Aquila II  
 1988 – Ten. Gen. Alberto PARIZZI – Leone II

1992 – Ten. Gen. Giovanni PROIETTI – Marte II  
 1995 – Ten. Gen. Nicola FIORITO DE FALCO – Leone II  
 1995 – Ten. Gen. Giovanni PROIETTI – Marte II  
 1996 – Ten. Gen. Claudio GIANFRANCESCHI (spe 1961)  
 1999 – Gen. Sq. Mario TANCREDI – Turbine II  
 2003 – Gen. Sq. Salvatore LIVATINO – Turbine II  
 2004 – Gen. Sq. Giovanni MAZZONE – Zodiaco II  
 2007 – Gen. Sq. Carlo BERTELÈ – Drago III  
 2009 – Gen. Sq. Mario MARTINELLI – Eolo III  
 2012 – Gen. Sq. Paolo RIZZO – Grifo III  
 2014 – Gen. Sq. Giuseppe LI CAUSI – Ibis III  
 2015 – Gen. Div. Achille FORNARI – Leone III  
 2016 – Gen. Div. Massimo BERTI – Nibbio III  
 2016 – Gen. Div. Giorgio BALDACCI – Orione III  
 2018 – Gen. Div. Francesco CANNILLO – Rostro II



**Sabato 7 XII 2020 l'attuale Capo del Ruolo Armi, Gen. Div. Francesco Cannillo ha avuto, nella storica cornice della Sala Balbo alla Casa dell'Aviatore in Roma, il tradizionale incontro conviviale natalizio con i suoi predecessori e con i generali in servizio disponibili all'evento.**



**I**nconvenuti, fra cui gli "Ex" (Gianfranceschi, Tancredi, Mazzone, Bertelè, Martinelli, Rizzo, LiCausi, Fornari, Berti e Baldacci) hanno potuto godere un evento gratificante per sentimenti condivisi, aggiornamenti reciproci ed eccellenza conviviale, grazie anche all'efficienza funzionale della Casa dell'Aviatore. Particolarmente significativo l'aggiornamento sulle attività che coinvolgono l'Ufficio del Ruolo delle Armi:

*A valle delle risultanze del Mandato di Progetto relativo alla Formazione Specialistica successiva a quella di base degli Ufficiali del Ruolo delle Armi, come decretato dal Signor Capo di Stato Maggiore, verranno a breve avviate le procedure relative ad una dettagliata attività di censimento di tutto il personale. A seguito di tale attività, gli Ufficiali del Ruolo potrebbero essere transitati nel nuovo sistema di classificazione che prevede una razionalizzazione in senso riduttivo delle attuali specialità. Potrebbe essere necessario approfondire l'analisi di alcune situazioni critiche richiedendo anche un'attività di desk office a favore dell'interessato.*

Una particolare evidenza è stata inoltre data all'anteprima dell'emblema che si intende rinnovare per il Ruolo delle Armi, la cui immagine con relativa descrizione viene qui di seguito riprodotta. L'emblema del Ruolo delle Armi, di forma circolare, presenta, nella sua parte più esterna, la denominazione completa ed il motto in latino "semper ad excellentiam contendere", monito per i suoi appartenenti a dare sempre il massimo. Due stelle a sei punte, con contorno dorato ed interno di rosso, delimitano denominazione e motto in semicirconferenze. Il nucleo centrale (cuore) dell'emblema, in primo



piano, offre un'aquila reale in prospettiva nell'intento di afferrare una preda. L'allegoria è chiamata ad esprimere il collegamento con l'intera Forza Armata e ad evocare le peculiari abilità del rapace. Il gladio, ghermito dall'aquila, dà una immediata visibilità al lemma "armi" presente nella denominazione del Ruolo; inoltre, per la sua nota maneggevolezza è votato naturalmente a suggerire l'idea di efficacia. L'aquila è sormontata dalla sequenza principale della costellazione della Auriga, con stelle di diversa fattezze in funzione della loro luminosità nel cielo. La costellazione richiama il mito di Erittonio al quale, per la sua audacia e passione, Zeus riservò un posto nella volta celeste.

In secondo piano due anelli concentrici, il piccolo in verde smeraldo, colore storico del Ruolo, ed il più grande, adiacente alla corona circolare che contiene denominazione e motto, in blu zaffiro colore ispirato allo spazio visto attraverso l'atmosfera. La combinazione dei due elementi è intesa a significare i traguardi raggiunti che proiettano verso le ambizioni future. La circonferenza graduata, posta al limitare dell'anello in verde, stilizza un goniometro. Tale oggetto è alla base di ogni strumento di orientamento e per tale motivo, per induzione, è chiamato a rappresentare l'apporto globale che il Ruolo fornisce per il raggiungimento degli obiettivi dell'organizzazione nel suo complesso.

Sullo sfondo delimitato dall'anello verde smeraldo e nel suo stesso colore, un reticolo di esagoni che, per la sua connessione con l'apicoltura e la tecnologia, esprime una simbologia antica e moderna capace di evocare, nel contempo, valori consolidati ed innovazione. La corona di quercia, posta tra il goniometro e l'anello blu zaffiro, traduce, in una forma integrata, le foglie di quercia incrociate all'altezza del piccolo che, dal 1952, trovano collocazione sulle uniformi degli Ufficiali del Ruolo. Infine in esergo, a rinnovare quotidianamente il giuramento prestato, la fedeltà alle istituzioni e l'amor di Patria, è posto il monogramma RI, acronimo della Repubblica Italiana, con corona turrita, inserito in uno scudo gotico antico, su fondo blu zaffiro e con bordo dorato. A conclusione dell'evento, gli auguri caratterizzati dal motto "Semper ad excellentiam contendere" ed il tradizionale brindisi con "Ghereghez".



## Auguri dell'Aeronautica Militare al Sottotenente Antonio Zaffina nel suo 100° compleanno

4<sup>a</sup> Brigata TLC Sistemi D.A./A.V.  
Autore Lgt. Silvio Stellato



**M**ercoledì 20 novembre, in occasione del centesimo compleanno del Sottotenente Antonio Zaffina, pilota durante la Seconda Guerra Mondiale e decorato di medaglia di bronzo al Valor Militare, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Alberto Rosso, ha voluto esprimere all'illustre reduce gli auguri di tutta la Forza Armata.

Il riconoscimento è stato consegnato per l'occasione dal Capitano Luca Docimo, Comandante della 132<sup>a</sup> Squadriglia Radar Remota di Crotona, che ha partecipato ai festeggiamenti tenuti a Lamezia Terme dove il Sottotenente risiede.

*“La Sua è la storia di un uomo e di un pilota, interprete importante dei trascorsi della nostra Forza Armata e del valore che ha contraddistinto ‘la gente in azzurro’ nel corso della Seconda Guerra Mondiale, anche nelle vicende più avverse, come nel caso dell’ammiraggio dopo che il Suo aereo era stato colpito dimostrando sprezzo del pericolo e indomita generosità – ha scritto il Generale Alberto Rosso in una lettera inviata al Sottotenente Zaffina – La Sua passione, mantenuta negli anni, e il glorioso operato, con 94 missioni di guerra, rappresentano un esempio di coraggio e di dedizione, fonte d’ispirazione per le presenti e future generazioni”.*

Il Sottotenente Antonio Zaffina è nato a Sambiasse (CZ) il 20 novembre 1919, ammesso alla scuola di pilotaggio idrovolanti di Puntisella – Pola in Istria il 26 gennaio del 1939 dove ha conseguito il brevetto di “pilota d’aeroplano” volando sul velivolo Breda BA-25. Ha acquisito il brevetto di “pilota militare” l’8 giugno 1940 con il velivolo Savoia-Marchetti S-59 e successivamente l’abilitazione al pilotaggio su velivoli CANT Z.506 (1940), CANT Z.1007 (1941), Caproni CA164 (1942), Fiat G-8 (1942), CANT Z.501 (1944), Piaggio

P.136 (1951), Fiat G.46 (1952), SAI Ambrosini Super S.7 (1953) e Macchi 416 (1956).

Decorato di **Medaglia di Bronzo al Valor Militare** con la seguente motivazione: *“Sergente pilota – Secondo pilota di velivolo da bombardamento, audace ed entusiasta, partecipava a numerose missioni di guerra dimostrando sempre calma e sereno sprezzo del pericolo. Al ritorno da una missione, attaccato da apparecchi da caccia nemici, che crivellavano di colpi l’apparecchio e ferivano il primo pilota, sostituiva questi nel forzato ammaraggio in mare aperto. Poiché l’apparecchio affondava, si prodigava nel salvare i compagni che venivano poi recuperati da un velivolo di soccorso – Cielo della Grecia e dello Jonio, ottobre 1940-26 maggio 1941-XIX”.*

Decorato di **Croce al Valor Militare** con la seguente motivazione: *“Provetto pilota già distintosi in difficili azioni di bombardamento notturno si prodigava sul mare in missioni a protezione di convogli e degli aerei alleati dando prova di generosità e di attaccamento al dovere – Cielo del Mediterraneo e dell’Adriatico, 12 luglio 1943”.*



# Guerra cibernetica a Milano la 10<sup>a</sup> conferenza nazionale



12 Dicembre

Autore T.Col. Alberto Di Carlo

***Intelligence, Sicurezza di Sistemi IT ed Operation Technology sono alcuni degli argomenti trattati nell'ambito della guerra cibernetica***

**S**i è svolta giovedì 12 dicembre presso la prestigiosa Sala della Vittoria Atlantica del Comando della 1<sup>a</sup> Regione Aerea, la 10<sup>a</sup> Conferenza **Cyber Warfare** con la partecipazione di illustri esponenti del mondo militare, accademico ed autorevoli rappresentanti di alcune aziende nazionali che operano nel settore. Per il

comparto Difesa, è intervenuto il Comandante del Comando Interforze Operazioni Cibernetiche, Generale di Brigata Giorgio Cipolloni.

Il Generale di divisione aerea Silvano Frigerio, Comandante della 1<sup>a</sup> Regione Aerea, nel volgere un saluto di benvenuto ai partecipanti, riprendendo le parole del Capo di Stato Maggiore della Difesa, Gen. Vecciarelli, ha posto l'accento sul processo di sviluppo della capacità cibernetica e della digitalizzazione quali elementi imprescindibili e di rilevanza strategica per la Difesa, sottolineando come *“l'innovazione e la digitalizzazione insieme*



*dovranno costituire la vera accelerazione dell'organizzazione della Difesa per il futuro”.*

Diversi sono stati gli argomenti trattati quali: l'evoluzione e prospettive delle minacce e della conflittualità nello spazio cibernetico, il perimetro di sicurezza nazionale cibernetica e *Golden Power*, l'Impiego offensivo di contenuti digitali *“algoritmicamente”* manipolati: scenari di minaccia e contromisure, l'evoluzione della difesa da attacchi cibernetici, l'evoluzione della minaccia terroristica nella Cyber Warfare, la responsabilità della protezione delle sedi delle Organizzazioni Internazionali: una *overview* delle sedi di Ginevra e Vienna e l'Impatto del perimetro di sicurezza nazionale cibernetica sul business delle aziende.

Tra i vari interventi che si sono susseguiti, non solo è stata posta una particolare attenzione sulla necessità di favorire forti investimenti di

settore, affinché si arrivi ad ottenere una maggiore attenzione per l'ecosistema *“Amministrazione Pubblica”*, *“Amministrazioni Private”*, *“Università”* ed *“Accademie Militari nazionali”*, ma è stato anche enfatizzato il messaggio del Professor Gori, Presidente del Centro Universitario di Studi Strategici e Internazionali, che guarda alla cibernetica come ad uno degli strumenti del potere nazionale utili a raggiungere obiettivi sempre più strategici.



## La 5<sup>a</sup> Generazione quale strumento necessario al Sistema Italia ed il conseguente successo in A.M.

di Mario Longobardi

*In coerenza con i progetti ANUA di incentivare impegni di studio e promuovere articoli tecnici da parte di giovani Ufficiali in servizio, il Gen. Aloia Ing. Ermanno, membro del CDN, pone in evidenza divulgativa il lavoro qui di seguito proposto dal Cap. M. Longobardi.*

Il velivolo F-35 è un sistema d'arma aeronautico di quinta generazione, dotato di uno ampio spettro di capacità operative tale da consentire lo svolgimento contemporaneo di tutte le missioni della dottrina aerotattica. Equipaggiato con sensoristica di bordo avanzatissima e dotato di pregiate capacità di bassa osservabilità (ridotta capacità di essere identificato da RADAR ostili), aumenta esponenzialmente l'efficacia operativa, garantendo maggiori livelli di sopravvivenza in territori ostili, ed una elevata consapevolezza e conoscenza dello scenario tattico.

Il sistema d'arma F-35 rappresenta una pluralità di cose, ma prima di tutto uno strumento di difesa per il sistema Italia che occupa una posizione geografica particolarmente complessa nello scacchiere geopolitico contemporaneo. Rappresenta anche un'importantissima opportunità industriale, divenendo quindi un passaggio delicato e strategico che il nostro Paese deve per forza compiere con cura, per restare agganciato al treno di chi cresce e va avanti, a fronte di una concorrenza sempre più numerosa e spietata.

Introdurre ed armonizzare una nuova tecnologia è di sicuro un momento tanto importante quanto delicato nel ciclo di vita di un'organizzazione. Un nuovo paradigma tecnologico lancia di fatto una complessa sfida: esser capaci di trasformarsi senza però inficiare gli standard produttivi richiesti. La trasformazione tecnologica, si intende, è inevitabile, ne va della sopravvivenza dell'organizzazione stessa, privata o governativa che sia, ed è, di conseguenza, un evento che va gestito con particolare cura, diventando momento tanto sfidante quanto entusiasmante. Nel caso ancor più particolare in cui l'organizzazione in questione non è semplicemente un'azienda che ha bisogno di preservare la propria concorrenzialità attraverso tecnologie al passo coi tem-

pi, ma una Forza Armata la cui funzionalità definisce la capacità di difesa di un'intera Nazione, si comprende quale livello di cura sia necessario. Approssimazione o improvvisazione non sono di certo opzioni realistiche in questi casi; di contro, un'accurata programmazione ed un'intelligente pianificazione diventano gli unici strumenti funzionali alla sfida.

Il velivolo F-35A non è per l'Aeronautica Militare un semplice nuovo vettore capace di proiettare un importantissimo *payload* celato nelle baie, ma anche un' ancor più prestante piattaforma net-centrica di scambio di informazioni *real-time*. I serbatoi interni non ospitano semplicemente 18.000 libbre di carburante (all'incirca il peso a vuoto di un F-16) ma anche quelle capacità di persistenza e penetrabilità foriere di nuove dottrine di impiego del potere aerospaziale. Anche il

Fig. 1: F-35 "elephant walk"



Fig. 2: connettività F-35; Lockheed Martin Website.



Pratt & Wittney F135 non è solo un propulsore più potente in termini di spinta (191 KN) dei due motori di un *Eurofighter* messi insieme, ma è anche il generatore di tutta quella potenza elettrica necessaria ad alimentare processori utili a ridisegnare il campo di battaglia con precisione ed orizzonti ad oggi insperati.

Note alcune caratteristiche, dunque, è facile comprendere che l'introduzione di un nuovo Sistema d'Arma tanto avanzato quale

il velivolo di 5° Generazione F-35 non ha rappresentato per la Forza Armata una semplice appendice da raccordare con modello *plug and play* alla preesistente organizzazione.

Le peculiarità tecniche ed i necessari livelli di sicurezza delle informazioni hanno di certo reso l'immissione ancor più complessa. Non era infatti immediato indirizzare quegli abilitanti necessari al garantire che tutto fosse pronto per quello che, per gli addetti ai lavori, era noto quale FAA: *First Aircraft Arrival* sull'aeroporto di Amendola, il 12 Dicembre 2016, "anno 0" di una nuova era tecnologica per la storia della Arma Azzurra.

Era chiaro a tutti che la sfida, inoltre, non consisteva solo nell'accogliere e "post-volare" presso il ricostituito 13° Gruppo Volo le prime matricole del nuovo Sistema d'Arma. La vera sfida era il saper garantire tutto il necessario presso Amendola per poter decollare nuovamente con gli F-35 nel più breve tempo possibile. E, affinché si rispondesse ai requisiti di "aeronavigabilità" e *security*, era necessario che in termini tecnici, infrastrutturali, ed addestrativi tutto fosse opportunamente indirizzato con lucida lungimiranza.

Uno dei molteplici punti di forza del Sistema F-35 è sicuramente rappresentato da una spinta standardizzazione internazionale di mezzi e processi. Ed anche l'introduzione del Sistema d'Arma in una nuova Base, qualunque essa sia, ed a qualunque latitudine, è favorita da un processo standard, cadenzato dai cosiddetti *SATAF (Site Action Task Force) meeting*. Le *SATAF* sono infatti riunioni a cadenza periodica che accolgono *SMEs (Subject Matter Experts)* provenienti dalle ditte *Lockheed Martin, Pratt & Whitney*, dal *Joint Program Office (JPO)* e dai rappresentanti della Forza Armata. Questi, suddivisi in gruppi di lavoro ripartiti per aree tematiche, snocciolano tutte le sfaccettature dell'introduzione del nuovo Sistema d'Arma: personale, informatica, operazioni, manutenzione, comunicazioni, strutture ed impatto ambientale.

Durante le *SATAF*, tra le molteplici esigenze tecnico-addestrative, si palesò in particolare la necessità di inviare un primo nucleo di tecnici in USA. Questi, una volta qualificati ed abilitati, avrebbero avuto il compito di accogliere i primi velivoli presso Amendola, "post-volarli", mantenerli, rilasciarli nuovamente al volo e soprattutto trasferire *il know-how* acquisito ai colleghi del 13° Gruppo Volo.

Quel primo nucleo di tecnici, composto da un Ufficiale Ingegnere e 20 manutentori, fu per l'appunto soprannominato *First Cadre*. Dopo aver seguito i primi corsi teorici tenutisi presso l'*Academic Training Center* di *Eglin AFB*, Florida, questi pionieri si trasferirono in Arizona, dove rimasero per circa 5 mesi presso *Luke AFB*, sede del *56th Maintenance Group*. Qui, con il supporto del personale statunitense e della Rappresentanza Militare Italiana presente in loco, affiancarono ed integrarono il personale tecnico *Lockheed Martin* e *USAF* nelle squadre manutentive che quotidianamente assicuravano l'efficienza dei velivoli F-35 Italiani, parte integrante della flotta *joint* a supporto della scuola di volo internazionale del *62° Fighter Squadron "Spikes"*.

Lo stesso arrivo in Arizona fu tanto affascinante quanto formativo. Imbarcati sul *Boeing KC 767* dell'8° Gruppo Volo, che supportava con operazioni *di Air to Air Refueling (AAR)* la tra-

svolata oceanica di due F-35A decollati dalla F.A.C.O. di Cameri alla volta degli USA, si ebbe per la primissima volta l'opportunità di affiancare i tecnici della ditta *Lockheed Martin* durante le manutenzioni *overnight* presso gli scali di *Lajes, Azzorre (Portogallo)* e *Patuxent River, Maryland (US)*. Si poté assistere per la prima volta alle operazioni di pre-volo e post-volo del velivolo F-35A. Si iniziò anche a prendere confidenza con i *Portable Maintenance Device (PMD)*, i laptop di 5° Generazione che, collegati al velivolo, permettono di conoscere in tempo reale lo stato di salute della macchina.



Fig. 3: *KC767 Italiano, rifornimento in volo. Sito AM.*

Fu proprio quello il momento in cui personale militare italiano ebbe il primo assaggio delle reali sorprendenti potenzialità del celeberrimo *Autonomic Logistics Information System (ALIS)*: colonna vertebrale informatica dell'intera gestione tecnica del Sistema d'Arma F-35.

*ALIS*, fu ancor più chiaro nei mesi successivi, era uno strumento tanto innovativo quanto sorprendente, baricentro di ogni aspetto tecnico-logistico del Sistema e capace di gestire una vastissima gamma di funzionalità tra cui addestramento, manutenzione, prognostica, gestione scorte, richiesta supporto ingegneristico, manualistica tecnica e gestione della bassa osservabi-



lità. Il valore aggiunto di ALIS è la sua crescente capacità di integrare tutti gli aspetti tecnico-logistici ed operativi, comunicando direttamente sia con velivoli che con tecnici e piloti. Mettendo a sistema dati provenienti da molteplici fonti, ALIS supporta, così, l'intera organizzazione, promuovendo la più efficace gestione del Sistema d'Arma. Nonostante l'interfaccia *user friendly*, le capacità erano così molteplici che l'affiancamento si dimostrò non solo particolarmente premiante, ma del tutto indispensabile; permise infatti di acquisire quelle competenze che si sarebbero successivamente dimostrate assolutamente necessarie al rientro in Patria.

Ulteriore fondamentale aspetto che la Forza Armata attraverso il *First Cadre* si trovò ad affrontare per la primissima volta, fu la preservazione ed il ripristino della superficie *Low Observable (LO)* del F-35, uno dei principali valori aggiunti del velivolo di 5° Generazione. Fu subito chiaro che allo specialista di bassa osservabilità non veniva richiesto il semplice saper agire secondo manualistica tecnica, ma anche operare di fino, con sapiente manualità, a mo' di un artigiano di 5° generazione. L'affiancamento al personale statunitense, mai come in questo caso, si rivelò quindi particolarmente premiante per acquisire quell'indispensabile *know-how* funzionale alle future manutenzioni presso la base di Amendola.

Integrati in un ambiente così formativo, trascorsero 5 mesi particolarmente intensi e produttivi: furono sbarcati e rimbarcati motori, seggiolini, generatori e particolari avionici, si prese confidenza con le molteplici funzionalità di ALIS e con il *Support Equipment* peculiare di Sistema. Ci si addestrò a rilasciare velivoli efficienti a supporto delle operazioni del 62° *Fighter Squadron "Spikes"* ed a ripristinarne le capacità di bassa osservabilità. Soprattutto, si instaurarono i primissimi rapporti con l'ingegneria della ditta *Lockheed Martin* per venire a capo di quelle contingenze non sempre gestite da manualistica tecnica e che sarebbero risultati particolarmente utili nei mesi successivi. L'esperienza del *First Cadre* è stata sicuramente una bella pagina di capace pianificazione per l'Arma Azzurra. La lungimiranza dello Stato Maggiore e del relativo Gruppo di Progetto F-35 favorì, attraverso questo gruppo di tecnici selezionati, l'introduzione del Sistema d'Arma nella maniera più serena possibile. I primi velivoli infatti, arrivati ad Amendola nel Dicembre 2016, ed a seguito della redazione di tutta la documentazione caratteristica richiesta dalla

normativa vigente, decollarono per svolgere le primissime sortite addestrative già nel Gennaio 2017. Con profondo orgoglio, senso di appartenenza, e consapevoli della responsabilità affidatagli, l'Ufficiale Ingegnere ed i venti manutentori costituenti il *First Cadre* gestirono con efficacia le prime esigenze manutentive, sia schedate che correttive, producendo più ore di volo di quelle programmate nel 2017, ed instaurando, con entusiasmo, quel circolo virtuoso che portò all'addestramento del rimanente personale del 13° Gruppo Volo. Ciò rappresentò una delle pietre miliari per l'Aeronautica Militare ai fini del conseguente ed ambizioso raggiungimento della *Initial Operational Capability*, per la prima volta nella Sua storia, attraverso un Sistema d'arma di 5° Generazione.



Fig. 4: *First Cadre* F35. Luglio 2016, Luke AFB, Arizona



Fig. 5: Arrivo dei primi due F-35 presso Amendola. Sito AM

**Cap. Mario Longobardi**

Arruolato nel 2005 in Accademia Aeronautica, Corso Falco 5°, nel Genio Aeronautico Ruolo Normale

## Quanto inquinano gli aerei

di Angelo Pagliuca

**L**a rivoluzione verde che dobbiamo prepararci ad affrontare suggerisce, comunque si veda la questione, di continuare a trattare le varie cause dell'inquinamento atmosferico. Tra queste non può essere trascurata quella prodotta dai mezzi aerei che sono considerati il modo meno ecologico per spostarsi. I principali Paesi europei, sempre più sensibilizzati alle tematiche attinenti alla salvaguardia dell'ambiente, hanno adottato, o si apprestano a farlo, linee guida per interventi utili a minimizzare l'uso del carburante e ridurre le emissioni gassose.

Stabilire quanto inquinano gli aerei non è semplice, data la vastità di fattori che devono essere considerati. A livello globale sarebbe necessario infatti conoscere i dati mondiali sul trasporto aereo e tra essi il numero degli aerei e dei voli giornalieri, le distanze percorse (voli brevi hanno in proporzione consumi più elevati), passeggeri trasportati, tipo di rotta, condizioni ambientali, peso al decollo, quota e tempo di volo, consumi medi di carburante. Volendo indicare alcuni dati a titolo di esempio, un aereo tipo B737, impiegato per rotte medio-brevi, consuma circa 3.100 litri di carburante per ora di volo alla velocità di crociera, mentre per un aereo più grande, tipo A330, ci vogliono circa 7.100 litri per ora di volo.

Limitandosi a considerare il trasporto aereo commerciale, incrociando i numeri riportati dalle pubblicazioni reperibili sul web, che a loro volta citano dati forniti dalle numerose agenzie che si occupano del settore aeronautico, risulta che negli ultimi 20 anni i passeggeri sono cresciuti di oltre il 300%, i voli hanno superato, a livello mondiale, i 100 mila al giorno, toccando punte anche doppie in alcuni periodi dell'anno. Dati diffusi dall'Air Transport Action Group (consorzio di esperti del settore dell'aviazione che si occupa dello sviluppo sostenibile), riportati dal "Il sole 24 ore" nel mese di settembre del 2019, indicano che il settore aeronautico produce giornalmente il 2% circa delle emissioni di CO<sub>2</sub> derivanti globalmente dalle attività umane. Secondo stime dell'Agenzia Europea per l'Ambiente nel 2016 il traffico aereo ha prodotto circa il 13% delle emissioni dovute al settore dei mezzi di trasporti.

Fatte le debite proporzioni riguardo al numero complessivo di questi ultimi, enormemente superiore (oltre un miliardo in tutto il mondo), gli aerei (assieme alle navi) risultano il mezzo di trasporto più inquinante. Secondo altri calcoli il traffico aereo produce oltre 900 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> ogni anno, tra le emissioni a terra e quelle durante il volo. Per ogni passeggero verrebbero generati, nel migliore dei casi, circa 70 grammi di sola anidride carbonica per ogni chilometro percorso.

Stime ICAO (Organizzazione internazionale dell'aviazione civile – Agenzia delle Nazioni Unite) portano ad affermare che, senza adeguate misure di contenimento, nel 2050 le emissioni di ani-

dride carbonica prodotte dal traffico aereo civile potrebbero aumentare fino al 700% rispetto al livello del primo decennio del secolo. Numeri preoccupanti, causati dalla crescita dei voli low-cost, solo parzialmente compensati dalle iniziative assunte dalle compagnie aeree per diminuire i consumi di carburante e conseguentemente le emissioni inquinanti. Le linee guida ICAO per migliorare la situazione fissano come soglia una riduzione annua dell'1,5% dei consumi di carburante.

Per chiudere questa parte dell'argomento è bene ricordare che l'anidride carbonica è ritenuta la principale causa dell'effetto serra, a sua volta responsabile del riscaldamento climatico terrestre.

Ma che tipo d'inquinamento producono gli aerei? Agli inizi della propulsione a getto, sul finire della seconda guerra mondiale, si riteneva che i motori a reazione potessero funzionare con qualsiasi tipo di combustibile, comprese le frazioni più pesanti del petrolio. In realtà ben presto si comprese che l'aumento della efficienza dei motori richiedeva l'impiego di miscele liquide di idrocarburi ben selezionate. La scelta cadde sul cherosene che offriva il miglior compromesso tra bassa tensione di vapore, punto d'infiammabilità, punto di congelamento e sicurezza. Il cherosene divenne il principale combustibile per velivoli civili, mentre per quelli militari si ricorse a miscele (tagli) che combinavano frazioni di benzina e di cherosene. L'USAF in particolare cominciò ad usare un combustibile a largo taglio denominato JP-4 (simbolo NATO F-40) che, comparato al solo cherosene, presentava svantaggi, principalmente a causa della sua più alta volatilità.

Quando, a partire dagli anni cinquanta, vennero sviluppati jet commerciali, il cherosene divenne il combustibile più diffuso, pur permanendone vari tipi, legati ad esempio all'impiego nelle diverse condizioni climatiche. In campo commerciale entrò in uso il JET A-1 mentre in quello militare divenne preponderante un suo omologo il JP-8, identico salvo per l'aggiunta di alcuni additivi con funzioni specifiche.

Il cherosene è una miscela di idrocarburi con punto di infiammabilità di 38°C e di congelamento di -47°C, ottenuta dalla frazione del petrolio che distilla approssimativamente tra i 150°C e i 250°C. Questa frazione, che ha un peso specifico medio di 0.80 g/ml, è composta da idrocarburi di diversa struttura, lineare e ramificata ad anello aromatico, con numero di atomi di carbonio variabile da 9 a 15. Sono presenti anche composti ossigenati e solforati ma che devono risultare in tracce minime, per limitare l'acidità, la formazione di gomme e la corrosione metallica, dannose per i motori. Quando brucia il cherosene produce tutti i prodotti tipici dei derivati del petrolio: oltre al vapore acqueo, la CO<sub>2</sub> (anidride carbonica), CO (monossido di carbonio), NO<sub>x</sub> (ossidi di azoto), HC (idrocarburi incombusti), SO<sub>x</sub> (ossidi di zolfo) e PM (particolato).



L'emissione di questi prodotti da parte dei motori a turbina, non limitata dal alcun dispositivo di depurazione, provoca un inquinamento particolarmente pericoloso, poiché si forma a terra, durante le fasi di decollo e atterraggio e ad alta quota durante il volo. Le emissioni, al suolo o vicino al suolo, più facilmente misurabili, sono state considerate la causa più grave dell'inquinamento atmosferico prodotto dagli aerei, tuttavia studi più recenti attribuiscono alla dispersione ad alta quota la principale causa dei danni provocati dall'inquinamento in questione. In particolare molto dannose sono le polveri sottili che, disperse dalle perturbazioni atmosferiche possono ricadere al suolo anche a migliaia di chilometri di distanza. Secondo alcune valutazioni, difficili da verificare, ma che possono dare un'idea della dimensione del problema, il traffico aereo di un aeroporto come Fiumicino o Malpensa, produrrebbe giornalmente emissioni inquinanti quanto 350 mila auto non catalizzate.

Le "specifiche" che stabiliscono tutti i parametri che il combustibile avio deve possedere e mantenere nelle diverse condizioni operative non fissano ancora chiaramente i livelli relativi alle emissioni. Lo stesso Protocollo di Kyoto, che disciplina la riduzione obbligatoria dei gas serra, non comprende restrizioni per il trasporto aereo.

Coloro che denunciano i pericoli derivanti dall'aumento accelerato delle emissioni prodotte dal traffico aereo sostengono che le Istituzioni si accaniscono solo contro le auto, mentre non sembra si interessino ai danni prodotti dalla enorme quantità degli inquinanti rilasciata dagli aerei (e più ancora dalle navi che utilizzano combustibile poco raffinato). A loro dire, a riprova di questa colpevole mancanza, sta il fatto che il cherosene per avio-jet è mantenuto esente dalle accise ad esempio negli Stati membri della UE. Quali che siano le motivazioni, è indubbio che l'esigenza di porre in essere azioni per limitare l'inquinamento provocato dal trasporto aereo è diventata di pressante attualità.

Come per tutti i problemi complessi, gli interventi per ridurre le emissioni devono essere condotti operando su più fronti. Innanzi tutto è essenziale determinare l'effettivo impatto atmosferico delle emissioni aeree per ogni sin-

golo aeroporto, attraverso una rete fissa di centraline di monitoraggio. Le compagnie aeree, che prestano molta attenzione al costo del carburante, nell'ottica di risparmiare sui consumi, debbono poi continuare a dotarsi di aerei più efficienti con motori moderni che, a parità di spinta, consumino meno.

È possibile agire anche sulla ottimizzazione delle rotte e i tempi di volo (tempi allungati di pochi minuti consentono significativi risparmi di carburante). Altro beneficio per l'ambiente potrebbe derivare dall'utilizzo crescente di biocarburanti che, pur non essendo di composizione chimica sostanzialmente diversa da quello attualmente impiegato, rientrano nel settore dell'economia circolare e quindi producono un impatto ambientale decisamente migliore. Per distanze medio-brevi dovrebbe poi essere incentivato il trasporto ferroviario che, con l'avvento dell'alta velocità, è attualmente concorrenziale rispetto all'aereo in termini di tempi totali di trasferimento e produce un inquinamento molto minore.

Ultimamente, infine, si parla anche dell'acquisto di "compensazioni per il carbonio" prodotto dai voli. L'idea è quella di indurre le compagnie aeree a "donare" somme di denaro corrispondenti al danno ambientale causato dal proprio viaggio, a favore di iniziative per la salvaguardia per l'ambiente, ad esempio per progetti di riforestazione. Se così fosse i costi, che naturalmente alla fine verrebbero trasferiti sui passeggeri, potrebbero risultare accettabili.

*"Boeing 787: i materiali compositi che costituiscono il 50% della struttura primaria, omprese fusoliera ed ali, lo rendono più efficiente del 20 % nei consumi rispetto ad altri jet commerciali di dimensioni analoghe"*



## Il DNA aeronautico

di Stefano Panato

**N**on so quante volte nel corso della carriera mi sono sentito dire: "...però, da voi in Aeronautica è diverso..." A dirmelo erano non solo dei civili ma anche colleghi di altre Forze Armate. A queste espressioni normalmente reagivo con atteggiamenti sminuenti, anche se – sotto sotto – le parole mi lusingavano perché riflettevano il mio profondo sentimento.

La costruzione di tale sentimento in me, e credo in tantissimi altri della mia generazione, era iniziata fra i banchi dell'Accademia con la autorappresentazione del volo e di tutto ciò che vi era connesso quale esperienza eticamente ed esteticamente superiore a qualsiasi altro tipo di lavoro. Era poi continuata presso i Reparti operativi con le continue narrazioni dei colleghi più carismatici di episodi e di aneddoti aviatori che, a prescindere dalla loro veridicità, alimentavano l'idea della nostra alterità rispetto alle altre Forze armate e, in definitiva della nostra superiorità che definirei di tipo antropologico, se non è esagerato utilizzare questo termine.

Tutte le infinite narrazioni e il vasto immaginario che evocavano vertevano attorno a due argomenti: il cielo, affascinante e misterioso allo stesso tempo e il mezzo tecnico necessario per dominarlo e superarne le continue insidie. L'uomo-aviatore, fragile tramite fra un ambiente così difficile e dei mezzi tanto complessi, doveva evidentemente possedere qualità superiori per poter controllare entrambi. Ancora una volta la retorica della superiorità che veniva suggestivamente riproposta....

Credo che così sia stato sin dagli albori dell'aviazione, per cui il dato ambientale e quello tecnologico devono aver costituito una sorta di "imprinting" per i pionieri dell'aviazione che ne stimolava l'ego. Progressivamente "l'imprinting" è diventato il DNA della neonata Istituzione. Le vicende storiche, gli episodi gloriosi e quelli meno gloriosi che si sono succeduti e lo sviluppo stupefacente del mezzo aereo hanno infine trasformato il DNA nella cultura della Forza Armata, che oggi si esprime nei tratti caratteristici della modernità, della tecnologia e dell'ardimento. Sono questi dei valori universali che vanno al di là del fatto tecnico del volo e che spiegano anche l'accentuato ego degli aviatori, di cui pochi dubitano.

È interessante notare come la cultura aviatoria, nata come detto nello stretto ambito del volo si sia diffusa – quasi per osmosi – a tutto il personale a prescindere dai ruoli di appartenenza, anche a quello non direttamente coinvolto con il volo che oggi è la

maggioranza. Perché sia accaduto è difficile da spiegare; per la sua attrattività? Per la sua funzionalità?

Chissà... Ciò che conta è che oggi il tecnico, il logistico, l'amministrativo, il sanitario, lo specializzato in sicurezza e difesa dell'Aeronautica ragiona in maniera "aviatoria", che è sostanzialmente diversa dal modo di ragionare dell'omologo di altre organizzazioni

Si diceva precedentemente dei tratti caratteristici della odierna cultura aeronautica costituiti da: modernità, tecnologia e ardimento (un domani potrebbero aggiungersi lo spazio e chissà cos'altro). In attesa che ciò avvenga, sul piano della prassi di tutti i giorni questi tratti caratteristici vengono declinati in atteggiamenti mentali che privilegiano il decisionismo e l'individualismo. A ciò si aggiungano la fascinazione per il sapere tecnico e l'idea che in ogni circostanza debba prevalere il concetto del "volo innanzitutto".

È indubbio che l'esercizio del volo sia stato e sia tuttora alla base di questi atteggiamenti mentali: ai comandi di un velivolo è necessario decidere e agire rapidamente e quindi in prima persona senza le lungaggini che può comportare il coinvolgimento di altri. In aggiunta l'elevata dinamica degli eventi connessi con il volo impone di agire per l'immediato, in un orizzonte temporale che non vada oltre la durata del volo. Le implicazioni di questo agire nel medio e lungo periodo, ad esempio quelle manutentive, logistiche e quant'altro passano in secondo piano. La priorità viene attribuita istintivamente alle necessità vitali, il resto viene dopo.

L'attitudine a decidere rapidamente, la determinazione ad assumere in proprio la responsabilità delle decisioni prese, il senso delle priorità da assegnare e il rispetto delle conoscenze tecniche altrui sono indubbiamente dei valori che qualificano qualsiasi attività umana e soprattutto quella del volo.

Tali valori però sono suscettibili di mutare di segno e diventare dei disvalori se trasferiti senza temperamenti in ambiti diversi da quello assolutamente peculiare del volo.

Non è escluso che talune storiche debolezze di casa nostra nella pianificazione aeronautica di medio e lungo periodo, e gli atteggiamenti eccessivamente assertivi di taluni suoi alti esponenti – credute espressioni di anticonformismo e di brillantezza – derivino invece, più semplicemente, dal non saper distinguere gli ambiti.





In ambiti diversi dal volo operativo, soprattutto se interforze e di elevato livello, quasi mai è richiesto di “decidere sul tamburo” e in prima persona; ciò che importa invece è decidere al meglio, per cui il coinvolgimento degli staff e della intera catena di comando diventa fondamentale.

Fra i portati negativi dell'individualismo aeronautico si potrebbe menzionare anche la refrattarietà, soprattutto dei livelli apicali, di utilizzare lo strumento della gestione consigliare, contraddicendo quanto viene ribadito in Accademia e alle scuole di guerra varie. Ovviamente non si pretende la gestione consigliare delle decisioni, che rimane e deve rimanere responsabilità di uno, ma ci si riferisce al metodo per preparare al meglio tali decisioni. Troppo spesso invece le riunioni consigliari si esauriscono in aggiornamenti di situazione anziché essere libere e costruttive discussioni sui problemi da risolvere.

Ugualmente, il posto di preminenza che nel mondo aeronautico viene da sempre attribuito al sapere tecnico, se non confinato allo stretto ambito del volo può incidere negativamente sul complesso delle relazioni personali e può minare la subordinazione gerarchica e la coesione della compagine militare.

Il volo infine: non si può negare che sia stato e rimanga la ragione d'essere della Forza armata, e su questo non si discute. Questo però non dovrebbe comportare la trascuranza di altre capacità complementari al volo stesso. Ora per fortuna non è più così ma per troppi anni settori importantissimi per l'Aeronautica Militare quali la logistica e le telecomunicazioni sono state appannaggio quasi esclusivo di figure tecniche; nell'intelligence di portata strategica – quella vera – purtroppo avviene tuttora. Ad essa infatti vengono dedicate risorse umane poco significative, nell'illusione – errata – che alla Forza Armata basti l'intelligence tattica che copre quelle poche ore in cui si sviluppa la missione di volo e niente di più.

L'imprinting”, la cultura e gli atteggiamenti mentali della gente dell'aria, costituiscono quindi un patrimonio straordinario di valori forti ma da “maneggiare con cura” in quanto suscettibili di cambiare di segno e divenire disvalori se trasferiti senza i necessari temperamenti in contesti diversi dal volo.

L'ambivalenza di tale patrimonio valoriale non deve però farne sottostimare la grande qualità. Ne sono testimonianza la responsabilità e il senso del dovere con cui il personale aeronautico tutto, anche quello delle categorie tradizionalmente non combattenti, si è impegnato nelle svariate missioni che hanno caratterizzato questo difficile e confuso post-guerra fredda.

Per quanto mi riguarda credo ancora nella alterità dell'Aeronautica rispetto alle altre Forze armate, nel senso però culturale e storico del termine. Non credo affatto invece in una sua superiorità antropologica, se vogliamo usare ancora questo aggettivo. In un contesto interdipendente e interconnesso quale è quello attuale ogni affermazione di superiorità credo sia un sofisma che non ha alcun senso. Se mai lo ha avuto.

## Tra i Volati più in Alto

L'Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica rimpiange l'improvvisa recente perdita (novembre 2019) del Colonnello Luigi Barzaghi – Presidente Sezione ANUA Catania.

Figura eccellente e rappresentativa che ha saputo dedicare la sua esistenza alla famiglia ed a impegni culturali e divulgativi di valori aeronautici, sia durante il servizio attivo, particolarmente nelle funzioni operative *ANTISOM*, che – da pensionato – nell'associazionismo.

Si riportano tre belle immagini valoriali caratterizzanti la stimatissima figura di Gigi Barzaghi:



*Il giovane appassionato Ufficiale pilota;*



*l'entusiasmo per le modernità italiane;*



*Significativo esempio di vita della Sez. ANUA:  
Incontro con Professore Salvatore Castorina  
“già” “Ten CSA, novantenne e tra le Personalità apicali  
della realtà Ospedaliera Catanese.*

## Così cominciammo a volare.....

di Luciano Forzani

Correva l'anno del Signore 1954, ed era precisamente l'11 Novembre, quando il mio Corso cominciò ufficialmente il suo percorso formativo presso l'Accademia Aeronautica di Nisida, un'isoletta del golfo di Napoli che dal lato Ovest, con un'amena vista sul mare, ospitava un correzionale per minorenni, mentre sul lato Nord Est, immerso nei fumi e nei miasmi dello stabilimento siderurgico di Bagnoli, allora funzionante a pieno regime, si situava il Massimo Istituto.



Non varrebbe neanche la pena di parlarne se non fosse che nel frattempo l'aviazione, e con essa l'Aeronautica Militare, sono talmente cambiate da far sembrare questo racconto una storia d'altri tempi...e forse lo è.

Avvenne dunque che una decina di giorni dopo, il 21 Novembre (non perché me lo ricordi, ma perché così risulta dal mio vecchio libretto voli) con un antiquato autobus grigioverde (probabilmente residuo della Regia Aeronautica) fummo portati a Pomigliano d'Arco per quello che doveva essere, sempre come scritto nel libretto, un "volo ambientale". Oggi si sarebbe portati a pensare che un volo "ambientale" abbia a che fare con l'ecologia, le polveri sottili o il riscaldamento del pianeta; allora invece questi termini erano ancora sconosciuti e il significato era semplice-

mente "volo di ambientamento", avente cioè lo scopo di valutare le reazioni dell'allievo al primo contatto col volo.

Ovviamente non avevamo tuta, né casco né altro specifico equipaggiamento di volo. Eravamo vestiti con il famoso orribile "cappottino" grigio-azzurro, il maglione che avrebbe dovuto durarci per i successivi tre anni e una bustina che, alla fine del terzo anno, avrebbe finito per assumere un colore e un odore indefinibili. Ci munirono di una cuffia e un paracadute, e salimmo goffamente a sedere in quella che ci sembrò una meravigliosa macchina volante: un Ma 416.

Quel volo durò 30 minuti, dalle 11.50 alle 12.20, ma non mi impressionò in modo particolare: infatti non me ne è rimasto alcun ricordo. So che non vomitai, che mi sembrò un cosa alla mia portata, e che, quindi, avrei potuto continuare a farlo con un certo piacere. A questo volo seguì una lunga pausa e il volo successivo avvenne il 21 febbraio del 1955 per poi proseguire l'addestramento con una certa regolarità fino al conseguimento del brevetto di primo grado il 16 Settembre 1955.

Quella era ancora un'Aeronautica molto "ruspante", gestita alla vecchia maniera da istruttori che avevano fatto la guerra, che avevano cominciato a volare sui biplani tipo Ro41, CR Asso, o simili, e che applicavano a noi gli stessi criteri addestrativi che erano stati applicati a loro. Allora si cominciava appena a parlare di standardizzazione, ma non erano ancora arrivati i primi istruttori formati negli Stati Uniti, e quindi tutto l'insegnamento che ricevevamo era fortemente, per così dire... "personalizzato".

Inoltre, alcuni dei Ma416 di cui disponevamo non erano muniti di radio e questo fece sì che successivamente, nei voli da solista, ognuno cercasse di accaparrarsene uno, in modo da fare il proprio volo in tranquillità, senza dover parlare con nessuno. E qui nasceva però la necessità di evitare collisioni tra chi decollava e chi atterrava, e a questo si pose rimedio inventando "l'allievo di bandiera".

L'allievo di bandiera era un povero cristo che, a turno, veniva individuato tra i presenti, a cui venivano messe in mano due bandiere: una rossa e una verde. Dopo di che veniva spedito, a piedi naturalmente, al punto d'ingresso in pista dei velivoli. Il suo compito era controllare attentamente che nessun aereo fosse in finale o occupasse ancora la pista quando qualche altro, rullando, si avvicinava per entrarvi. Se autorizzava l'ingresso mostrava la bandiera verde, se no, mostrava quella rossa fino al momento in cui la pista fosse stata libera.



Velivolo Ma 416 a Pomigliano d'Arco (1954)



Non ricorda un po' gli stradini che oggi, vestiti di arancione e con in mano una grande paletta con una faccia verde e una rossa, regolano il traffico delle auto nei punti della carreggiata in cui ci sono dei restringimenti per lavori in corso? Noi eravamo un passo indietro. La paletta *double face* non era ancora stata inventata e usavamo le bandiere: meno pratico ma più marziale.

Comunque, dopo un po' ci furono fornite delle tute di volo Marus per l'inverno e altre di cotone bianco per l'estate. Ne eravamo molto fieri, tanto che uno di noi, in licenza, fu individuato mentre passeggiava a Roma per Villa Borghese, in divisa, con lo spadino penzolante sotto l'elegantissima giacca Marus dal collo di pelliccia!



*L'Orione \*\* in relax, sopra e sotto l'ala del Ma 416*

Ma anche qualcuno degli istruttori era abbastanza singolare. Ci fu chi prendeva direttamente a scapaccioni l'allievo che commetteva un errore e chi, per dimostrare la sua completa fiducia, smontava la propria cloche agitandola poi con fare goliardicamente minaccioso davanti all'allievo che lo osservava tra il preoccupato e l'orgoglioso. Ma comunque, si imparava a volare, anche se con un sistema che oggi non sarebbe proprio considerato all'avanguardia.

Avvenivano anche episodi alquanto peculiari. Ci fu chi, rientrando al parcheggio e rullando dietro la linea dei Ma 416, si avvicinò un po' troppo alle code degli aerei allineati e ne incoccò una con l'ala sinistra. Ne conseguì una rotazione intorno alla ruota sinistra cosicché con l'ala destra andò a sbattere sul velivolo successivo della fila. Tre aeroplani fuori uso in un colpo solo! L'allievo in questione non subì alcuna conseguenza per la sua "distrazione" (qualcuno riuscì a dimostrare che era stato accecato dal sole!) ma tutto ciò portò ad una notevole stretta di freni nel controllo delle prestazioni di tutti gli allievi. Ad esempio, quando si eseguì la famosa prova di navigazione da solisti sul percorso Pomigliano - Scauri - Circeo, con atterraggio a Latina e ritorno, ci furono alcuni (tra cui chi scrive) che, nell'emozione di trovarsi per la prima volta in un aeroporto "foresto" si permisero di dimenticare di

retrarre i flaps dopo l'atterraggio e rullarono fino al parcheggio con i flaps estesi. La punizione questa volta fu terribile: 5 giorni di cella di rigore! Non si può dire che fosse il metodo di insegnamento auspicato dalla Montessori, ma fu certamente efficace perché non ho più dimenticato di retrarre i flaps dopo l'atterraggio, e me ne ricordo bene ancora oggi, a 64 anni di distanza.

Questa navigazione con atterraggio in un aeroporto diverso da Pomigliano era parte delle tre prove richieste all'epoca per ottenere il brevetto di primo grado, e quindi il diritto di fregiarsi della prima aquila (non turrata) sulla divisa e sul maglione.

Le altre due prove erano altrettanto singolari. La seconda consisteva in una esibizione acrobatica nella zona sottovento del circuito di Pomigliano. L'allievo solista decollava e si portava a circa 3000 ft di quota dove, osservato da terra da istruttori e compagni, iniziava una serie di manovre acrobatiche, secondo quanto gli era stato insegnato. In linea di massima si trattava di cercare di collegare tra loro un looping, un tonneau, un imperiale e un frullino, possibilmente senza farsi male. Anche di questo evento c'è qualcosa da ricordare. Uno di noi iniziò la prova regolarmente ma, nel frattempo, si erano formati sulla zona dei piccoli cumuli di bel tempo e fu così che, nel bel mezzo di un tonneau, il poveretto entrò inavvertitamente in un cumuletto. Per un attimo non si vide niente, poi si sentì il rombo del motore aumentare d'intensità e si vide l'aeroplano uscire dal cumulo pressoché verticalmente. La giovane aquila recuperò l'aereo e ne uscì felicemente, ma, non essendo ancora addestrato al volo strumentale, non avrà dimenticato facilmente quei pochi secondi in cui, dentro la nuvola, non sapeva più in che assetto fosse il velivolo.

Infine, come terza, ultima e decisiva prova di brevetto, c'era da eseguire il volo da solista con barografo a bordo. Era la prova più preoccupante, perché bisognava descrivere un OTTO (praticamente due virate di 360°, una a destra e una a sinistra) con barografo acceso, e bisognava che le variazioni di quota registrate durante tutto il percorso rimanessero entro limiti accettabili. Questi limiti non erano a noi noti, ma proprio per questo, il volo era motivo di grave preoccupazione. Inoltre si trattava di una prova oggettiva, testimoniata da una linea nera, tracciata da un pennino che scorreva su un foglietto di carta millimetrata che girava all'interno del barografo. Fortunatamente non era obbligatorio che il volo fosse fatto in vista dell'istruttore a terra, per cui i maligni dicono che qualcuno si guardò bene dal percorrere un otto, ma si limitò a volare dritto e livellato per cinque o sei minuti, portando a terra un grafico certamente non perfetto, ma comunque meno indecente di chi percorreva effettivamente l'otto.

Ma queste sono soltanto malignità...

Poi finì il tempo dei Ma 416 e arrivarono i velivoli T6. Qui le cose iniziarono a cambiare perché contemporaneamente si cominciò a sentire l'effetto del rientro in Italia dei primi istruttori formati e standardizzati negli Stati Uniti. Cominciarono con i "look around" con i "rigid necks are dangerous", con la salita iniziata rigorosamente a 29.5" di pressione d'alimentazione perché poi,

Il T6 "Giallone"



riducendo i giri dell'elica da 2200 a 2000, doveva stabilizzarsi esattamente a 30"...e altre amenità del genere. Insomma, stavamo avvicinandoci all'era moderna. L'aeroplano, comunque, era un vero aeroplano (aveva persino un impianto idraulico ed un carrello retrattile) e fummo molto fieri di effettuare a Pomigliano, ancora da allievi, il decollo da solisti. (31 Settembre 1956)

Infine, dopo gli esami del terzo anno, verso la metà del 1957, fummo trasferiti alla Scuola di Volo di Lecce. Quello fu il regno degli istruttori formati in USA, che ormai stavano soppiantando, in tutte le scuole, i vecchi marescialli d'anteguerra. Erano bravi,...ma molto meno divertenti.

Decisero che il decollo sul T6 fatto da allievi a Pomigliano, a Lecce non valeva niente, così, da Sottotenenti, ci fecero ricominciare tutto l'addestramento daccapo.

Qualcuno poi ci aggiunse del suo, richiedendo che, durante i controlli esterni pre-volo, ci accertassimo anche che tutti i ribattini dell'ala fossero perfettamente allineati! Successivamente, sul T33 alla Scuola Aviogetti di Amendola, bisognava pure, sempre durante i controlli esterni, aprire il tappo del serbatoio carburante, immergervi il dito indice e poi annusarlo per verificare che odorasse effettivamente di kerosene e non di benzina.

Insomma, come avviene di solito nei grandi cambiamenti, anche nell'addestramento al volo la variazione avvenne in forma pressoché sinusoidale: per un po' si passò dal difetto all'eccesso e viceversa, in varie fasi fino a stabilizzarsi nella situazione attuale, in cui la Scuola di Volo di Lecce rappresenta una delle eccellenze della nostra Aeronautica.

A volte però mi chiedo se il volo di oggi, così meticolosamente organizzato e condotto, sia ancora altrettanto divertente quanto lo fu l'andarsene girovagando dalle parti del Vesuvio con un aeroplanino senza radio, ma sognando di trovarsi su un reattore supersonico,.

Ma, ora che ci penso, mi sorge un dubbio: oggi, che le ali degli aeroplani hanno i ribattini annegati nella lamiera e sono quasi invisibili, si potrà ancora riuscire a controllare che siano tutti perfettamente allineati?

## Lettera aperta

*del Presidente ANUA Taranto Prof. Aldo Marturano  
al Socio Emerito Gen. Pasquale Campanella  
deceduto il 10.12.2019*

Carissimi Soci,

Il 10. Dicembre 2019 è volato in alto il Gen. Pasquale Campanella, SOCIO EMERITO della Nostra Sezione.

Sarà il caso, ma certamente la Sua ascesa al cielo in questa data, nella quale, per la "leggenda", si celebra la miracolosa traslazione "volante" che ha spinto Papa Benedetto XV a proclamare la Beata Vergine Maria di Loreto " Patrona di tutti gli aeronautici", porta a ritenere la coincidenza fantasticamente confacente con l'identità valoriale dell'Alto Ufficiale Pasquale Campanella.

Attraverso la lettura degli accadimenti della Sua vita, piccoli, grandi, lieti e dolorosi, si riconosce la grande personalità di un Servitore dello Stato che, l'elaborazione di quanto ha vissuto, ha plasmato in Lui convinzioni, emozioni e comportamenti.

Egli si è costruito, attraverso l'esercizio delle proprie capacità, una professionalità che gli ha consentito di incidere sulle realtà familiari, lavorative e sociali ed orientare e comprendere le caratteristiche distintive dei soggetti con i quali si è interfacciato. E ciò, attraverso l'ascolto, il saper lavorare per obiettivi, il risolvere problemi, il gestire criticità, gli ha consentito di lasciare un segno.

Caro Pasquale, per questo ci mancherà!

Caro Generale, i Tuoi suggerimenti, le Tue osservazioni ed anche le Tue lusinghiere valutazioni sulla gestione del Nostro Sodalizio saranno sempre presenti in ogni nostra decisione per il valore aggiunto della Tuo modo di essere Socio.

Caro Pasquale, con "Virtute Siderum Tenus" Ti abbraccio fieramente nella consapevolezza di trasmetterTi l'affetto e la stima di Tutti Noi dell'ANUA.

*Tuo Aldo*



*Foto ricordo  
della  
partecipazione  
ad un recente  
evento:  
da sinistra –  
Prof. Marturano  
e Gen.  
Campanella*



## Un Ricordo di Nisida

**Federico Castronovo**, ex Allievo – Corso Sparviero II – dell'Accademia Aeronautica di Nisida in occasione della ricorrenza del 62° anniversario dell'ingresso in Accademia, nello scorso mese di ottobre scriveva ai suoi ex compagni di Corso la lettera che viene qui riportata, per lasciarne un ricordo divulgativo.



Apprestandomi a celebrare in quel di Cori (LT) sabato prossimo 26 ottobre, assieme a molti di voi, l'anniversario del nostro primo incontro di sessantadue anni fa nell'isoletta di Nisida, della quale prima non avevo mai sentito parlare, mi si affollano in testa tanti pensieri.

Uno di questi è quello di trovarmi ogni tanto in corto finale, in vista della testata pista e cercare di spingere tutta in avanti la manetta del gas e tutta indietro la cloche per riattaccare ma senza sortire alcun risultato. L'ho confessato giorni fa sconcolato a LANDA, che mi ha risposto di non tentare di riattaccare perché ormai il carburante è agli sgoccioli.

Di quel lontano fine 1957 ricordo limpidamente il 20 novembre mentre io passavo il mio diciannovesimo compleanno in cella e lo "allievo di giornata" di quel giorno, il pinguaccio CUFU, mi portava in cella la mia corrispondenza. Lo ringraziai e gli chiesi di farmi dalla cima della scala C (era l'unica scala allora accessibile a noi pingui!) una foto. La fece ed io quella foto l'ho sempre conservata religiosamente e ve la riproduco qui di seguito:



Un bel ricordo è il letto nel quale ho fatto tanti sonni e tanti sogni meravigliosi fino a quando non arrivava ad infrangerli quel maledetto suono della sveglia, al quale qualcuno di noi associò i versi "la sveglia la mattina è 'na rottura di coglion". Anche di quel letto del 1957 ho una foto ricordo che di seguito vi propino per sollecitarvi il ricordo del vostro letto di allora.



Ma poi arrivava il giorno che tutti aspettavamo con ansia del viaggio verso l'aeroporto di Pomigliano su quel pulman con al volante il maresciallone che faceva le curve su due ruote con grande schiamazzo ed applausi da parte di tutti noi. Anche questo ricordo è stato materializzato sulla foto che di seguito vi invio (però ... quanti di quelli in foto si sono involontariamente già trasferiti nella sezione C(eleste)!!!



Un altro bel ricordo è quello del pomeriggio sportivo, del quale vi rinverdisco la memoria con una foto qui di seguito:



Ragazzi (di un tempo ...), se Landa ha ragione "il carburante è agli sgoccioli!" e pertanto incontriamoci più spesso, magari attorno ad una tavola imbandita, anche perché i casini son chiusi ed anche se fossero aperti ormai voi ci andreste solo per svuotare la vescica!!! Allora, vi prego, non costringetemi ad incontrarvi quando sarete dentro un catafalco... (e non state a cercare i marroni per grattarveli...) ahahah...

**Un abbraccio da FEFÈ ancora in verticale fino a quando non pianterà motore per esaurimento carburante...**



## L'ACQUA ALTA A VENEZIA (memorie di un vecchio aviatore)

di Sergio Bedeschi

**N**on prendetemi per pazzo. Se arrivava la voce che all'indomani sarebbe stata acqua alta a Venezia, per alcuni di noi era giorno di festa. Anzi era un giorno adatto per marinare la scuola. In quegli anni '50 vivevo al Lido, frequentando il locale liceo: saltare qualche giorno di scuola, fare "manca" come si diceva nel dialetto lagunare, non era poi cosa eccezionale. Almeno per alcuni di noi. Lasciavamo l'isola di buon mattino, ancor prima che la scuola aprisse i portoni, e, assai prima dei molti impiegati pendolari che ogni giorno attraversavano la laguna per andare a lavorare in città, prendevamo il battello, ancora tutti assonnati, per essere a San Marco in meno di mezz'ora. Ci accoglieva sempre uno spettacolo sublime, per bellezza, e terribile, per desolazione. Le due alte colonne lì davanti coi loro capitelli sembravano salutarci nel gelido vento, l'una ospitante il Leone, l'altra con sopra il piccolo e umile San Tòdaro, il primo vero santo protettore di Venezia (lui, e non San Marco come comunemente si crede!).

Trenta o quaranta centimetri d'acqua non mancavano mai (voleva dire oltre un metro sul livello medio di riferimento). Venezia, bella e superba, tutt'uno con il mare! Ma di solito non c'era tempo per i sentimentalismi. C'erano altri studenti di altre scuole accorsi per contendersi le zone allagate. Passerelle ancora non ce n'erano a quell'ora del mattino e la gente cominciava già a transitare. Ci tiravamo su i calzoni e, a piedi nudi, trasportavamo da una parte all'altra delle vaste pozzanghere i cittadini, uno per uno, attaccati sulla nostra groppa. Tradizione anche questa, vecchia come i muri di questa città. Impiegati, massaie, camerieri, tutta gente frettolosa e infreddolita che poi non aveva alcuna difficoltà a rilasciare una piccola mancia: venti lire, cinquanta lire qualche volta. Mica male. Siamo studenti in fin dei conti! Il gioco durava quel che durava.

Puntualmente, poco prima delle nove, eccoti il solito vigile urbano col suo fischiotto e con un gruppetto di gente più grande, adulti insomma. I disoccupati del Comune, si diceva. "Via tutti, lazzaroni, adesso tocca a loro!". Portavano i loro muscoli e le passerelle finalmente, per mettere i trampoli alla nostra città. Noi, a questo punto, dirottavamo su altre piazzette o su altre calli allaga-

te. Non crederete mica che San Marco sia l'unica location sott'acqua? Oppure ci ritiravamo in buon ordine, perché la festa era finita. D'altronde adesso avevamo pure i soldi per un caffè latte e per scaldarci in qualche osteria. Più tardi si rientrava nella nostra isola che, per sua fortuna, non soffriva mai dell'acqua alta. E chissà che nel pomeriggio non ci si ritrovasse, per avventura o per disgrazia, a tentare la traduzione di un brano di Cicerone o di un frammento di Platone. Bando agli scherzi, l'acqua alta era un problema già allora. Ma comunque, ogni volta che succedeva il fattaccio, nelle piazze e nei bar si parlava, si pettegolava, si vociferava di un possibile sistema di difesa contro quelle micidiali maree e contro quel maledetto vento di scirocco che si accanivano ad accumulare acqua dentro la laguna. Per schiacciare l'Adriatico che, perdendo le sue pretese di mare, diventava un piccolo lago compresso e umiliato. Venezia andrà a fondo, Venezia si sta consumando, Venezia muore. Cosa si poteva fare? Ognuno aveva la sua idea e molte idee venivano anche dall'estero, gli americani suggerivano questo, i giapponesi quest'altro. Scoprimmo che non eravamo gli unici al mondo ad avere un problema del genere. In particolare inglesi e olandesi erano all'opera, ciascuno a modo suo.

Personalmente ho "abbandonato" la mia città nel '57, vicissitudini della vita. Ma da lontano l'ho sempre guardata, sognata, qualche volta rimpianta. Come tutti coloro che se ne vanno. E da lontano ne ho seguito le sorti. Fu la tragica alluvione del 4 novembre 1966 a destare le coscienze. Anche Firenze era finita sott'acqua, non si poteva più attendere. Finalmente si parte, dai, sbrighiamoci, il tempo stringe. Siamo o non siamo bravi noi italiani, quando la patria chiama? Ed ecco là che si comincia: 9 anni per discuterne, poi nel 1975 la Legge Speciale fatta proprio per noi e infine (dopo altri 6 anni) nel 1981 iniziano i lavori. Ci siamo! Ci siamo? Davvero? Eh, no: è tutto fermo, si riparte, sì, no, no, sì, le solite incertezze, ci sono ostacoli burocratici a non finire, ci si mettono anche gli ambientalisti. Insomma si va avanti o no? Intanto "quegli altri" stanno facendo sul serio: gli inglesi infatti lavorano sul Tamigi per proteggere nientepopodimeno che Londra. Basta andare a Wollwich, a 10 chilometri a est della city per vedere l'impianto. Una barriera disposta lungo i 520 metri di



# Ricordi... Riflessioni... Sentimenti

larghezza del fiume, che può diventare operativa in soli 15 minuti. Paratie in acciaio che ruotano su se stesse per chiudere i varchi in caso di necessità. Qualcosa, per la verità, non molto diverso da quello che stiamo concependo noi italiani in laguna.



I nostri cugini oltre-Manica attaccano i lavori nel '74 e nel '82 tutto è bello che pronto. Funziona benissimo da quasi quarant'anni, con una frequenza di utilizzo di almeno una ventina di volte all'anno. Altrettanto i Tulipani. Questa volta accade all'imbocco dell'immenso canale che nel 1872 fu scavato per collegare Rotterdam con il Mare del Nord, 400 metri di barriera, due enormi braccia rotanti di oltre 200 metri che si allungano sulla superficie delle acque per frenarne l'impeto e controllarne il livello. Il tutto viene costruito tra il '91 e il '97 e tutt'ora funziona a meraviglia. E noi? Beh, siamo pronti, no? Il nome è promettente, MOSE, modulo sperimentale elettromeccanico, ma che non può non far pensare al profeta Mosè ovviamente, cosa di buon auspicio parlando di controllo delle acque. Si tratta di tre barriere, ciascuna di circa 350 metri, nelle tre bocche di porto, Lido San Nicolò, Malamocco e Chioggia. Ricordano parzialmente il progetto dei cugini britannici. Ora molti ostacoli burocratici e amministrativi appaiono superati, anche gli ambientalisti saranno accontentati perché verniceremo di un giallo speciale le strutture di acciaio immerse in quell'acqua così terribilmente salata e corrosiva, insomma tutto sembra a posto.

È il 2003, è ora di concretizzare. Le chiacchiere stanno a zero. E allora, via! Manco per niente! Ancora gli ambientalisti: "Il fondo lagunare non è adatto, per appiattirlo usate troppo calcestruzzo, così si compromette l'equilibrio idrogeologico del delicato sistema lagunare". E non è che abbiano tutti i torti. Così pure Italia Nostra coi suoi Beni Culturali: "State spendendo troppo, molto più dei Paesi Bassi e del Regno Unito che hanno fatto tutto con molto meno. E inoltre cos'è questa storia che i costruttori daranno soltanto tre anni di garanzia e poi se ne laveranno le mani per sempre?". Difficile anche qui dargli torto. Ci si mette Regno Unito che hanno fatto tutto con molto meno. E inoltre cos'è questa storia che i costruttori daranno soltanto tre anni di garanzia e poi se ne laveranno le anche la Commissione Europea dell'Ambiente (la così detta Europa ormai è attiva in tutti gli angoli del mondo) con la sua severa ammonizione: "Così non va, in questo modo si minaccia la conservazione degli uccelli selvatici" (sic!). Insomma, come si vede, ce n'è per tutti.

Non bastasse, quando non si capisce se tutto va avanti o se ristagna, nel 2013 scoppia il caso giudiziario per frode fiscale e altri guai. Avete capito benissimo: si ruba anche qui. Tanta gente sotto inchiesta, mazzette, impicci e imbrogli, dieci milioni di tangenti, ventidue condanne. Galera? Ma non saprei, ho perso il conto. E poi in Italia non è detto che si vada in galera anche quando pare a tutti che ci si dovrebbe andare. Quel che appare sicuro è il tanto tempo perso per il povero Mose, il quale sta stivato in gran parte dietro l'Arsenale. Io l'ho visto, tempo fa, solitario, stanco, afflosciato, come un dinosauro ferito. Ma, niente paura, tutto può ricominciare: nuovi commissari, nuovi incarichi. La speranza è dura a morire. Se aprite Wikipedia, vi dirà all'ultima riga che sì, ci siamo, nel 2018 (sì, proprio nel 2018) sarà tutto finito. E bravi! Adesso ci si mettono anche loro. Proprio una bella previsione. Qui va a finire che una di queste mattine ritroviamo gli studenti di allora a portare la gente sul groppone. Mosè (il profeta), aiutaci tu!

**1** In condizioni normali di marea, le paratoie sono completamente invisibili e giacciono sui fondali, piene d'acqua

**2** Quando è prevista un'alta marea, vengono svuotate dall'acqua con l'immissione di aria compressa e si sollevano fino ad emergere

**3** Si crea così una barriera che divide temporaneamente il mare dalla laguna

<b>COSTI</b> 5,5-6 miliardi di € Costo complessivo	<b>NUMERI</b> 2003 Inizio dei lavori 1,6 km lo sviluppo compressivo delle dighe 4.000 gli occupati coinvolti nel progetto	<b>MOSE =</b> Modulo Sperimentale Elettromeccanico	<b>COS'È</b> Un sistema di difesa di Venezia e della laguna dalle acque alte
--	--	---	---

**90%** Lo stato dell'avanzamento dei lavori

La Redazione si pregia di evidenziare l'esempio di appassionata sensibilità sociale e culturale dell'autore, Giovanni Battista Cersòsimo, Socio ANUA di Bari.

**D**omenica 17 novembre 2019 la piazzetta antistante la Parrocchia dello Spirito Santo è stata intitolata a Mons. Leonardo Piglionica (1910 – 1999) già Parroco di Santo Spirito (1935 – 1983)

*“copia” a quanti, “sempre memori”, vorranno ricordarlo – Giovanni Battista Cersòsimo*

**Mons. Leonardo Piglionica**, nato il 2 agosto 1910, dopo la frequenza del Seminario Vescovile della natia Bitonto, aveva completato gli studi superiori presso il Pontificio Seminario Regionale di Molfetta.



Consacrato alla vita sacerdotale il 25 aprile 1934 nella Chiesa di San Gaetano a Bitonto da Mons. Andrea Taccone (Vescovo di Ruvo e Bitonto dal 1929 al 1949), il 15 dicembre 1935, vincitore di concorso, veniva nominato Parroco di Santo Spirito.



*La chiesa di Santo Spirito in una cartolina degli anni '30 e in una foto recente*

Durante il II Conflitto Mondiale (1940-1945), con particolare riferimento al periodo 1943-1945, quando la Frazione era divenuta sede dei Comandi anglo-americani che occupavano alcune Ville di Santo Spirito, era stato sempre presente a tutela dei suoi parrocchiani.

Nei primi anni '50 aveva avuto cura del prolungamento della Chiesa di Santo Spirito, utilizzando i locali retrostanti, una volta in uso al Seminario di Bitonto limitatamente al solo periodo estivo e al termine dei lavori, che avevano richiesto un lungo triennio di attese, Don Leonardo Piglionica, a coronamento delle difficoltà affrontate, aveva avuto al suo fianco Mons. Aurelio Marena (Vescovo di Ruvo e di Bitonto dal 1950 al 1978) che il 14 agosto del 1956 aveva voluto presiedere la solenne cerimonia di consacrazione del nuovo Tempio, la cui pianta a *croce latina* era finalmente in grado di accogliere decorosamente gli abitanti di Santo Spirito, in crescendo costante.

Si adoperò, inoltre, per la istituzione della Scuola Media nella Frazione, in modo da consentire ai giovani che superavano le classi elementari di poter continuare gli studi nella sede, evitando il pendolarismo con Bitonto o Bari. Quasi a conclusione della sua opera pastorale, l'8 dicembre del 1975, a ricordo dell'anno santo, si era adoperato attivamente per la posa in opera della statua dell'Immacolata che fronteggia ancora oggi il frontale della Parrocchia, ove nel 1958 erano stati aggiunti i due magnifici campanili a cura del Comune di Bari, sormontati da due croci luminose a guida dei pescatori che rientravano in porto alle prime luci dell'alba.

Il 23 ottobre 1983 aveva lasciato, per motivi di salute, la cura della Parrocchia, ove era rientrato domenica 22 luglio 1984 per festeggiare il suo cinquantesimo anno di sacerdozio, la cerimonia era stata presieduta da Mons. Andrea Mariano Magrassi (1930-2004), Arcivescovo di Bari dal 1977 e dal 30 settembre 1982 anche Vescovo di Bitonto, che sotto la stessa data era stata unita *“aeque principaliter”* alla sede di Bari, dando così vita all'Arcidiocesi di Bari-Bitonto.

Il 5 ottobre 1984 era stato nominato *“Prelato d'Onore di S.S.”*, che Gli consentiva di fregiarsi del titolo onorifico di *“Reverendo Monsignore”*.

Deceduto il 21 settembre 1999, il rito funebre era stato celebrato da Mons. Francesco Cacucci, neo Arcivescovo di Bari-Bitonto – è sepolto nel cimitero di Santo Spirito nella *“sobria”* Cappella di Famiglia, come *“sobria”* era stata tutta la sua vita, improntata alla *“sobrietà”* ed alla *“semplicità”*, tesa solo alla *“cura costante della Comunità Parrocchiale a Lui affidata per quasi un cinquantennio”*.



# Ricordi... Riflessioni... Sentimenti



Nell'ultima edizione di "Studi Bitontini", la pubblicazione del Centro Ricerche di Storia e Arte di Bitonto, l'Autore aveva tratteggiato la storia dell'istituzione della parrocchia di Santo Spirito, fino al 1928 frazione di Bitonto e da allora, prima frazione di Bari, e da qualche decennio quartiere della stessa città.

Tra i presbiteri, che più si erano distinti alla guida della comunità l'autore si era soffermato in particolare sulla figura di don Leonardo Piglionica (1910-1999), parroco di Santo



Tre foto di Don Leonardo Piglionica: una dei primi anni '60, nel corso di una celebrazione e in sagrestia dopo la celebrazione del suo ultimo battesimo (2.10.1983).

*Spirito per quasi un cinquantennio (1935-1983), un uomo di fede che aveva finito per legare completamente la sua stessa esistenza alle sorti dell'intera comunità di Santo Spirito, aveva concluso l'Autore nel corso del suo intervento di venerdì 4 ottobre 2019 presso il Museo Diocesano di Bitonto, organizzato dallo stesso Centro Ricerche.*



*L'Autore nel corso del suo intervento il 4 ottobre 2019 al Museo Diocesano di Bitonto, alla sua sinistra il Professor Stefano Milillo, Presidente del Centro Ricerche di Storia e Arte – Bitonto, moderatore dell'incontro, presente, con i familiari di Don Leonardo, la Comunità Parrocchiale di Santo Spirito, le Autorità intervenute il 17 novembre 2019 alla cerimonia di scoprimento della "targa", benedetta dall'Arcivescovo di Bari – Bitonto, Mons. Francesco Cacucci*



*17 novembre 2019: l'Arcivescovo di Bari Bitonto, Mons. Francesco Cacucci, celebra la S. Messa in ricordo del ventennale della scomparsa di Mons. Leonardo Piglionica (Bitonto 2.8.1910 – Bari 21.9.1999), già Parroco di Santo Spirito (15.12.1935 – 23.10.1983)*

# Ricordi... Riflessioni... Sentimenti



*17 novembre 2019: le autorità ed i familiari intervenuti alla commemorazione del ventennale della scomparsa di Mons. Leonardo Piglionica, Parroco di Santo Spirito dal 1935 al 1983*



*Don Fabio Campione, attuale Parroco di Santo Spirito, provvede a scoprire la "targa", prima della benedizione a cura di Mons. Cacucci*



*Giovanni Battista Cersosimo, che "vox populi" è stato puntuale ideatore ed organizzatore della mattinata*



# Donne Pilote in Pace ed in Guerra

di Luciano Sadini

## PREMESSA REDAZIONALE

Incontro conviviale mensile della Sezione ANUA di Roma con la partecipazione della Presidenza Nazionale e delle Dame d'Onore



Accogliendo l'idea dei nostri Soci di dedicare maggiore spazio alle donne aviatrici l'ANUA Sezione di Roma, in occasione del consueto incontro conviviale mensile con i suoi Soci, ha tenuto, il 20 novembre u.s., presso la sala Soci della Casa dell'Aviatore, il convegno-incontro dal titolo "Donne pilote in pace ed in guerra". L'anno in corso è significativo per le donne in quanto proprio 20 anni fa, il 20 ottobre 1999, venne firmato il decreto legge n° 380, con il quale si aprirono le porte per l'arruolamento delle donne nelle nostre Forze Armate. Il nostro storico Col. Sadini Luciano ha intrattenuto i partecipanti con una esauriente storia sulle prime donne pilote e sulle organizzazioni militari che durante l'ultima guerra mondiale hanno visto la partecipazione di donne pilote. Ha focalizzato inoltre l'attenzione sugli unici reparti aerei da combattimento femminili organizzati in Russia dal 1942, un reparto da caccia, uno da bombardamento in picchiata ed uno da bombardamento notturno. Quest'ultimo era quello delle famose "streghe della notte" il cui reparto era composto interamente da sole donne (pilote, navigatrici, motoriste, logistiche ed avieri). Fino alla fine della guerra effettuò continui bombardamenti notturni sulle retrovie nemiche con piccoli velivoli da addestramento, monomotori, biplani, costruiti in legno e tela. L'incontro ha visto anche la partecipazione di due straordinari donne pilote italiane ciascuna pioniere nel suo ambito: la prima Comandante italiana pilota di linea, figlia d'arte, Fiorenza De Bernardi e il capitano pilota dell'A.M.I. Carla Angelucci. Entrambe hanno arricchito l'evento con i racconti delle loro personali esperienze di donne pilota i numerosi Soci e Dame d'onore intervenuti per l'occasione.

A SEGUIRE

**ESCURSUS STORICO DEL RELATORE,**  
sulle donne pilota che hanno fatto  
la storia dell'aviazione

**1. Elise La Roche (1882-1919), francese, prima donna pilota al mondo, meglio conosciuta con il nome di Baronesse Raymonde de La Roche, alla guida di un velivolo Voisin.**



Attrice, amica dei fratelli Voisin (all'epoca famosi aviatori e costruttori di velivoli, oltretutto di automobili), si appassionò talmente al volo che da ospite, accanto ai guidatori, di quei malfermi primi velivoli, volle imparare essa stessa a pilotarli. È così che...l'8 marzo del 1910 (fatale coincidenza perché a posteriori è divenuto il giorno dedicato alla donna) gli venne rilasciata dalla Federazione Aeronautica internazionale, la licenza di pilota di aereo, prima donna e 36<sup>a</sup> in assoluto al mondo.

Partecipò a tantissime manifestazioni aeronautiche sia in Francia che nel mondo, conquistando premi e medaglie, aggiudicandosi anche i primi primati di volo femminili. Ebbe vari incidenti di volo (e di auto) che non la fecero distogliere dalla sua passione di volare e le sue gesta servirono da sprone per tante altre donne a cimentarsi nella nuova e difficile disciplina di pilota d'aereo. Durante la guerra chiese di mettere al servizio della patria le sue capacità di pilota ma non furono accettate dal Ministero della Guerra Francese, servì allora come autista di macchine che facevano la spola tra il fronte e Parigi per il trasporto dei soldati. Finita la guerra riprese a volare con ancora maggior vigore ed impegno.

Conquistò il primato di altezza arrivando a 3800m nel giugno del 1919, che migliorò dopo pochi giorni perché tale primato nel frattempo era stato migliorato da una aviatrice americana, arrivando a 4800m di altezza. Morì purtroppo in un incidente di volo il 18 luglio 1919 mentre stava su un velivolo sperimentale insieme ad un pilota collaudatore.

**2. Rosina Ferrario (1888-1957), prima donna pilota italiana su un velivolo Caproni**

Sull'esempio di De la Roche e delle altre prime donne pilote, nel 1912 iniziò a frequentare la scuola di volo aperta da Gianni Caproni a Vizzola Ticino con i suoi primi aerei costruiti da questo grande costruttore aeronautico e il 3 gennaio 1913 prese il brevetto di pilota, il 203° al mondo ed il 7° conferito a donne.

# Donne Pilote in Pace ed in Guerra

di Luciano Sadini



Volò molto, partecipò a numerose manifestazioni e stava per partire per l'America Latina quando la guerra fece sospendere tutte le attività aviatorie civili. All'entrata in guerra dell'Italia, chiese di poter pilotare i velivoli Caproni per il trasporto dei feriti rivolgendosi prima al presidente dell'aviazione civile Carlo Montù e poi direttamente al ministero della guerra ma ebbe risposte negative in quanto donna. Finita la guerra divenuta ormai signora e mamma non volle più pilotare aerei in quanto a suo dire con la loro modernizzazione avevano perso quel fascino pionieristico che solo i primi rudimentali aerei potevano fornire.

### 3. Lydia Zverev (1890-1916), prima donna pilota russa con licenza di volo ottenuta il 23-08-1911.



Divenne famosa in patria per le sue attività di volo e perché insieme al marito fondò una fabbrica di aeroplani dove costruivano su licenza i velivoli Farman e Morane e una scuola di volo che risultarono molto utile al governo Zarista durante la guerra contro la Germania. Morì purtroppo giovanissima nel 1916 per una grave malattia;

### 4. Zinalda Kokorina, prima donna in assoluto ad aver frequentato un'accademia militare ed essere divenuta (nel 1925) pilota militare

Con la rivoluzione russa e la presa al potere del partito comunista le donne acquisirono gli stessi diritti e doveri degli uomini, quin-

di l'accesso delle donne nella carriera militare venne accettato anche se in maniera molto ridotta. La passione per il volo gli venne trasmessa dal marito che era un pilota istruttore collaudatore. Alla sua morte avvenuta per un incidente proprio nei primi anni di matrimonio, volle essa stessa frequentare l'accademia dove insegnava il marito. Le sue competenze ed attitudini militari gli fecero subito acquisire la nomina a capocorso (di una compagnia di tutti uomini) e nel 1925 divenne la prima pilota militare di 1<sup>a</sup> classe. Fece tutta la sua carriera nell'aviazione militare prima come pilota addestratrice e poi come dirigente ispettrice.



### 5. La Contessa Carina Negrone, la più famosa donna pilota italiana nel periodo a cavallo della 2<sup>a</sup> guerra mondiale, detentrici dal 25 giugno 1935 del record assoluto di altezza con motore a pistoncini di 12043 m ancora imbattuto.



*La foto la ritrae appena atterrata dopo la conquista del record.*

Appassionata di attività sportive e motoristiche acquisì il brevetto di pilota nel 1933 in Liguria e già il 5 maggio 1934 stabilì a Genova, il suo primo record di altezza per idrovolanti di classe turistica raggiungendo una quota di 5544 metri.



Partecipò a numerose manifestazioni aeree gareggiando da sola o con equipaggi misti confrontandosi spesso con i piloti uomini



# Donne Pilote in Pace ed in Guerra

di Luciano Sadini

della Regia Aeronautica e civili imponendosi fra loro per la sua bravura e tenacia. Voleva battere il record di altezza assoluto detenuto da una pilota americana con 11289metri, grazie alla sua popolarità ed all'amicizia con Italo Balbo, fu invitata presso l'aeroporto di Guidonia dove c'era una scuola della Regia Aeronautica per voli ad alta quota (nel 1934 il pilota Renato Donati aveva conquistato il record mondiale di altezza con 14443m).

La contessa (aveva acquisito tale titolo avendo sposato il conte Ambrogio Negrone) venne debitamente addestrata per l'evento; provvista di una speciale tuta di volo per sopportare il freddo pungente che avrebbe incontrato alle alte quote e dotata di una rudimentale maschera per respirare ossigeno. Il 25 giugno 1935 dopo aver effettuato un decollo da manuale iniziò ad avvitarsi nel cielo. A bordo del velivolo un Caproni Ca 113 (lo stesso del record di Donati) erano stati sistemati due strumenti per la rilevazione barometrica che dovevano indicare l'altezza raggiunta, ad un certo punto si accorse di essere arrivata al massimo sia del motore che della sua sopportazione, ricorda che era in uno stato di euforia, quindi livellò il velivolo e prese poi a scendere fino ad atterrare regolarmente. Subito il personale tecnico accorse al suo abitacolo trovandola molto provata ma lucida, per inciso il suo collega Renato Donati l'anno prima appena atterrato svenne e dovettero rianimarlo. Quando controllarono gli strumenti di bordo videro che aveva raggiunto la quota di 12043metri, nuovo record mondiale di altezza, rimasto imbattuto con velivoli a motore a pistone. La signora del Cielo così venne chiamata da Balbo, continuò a volare a lungo sia prima che dopo la guerra, non si perdeva nessuna manifestazione aerea, era sempre presente e continuò a stupire con le sue imprese. Nel 1954 con un velivolo da turismo decollò da Ghedi ed atterrò a Luxor in Egitto percorrendo 2897km in poco più di 13 ore e mezzo di volo. Addestrò tantissimi giovani al pilotaggio e chiuse la sua carriera aviatoria come presidente dell'aeroclub di Genova.

## 6. Amelia Earht davanti al velivolo Lockheed Electra con il quale voleva circumnavigare la terra.



**Amelia Earht è forse l'aviatrice più famosa e più ricordata al mondo.** Questo si deve alle sue imprese aviatorie ed alla sua misteriosa scomparsa avvenuta durante il tentativo di circumnavi-

gare la terra. L'editoria e la cinematografia mondiale ne hanno raccontato in lungo ed in largo tutte le sue gesta aviatorie, in particolare fu la prima donna pilota ad aver attraversato l'Atlantico nel 1932 ai comandi di un Lockheed Vega, un moderno monomotore da trasporto veloce.

Il 1° giugno del 1937 decollò dalla dagli Usa per effettuare il giro della terra nella sua circonferenza massima, ovvero a cavallo dell'equatore. Aveva già percorso 35000km, gli mancava da passare l'Oceano Pacifico, ma questo gli fu fatale. Il velivolo che lei pilotava, un modernissimo bimotore da trasporto Lockheed Electra, decollò il 2 giugno 1937 da Lae in Nuova Guinea con destinazione l'isola di Howland, non arrivò mai. Molte furono le congetture: guasto tecnico, si era persa, aveva finito il carburante precipitando in mare, era riuscita ad atterrare su una isola deserta!!! Tuttora volenterosi ricercatori cercano di trovare indizi che possono porre fine, una volta per tutte, alle tante congetture avanzate ma ancora nessuno è riuscito a dare una risposta.

## 7. Sabina Gokcen, prima donna pilota militare turca e prima partecipante ad operazioni di combattimento.



La Turchia negli anni 30, grazie alla lungimiranza del suo fondatore Kemal Atatürk, si trasformò da un paese profondamente fondamentalista ancorato a tradizioni medioevali in un paese moderno dove la donna iniziò ad avere un ruolo sempre più deciso nella società pur sempre maschilista della popolazione musulmana. Mustafa Kemal non ebbe figli ma ne adottò nella sua vita ben sette fra questi c'era Sabina Gokcen. Nel 1935 partecipò con il padre alla inaugurazione di una scuola di volo che la impressionò moltissimo ed alla richiesta del padre se volesse diventare una paracadutista e pilota d'aereo accettò subito senza esitazioni. Fu così che frequentò la scuola di volo militare, dove divenne la prima pilota militare Turca, venne poi mandata a perfezionarsi in Russia. Al suo ritorno in Turchia nel 1937 partecipò alle azioni militari contro i ribelli Dersim pilotando un bombardiere Breguet XIX, dove venne anche menzionata per aver bombardato un gruppo di ribelli disperdendoli. Fu poi istruttrice di volo e molto popolare nella sua nazione. Il grande aeroporto di Istanbul porta il suo nome.

# Donne Pilote in Pace ed in Guerra

di Luciano Sadini

**8. Le pilote russe Valentina Stepanovna Grizodubova, comandante pilota, Polina Denisovna Osipenko copilota e Marina Mikailovna Raskova ufficiale di rotta con un bimotore ANT 3 conquistarono il 24-25 settembre 1938 il primato mondiale di distanza femminile in linea retta, percorrendo 5908 km in 26h29'.**



Partite da un aeroporto vicino Mosca dovevano aggiungere l'aeroporto di Komsolsk nell'estrema parte della Siberia sulla costa del Pacifico. Durante il volo le condizioni meteo andarono sempre più a peggiorare per cui, per la navigazione, si dovettero basare solo sui segnali radio che gli venivano inviati. Rimasti senza carburante e non avendo localizzato il campo d'atterraggio, la Comandante Grizodubova ordinò alla navigatrice Raskova, alloggiata in coda di lanciarsi con il paracadute perché in un atterraggio di fortuna non avrebbe avuto tante possibilità di salvezza. La Raskova benché riluttante fu costretta ad obbedire all'ordine, si lanciò con il paracadute ma seguì finché possibile la discesa dell'aereo e, atterrata in una foresta acquitrinosa, si mise subito in cammino verso la direzione dell'aereo. L'aereo nel frattempo era riuscito ad atterrare nella foresta senza gravi conseguenze per le due pilote. Subito furono avviate le ricerche ma solo dopo qualche giorno riuscirono ad individuare il relitto con le due pilote superstiti. Queste però non vollero abbandonare il relitto perché rimasero in attesa della loro compagna. La Marina Raskova senza strumenti e fidandosi del proprio senso di orientamento, camminò per 7 giorni in mezzo alla foresta attraversando fiumi, girando intorno a laghi, mangiando poche bacche e radici, ma alla fine riuscì a raggiungere il relitto dell'aereo e ricongiungersi con le sue compagne di volo. Rientrate a Mosca furono celebrate come eroi e premiate con la più alta Onoreficienza Sovietica la medaglia dell'ordine di Lenin.

**9. L'aviatrice tedesca Hanna Reitsch detentrici di numerosi record di altezza e distanza con alianti e pilota collaudatrice di aviogetti durante la II guerra mondiale.**

Nel 1934 mentre frequentava l'università nella facoltà di medicina a Berlino iniziò a frequentare le scuole di volo sia di velivoli a motore che di alianti. Iniziò subito a conquistare primati di volo

con gli alianti e nel 1937 con un elicottero il Foke Wulfe FW 61 a conquistare il primato assoluto di percorrenza in volo con 109km. Fu pilota collaudatore durante la guerra nella base della Luftwaffe di Rechlin dove collaudò i principali velivoli reazione tedeschi come il caccia con motore a razzo **Messerschmitt 163 "Komet"**, il famoso cacciabombardiere bireattore **Messerschmitt Me 262 "Schwalbe"** e il caccia leggero **Heinkel He 162 "Salamander"**.

Ebbe un grave incidente nel 1942 che la fermò per circa 6 mesi; ripresasi continuò il suo lavoro di collaudatrice e risolse il problema delle **bombe volanti V1** che nei primi lanci, dopo il decollo cadevano tutte a terra distruggendosi. La Reitsch chiese di modificare la cellula della bomba per realizzare un angusto posto di pilotaggio, per poterla pilotare personalmente, anziché con gli automatismi impostati. Nonostante i dubbi dei tecnici sulla fattibilità di pilotaggio della bomba, riuscì a volare con tale bomba, individuare il problema e riportarla a terra con maestria perché era senza carrello di atterraggio. Finita la guerra, dopo essere stata trattenuta in prigione per 18 mesi, tornò a volare con lo stesso entusiasmo sia in Germania che all'estero. Nel 1955 conquistò ancora un primato di altezza con un aliante arrivando a toccare un'altezza di 6848m.



**10. La pilota inglese Paulin Gower (a destra) ai comandi di un Avro Anson dell'Air Transport Auxiliary (ATA), ente civile inglese costituitosi allo scoppio della guerra, con il compito di trasferire in volo gli aerei dalle fabbriche ai reparti aerei della RAF in servizio operativo.**



Nella costituzione dell'ATA, grazie all'insistenza della pilota Paulin Gower, vennero impiegate anche pilote donne. Dalle iniziali 8 unità del 1939 che venivano impiegate esclusivamente per il pilotaggio di velivoli da addestramento monomotori, andarono, con il tempo, ad aumentare sia i compiti che diventarono sempre più impegnativi (pilotaggio di velivoli da trasporto, da caccia per arri-



# Donne Pilote in Pace ed in Guerra

di Luciano Sadini

vare fino ai grossi bombardieri quadrimotori) sia il loro numero arrivando a contare ben 650 donne pilote verso la fine della guerra.

## 11. Un velivolo RWD 13S impiegato dalla Squadriglia bianca dell'aviazione romena che impiegava solo donne pilote per trasportare i feriti dalle zone di combattimento alle retrovie.



La squadriglia utilizzava dei monomotori monopiani di fabbricazione polacca modificati per il trasporto di feriti barellati. Il nome della squadriglia veniva dal fatto che gli aerei erano dipinti interamente in bianco avorio con croci rosse disegnate sulla fusoliera e le ali. La nascita di questo reparto aereo con sole donne pilota fu fortemente voluta dalla principessa, pilota, Marina Stirbei che nel 1939 fece una specifica richiesta per la sua costituzione al Ministero dell'aviazione Romena che venne accettata. Iniziò ad operare dal 25 giugno 1940 e durante tutta la guerra si distinse per le rischiose e continue missioni che i piccoli aerei effettuavano per raggiungere il fronte ed evacuare i feriti.

## 12. Donne nell'Aviazione Sovietica

### a. Specialisti donne del 586° Rgmt da caccia su velivoli YAK 1



b. L'aviatrice Marina Raskova che, con l'aggressione della Germania alla Russia, convinse Stalin a creare un reparto di volo interamente femminile.

Ottenuta l'autorizzazione la Raskova in poche settimane vagliò più di 2000 domande di volontarie donne sia come pilote che

addette a: armi, manutenzione e rifornimenti. Il nuovo Reparto venne costituito l'8.8.1941 con la denominazione di 122° Gruppo aereo, prima unità da combattimento interamente formata da donne. Il Gruppo era composto dal 586° Reggimento da caccia su velivoli Yakolev Yak 1 comandato da Tamara Kazarinova, dal 587° reggimento



to da bombardamento in picchiata con velivoli Petliakov Po 2 comandato dalla stessa Marina Raskova e dal 588° Reggimento da bombardamento notturno con velivoli Polikarpov 2 comandato da Evdokiya Bershanskaya. Ogni Reggimento aveva 3 squadriglie con una dotazione 10 aerei con in tutto circa 400 donne per ogni Reggimento. I corsi di addestramento furono molto accelerati e durarono circa 6 mesi.

### c. Le pilote Lidya Litvyak (a destra) e Katia Budanova (a sinistra) Assi della caccia dell'aviazione Sovietica.



d. Al 586° Reggimento da caccia su velivoli YAK1 venne affidato il compito primario di proteggere importanti obiettivi dall'attacco dei bombardieri nemici e di scortare i trasferimenti in volo di personaggi importanti.

Questo reggimento ebbe anche tecnici maschi, in quanto lo Yak era un aereo molto complesso e le ragazze avevano avuto un corso troppo breve per essere preparate a dovere. Comandante fu nominata Tamara Kazarinova, uno dei pochi piloti militari russi donna con esperienza di combattimento. Generose, infaticabili, coraggiosissime, le donne pilota russe contribuirono ad arginare l'avanzata tedesca e a capovolgere gradualmente la situazione bellica.

# Donne Pilote in Pace ed in Guerra

di Luciano Sadini



Bombardiere Petlyakov Pe-2 del 587° Reggimento



**e. L'altro reggimento femminile formato e comandato dalla stessa Marina Raskova fu il 587° da bombardamento che aveva in dotazione il bimotore Petlyakov Pe-2.** L'aereo aveva tre uomini di equipaggio era molto veloce ma anche molto difficile da pilotare (dopo le affondate la pilota doveva essere aiutata dalla navigatrice nell'azionare la leva di richiamo per il notevole sforzo da effettuare) e la torretta della mitragliatrice posteriore era molto dura (richiedeva un notevole sforzo per essere azionata), quindi fu necessario aggiungere al reparto degli uomini per svolgevano le funzione di mitraglieri e di manutentori. La Raskova morì poco prima di entrare in azione nel gennaio del 1943, mentre guidava una pattuglia di aerei verso Stalingrado: a causa di nuvole molto basse non vide una scarpata e il suo aereo si fraccassò al suolo, su una delle rive del Volga.

Il 587° reggimento iniziò a combattere a Stalingrado nel febbraio 1943, poi si spostò a sud e venne impiegato per contrastare i tedeschi fino alla fine della guerra.

**f. Equipaggi di volo e specialisti del 588 Reggimento aereo da bombardamento notturno, meglio conosciuto come le streghe della notte, composto di solo personale femminile.**



**g. Tipica formazione di attacco delle Streghe della notte con 3 velivoli Polikarpov Po 2.**

Ultimo reggimento femminile che costituito fu il 588° Reggimento su velivoli Polikarpov Po2. Erano questi dei biplani in legno e tela, costruiti dal 1928, impiegati per l'addestramento e il lavoro aereo.

Erano molto manovrabili e robusti e vennero impiegati dalle aviatrici russe per effettuare bombardamenti notturni con un carico di due bombe da 50 kg sotto la fusoliera, altre bombe a mano potevano essere portate in grembo dal navigatore mitragliere rinunciando a portare. portare il paracadute perché, volando per lo più a bassa quota, il suo impiego sarebbe stato inutile.

Volavano in gruppi di tre aerei, sempre di notte, senza radar o radio, con il solo ausilio di una bussola e di un orologio, a basse quote per evitare il rilevamento dal nemico. In prossimità dell'obiettivo due velivoli si alzavano in quota e lanciavano artifici illuminati il terzo spegneva il motore e planava sugli apprestamenti tedeschi, sganciava le bombe, riaccendeva il motore e raggiungeva gli altri velivoli per ripetere tale azione fino allo sgancio di tutte le bombe portate dai 3 velivoli. Ritornavano poi al campo base (generalmente al ritorno pilotava la navigatrice per consentire al pilota di riposare) appena atterrati subito venivano riforniti e ripartivano verso l'obiettivo, questo durante tutta la notte significava 3-4 missioni per equipaggio di volo. Questi attacchi erano molto temuti dalle truppe tedesche, tanto che concedevano una croce di ferro a chi riusciva ad abbattere uno di questi velivoli. Il reggimento notturno realizzò durante la guerra ben 24000 voli lanciando 3000t di esplosivo. Una donna su tre morì in combattimento (31), 23 di loro ricevettero l'Ordine di Eroine dell'Unione Sovietica.

## 13. Donne dell'Aviazione USA



La pilota USA Jacqueline Cochran ai comandi di un caccia americano. Grazie al suo interessamento venne costituito nel settembre del 1942 il Women's Flying Training Detachment (WFTD)



# Donne Pilote in Pace ed in Guerra

di Luciano Sadini

con solo pilote donne impiegate nell'addestramento di nuovi piloti. Il reparto confluì più tardi nel Women Airforce Service Pilots di cui la Cochran ne divenne direttrice.



La pilota USA Nancy Harkness Love ai comandi di un bombardiere B 17. Grazie al suo interessamento venne costituito nel settembre del 1942 il Women's Auxiliary Ferrying Squadron (WAFS) con solo donne pilote per la consegna dei nuovi velivoli dalle fabbriche ai reparti operativi. Più tardi confluì nel Women Airforce Service Pilots (WASP) di cui la Love divenne comandante della divisione trasporti.

Nel settembre del 1942, per volontà delle pilote americane Jacqueline Cochran e Nancy Harkness Love l'aeronautica USA approvò la costituzione del: Women's Auxiliary Ferrying Squadron (WAFS) costituito da donne pilota con il compito di consegnare i nuovi velivoli dalle fabbriche ai reparti di volo, come comandante fu nominata la Nancy Love; Women Flying Training Detachment (WFTD), anch'esso costituito da donne pilota al cui comando venne posta la Cochran con il compito provvedere all'addestramento dei nuovi piloti. Nell'agosto del 1943, il WAFS e il WFTD si unirono per creare il Women Airforce Service Pilots (WASP) con la Cochran come Direttore e Nancy Love come Comandante della divisione Consegne. Le WASP durante la guerra volarono per oltre 60 milioni di miglia su ogni tipo di aereo militare ed arrivarono ad avere 1074 aviatrici, lasciando così liberi altrettanti piloti uomini liberi per i combattimenti.



## 14. La prima Cosmonauta al mondo, la russa Valentina Tereshkova

Lanciata dal cosmodromo di Bajkonur per una missione nello spazio durata quasi tre giorni interi, effettuando 49 orbite terrestri. Il 19 giugno Tereshkova atterrò nelle vicinanze di Novosibirsk, dove venne calorosamente festeggiata dalla folla.

## 15. La prima Comandante pilota italiana Fiorenza de Bernardi ai comandi di un velivolo DC8



Fiorenza De Bernardi è figlia di Mario De Bernardi, pioniere dell'aviazione italiana, vincitore della Coppa Schneider nel 1926 e primo uomo al mondo a superare i 500kmh.

Consegue il primo brevetto di pilota nel 1951 a cui seguono quello per il volo a vela, il commerciale e l'abilitazione al volo strumentale. Partecipa a eventi di volo sportivo, nel 1967 entra all'Aeralpi e diventa la prima donna pilota commerciale in Italia volando con velivoli **Skyvan** e **Twin Otter**.

Passa poi all'Aertirrena dove diventa comandante su **Beechcraft Queen Air** e poi sui trimotori russi **Yak 40**. Arriva successivamente alla Avioliigure e Aeral dove vola e diventa comandante sui velivoli **Douglas DC 8**.

## L'Italia è stata l'ultima nazione nella Nato a far arruolare le donne nelle Forze Armate.



Fu solo nel 1999, dopo un iter lunghissimo e complicato, iniziato negli anni '60, che fu approvato il decreto legge n° 380 che dava la possibilità alle donne di entrare nelle Forze Armate. Secondo i dati al dicembre 2016, il personale militare femminile in servizio nelle quattro Forze armate nazionali è suddiviso in:

**5.991 (6,30%) Esercito; 2.569 (2,47%) Carabinieri; 2.041 (5,20%) Marina; 1.246 (3,10%) Aeronautica.**

## Assemblea Generale della Sezione ANUA di Roma

Con la pubblicazione della presente comunicazione è indetta, in prima convocazione per giovedì 2 aprile 2020 alle ore 24.00 ed in seconda convocazione per venerdì 3 aprile 2020 – con inizio alle ore 16,00 – l'Assemblea Generale della Sezione ANUA di Roma, che si terrà presso la Casa dell'Aviatore, viale dell'Università 20, per la nomina del nuovo Consiglio Direttivo.

Come da art.17 dello Statuto e art. 14 del Regolamento, trascorso il triennio le cariche decadono, pertanto occorre procedere alla nomina di nuovi cinque Consiglieri che, a loro volta, decideranno le cariche di Presidente, Vice Presidente, Segretario e Tesoriere.

Si vuol sensibilizzare tutti alla partecipazione diretta o per delega singola (il delegato può rappresentare un massimo di cinque soci), nonché a proporre / proporsi come consigliere.

Si rappresenta che il successo dell'Assemblea è strettamente collegato all'impegno da parte di ciascuno di noi di attivarsi per diffondere questo importante comunicazione anche nei confronti di quei colleghi che per qualsiasi motivo non abbiano preso visione del Giornale loro inviato.

La votazione per un candidato consigliere può avvenire anche inoltrando la scheda allegata, per posta o per email agli appropriati indirizzi.

È opportuno che, chi si vuol candidare come consigliere, comunichi in anticipo la propria volontà e faccia pervenire alla Presidenza un breve curriculum personale, anche se potrà proporre la propria candidatura direttamente in sede assembleare.

Si ricorda che potranno votare i soci effettivi ed aggregati in regola con il pagamento della quota sociale. Gli altri soci potranno partecipare all'Assemblea, ma senza il diritto di voto.

L'assemblea prevede la seguente agenda:

- Relazione del Presidente
- Bilancio consuntivo e preventivo
- Elezione del nuovo Consiglio Direttivo

*Paolo Bertinelli*  
Presidente Sez. Roma

## Incontro Natalizio della Sezione ANUA di Brescia

Quale ormai consolidata tradizione, anche quest'anno l'ANUA di Brescia ha organizzato l'incontro augurale natalizio dei propri iscritti presso la sede sociale di Assoarma, dove si trova anche quella del sodalizio aeronautico.

L'evento, cui hanno partecipato i Presidenti delle Associazioni d'Arma appartenenti all'Assoarma bresciana, appositamente invitati con i propri Labari, ha avuto luogo lo scorso 19 Dicembre durante il quale si è svolta una Messa "da campo" officiata da Don Marco Bresciani, Cappellano militare del 6° Stormo di Ghedi, seguita da un brindisi accompagnato dal classico panettone.



La cerimonia religiosa, per celebrare sia la ricorrenza della Santa Patrona degli Aviatori, sia il precetto natalizio, è stata particolarmente apprezzata dagli intervenuti per via della predica del Sacerdote tesa a sottolineare la funzione dei sodalizi militari, quali presidi di valori principalmente morali che devono costituire quella eredità da passare alle giovani generazioni, attività sempre più faticosa da mettere in pratica.

Infatti, la sospensione del servizio di leva, unitamente all'invecchiamento della componente umana, hanno fortemente penalizzato e reso più difficile l'espletamento dei compiti istituzionali delle Associazioni Militari, anche se il sentimento di appartenenza alla nostra Italia è sempre presente e radicato.

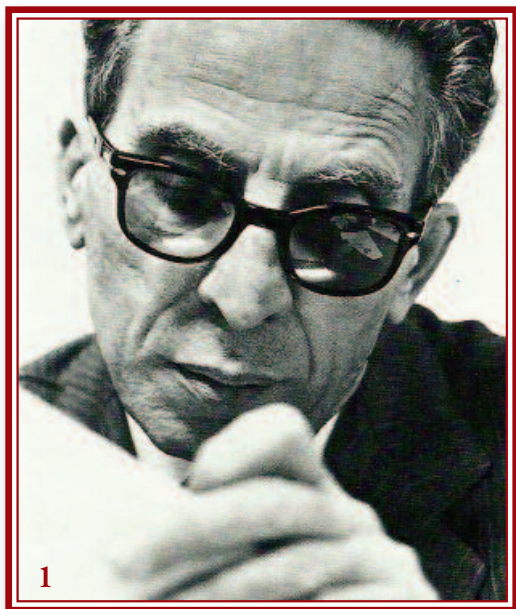
Quindi, **un momento senza orpelli e fronzoli**, ma essenziale nella sostanza che ci fa affrontare il nostro futuro con più forza ed ottimismo, comunque senza illusioni, ma sempre con concretezza.

*Vanni Scacco*  
Presidente Sez. Brescia



## STELIO FRATI

**S**telio Frati nacque a Milano nel 1919 e fin da bambino si interessò di aeronautica divenendo campione italiano di aeromodellismo nel 1940. [Foto 1]



Si laureò Ingegnere Meccanico al Politecnico di Milano nel 1943 ma vi tornò quasi subito dopo come docente di aerotecnica, la nuova tecnologia del Politecnico.

Si dedicò subito alle costruzioni aeronautiche progettando e facendo costruire alla MOVO il primo aeroplanetto (allora si chiamavano così) PM 1 Passero con motore da 20 cavalli. [Foto 2]

Poi la sua fervida mente sfornò una nutrita serie di progetti di aeroplani da turismo e da addestramento monomotori da due a quattro posti tutti molto performanti che vennero costruiti da svariate ditte aeronautiche con grande successo. Ne citiamo alcuni e precisamente: F. 4 e F. 7 Rondone, F. 8 Falco, F. 14 Nibbio, F. 15 Picchio, F. 20 Pegaso tutti costruiti in legno, molto belli oltre che aerodinamici. [Foto 3, il Falco]

Poi passò alle costruzioni metalliche che ebbero la stella nel famosissimo FS. 260 che venne adottato in grande numero dalle Aeronautiche Militari di mezzo mondo compresa la nostra che lo usa ancora adesso come addestratore primario. È un bi/triposto strumentatissimo che può essere anche armato e con un motore a sei cilindri da 260 cavalli, sia a carburatore o ad iniezione, secondo le versioni, carrello triciclo anteriore completamente retrattile e due serbatoi ausiliari alle estremità alari oltre che naturalmente ai serbatoi interni alari che gli conferiscono una notevole autonomia. È adattissimo per l'acrobazia e, pur essendo sicurissimo non è troppo facile da pilotare, due cose che sono state molto apprezzate dalle aviazioni militari che lo hanno adottato. [Foto 4]

Particolare personale: lo scrivente lo ha pilotato moltissimo avendolo usato sia come istruttore civile sia effettuando numerose

consegne di velivoli nuovi dalla fabbrica di Vergiate all'Aeronautica Libica nella base di Sebha in pieno deserto.

Poi l'ingegner Frati si cimentò anche nella costruzione di alcuni bimotori leggeri tra i quali l'F 600 Canguro. [Foto 5]

**Stelio Frati morì a Milano nel 2010.**





## SAI 1001 GRIFO

Il Sai 1001 Grifo era un aereo leggero da turismo/scuola costruito in piccola serie dalla Ambrosini negli anni del dopoguerra. Era un monoplano in legno con la fusoliera a guscio e carrello a due ruote fisso e carenato. Ala pure in legno con un certo diedro. Aveva un motore in linea a cilindri rovesciati Alfa Romeo da 130 cavalli. Con due o quattro posti con comandi semplici o doppi a seconda delle versioni.

Divenne importante sia per un primato di distanza che per una impresa umanitaria e precisamente: il primato di distanza per aerei della sua categoria fu il raid da Campoformido a Massaua di Km. 4170 compiuto il 28 aprile 1948 e poi il volo umanitario che si svolse da Milano a Buenos Aires per propagandare e finanziare l'opera di don Gnocchi, un prete che è stato, in tempo di guerra, al seguito dei nostri soldati in Grecia e Russia e che si è fatto promotore di un'opera dedicata ai piccoli feriti e mutilati di guerra.

Al comando del piccolo aereo vi erano due valorosi piloti e precisamente Leonardo Bonzi e Maner Lualdi, gli stessi che compirono il raid di Massaua.

Il volo, partito da Milano il 6 gennaio 1949, si svolse con tappe a Madrid, Casablanca e Dakar da dove cominciò la traversata atlantica che dopo 17 ore di volo arrivò a Parnaiba, in Brasile.

Dopo una sosta il volo proseguì a tappe attraversando il Brasile, l'Uruguay e l'Argentina con l'ultimo

scalo a Buenos Aires dove ad attendere il piccolo aereo in aeroporto vi erano duecentomila italiani. Il volo fu un successo non solo aeronautico essendo la prima traversata atlantica effettuata da un velivolo da turismo, ma anche perché a favore dei cosiddetti mutilati di don Gnocchi fu raccolta la cifra di 500 milioni di lire di allora.

Il velivolo, che aveva la matricola I-ASSI, venne denominato:

**“ANGELO dei BIMBI”** ovvero **“ANGEL de los NIÑOS”**.

Ora il velivolo si trova nel museo dell'Alfa Romeo di Arese.





# Il 6° RME di Pratica di Mare festeggia i suoi 50 Anni

di Claudio Scura



Il 27 novembre presso il sedime aeroportuale di Pratica di Mare si è tenuta la cerimonia del 50° anniversario della fondazione del 6° GEE oggi 6° RME (Reparto Manutenzione Elicotteri) a cui per l'ANUA era presente (in forma privata) il socio sindaco Gen. Claudio Scura.

Presenti le autorità Civili, con il sindaco di Pomezia, Adriano Zucalà, Militari delle FF.AA. e i Capi dei Reparti Volo dei Carabinieri, Guardia di Finanza e della Polizia di Pratica di Mare. Gli Ospiti, gli Invitati, inclusa la componente industriale che coopera con il 6° RME, il personale militare e civile della difesa, appartenente al Reparto, comandato dal Col GARn Massimiliano Torbidoni, schierati nell'hangar hanno ascoltato, nell'ordine, **la breve storia** del 6°RMM (genesi e trasformazione nel corso del tempo da 6° Gruppo

Efficienza Elicotteri – GEE – a 6° Gruppo Manutenzione Elicotteri – Gr.M.E. – fino ai giorni nostri quale 6° Reparto Manutenzione Elicotteri – RME –), **gli interventi** e per l'anniversario gli auguri del Comandante il 6° RMV, del Capo II Divisione del COMLOG AM – Gen. Isp. Giuseppe Antonio Lupoli e del Comandante Logistico Gen. SA Giovanni Fantuzzi.



Prima del termine della cerimonia è stata data lettura del messaggio augurale inviato dal Capo di SMA Gen. S.A. Alberto Rosso (impossibilitato a partecipare per altri impegni istituzionali) e vi è stato un intervento di un sottufficiale specialista Veterano del Reparto, con pluriennale militanza al Reparto, che ha ricordato come e quali interventi “arditi e complessi” venivano effettuati dagli specialisti militari e civili sui sistemi elicotteristici legacy. Interventi oggi impensabili ma che caratterizzavano la professionalità, l'ingegno, l'impegno e l'abnegazione del personale del Reparto ed ereditato dalle nuove generazioni.

Si è poi assistito alla dimostrazione in volo di un intervento di soccorso con AW 139 dell'AM, nella zona antistante l'hangar di manutenzione. Una mostra statica degli elicotteri TH500B e AB212 dell'AM, ed esterna dei Carabinieri (AW109), della GdiF e della Polizia (AW139) quest'ultimo in configurazione Full Glass Cockpit, con flir e faro di ricerca Trakka di nuova generazione ha fatto da corollario all'evento.



AB212 Aeronautica Mil.



AW 139 Guardia di Finanza



AW109 CC



AW139 Polizia

# Il 6° RME di Pratica di Mare festeggia i sui 50 Anni

di Claudio Scura



È stata anche allestita una graditissima mostra fotografica (che ha riportato alla memori dei radunisti piacevoli ricordi e momenti della loro gioventù), di strumenti, attrezzature e delle turbine degli elicotteri legacy (Allison C-20, e GE-T53 sezionato nei minimi dettagli dal personale del Reparto).

Infine: l'ottimo banchetto accompagnato da vini pregiati e da una magnifica e gustosa torta (letizia per i palati dei golosi) hanno completato in bellezza questo giorno di festa del 6° RME, a cui anche l'ANUA dà i suoi AUGURI. Viva il 6° RME, Viva L'Aeronautica, Viva l'Italia.

## Scheda Reparto



MINISTERO  
DELLA DIFESA

## AERONAUTICA MILITARE

### Mission

La missione del 6° Reparto Manutenzione Elicotteri (6° R.M.E.) è quella di produrre capacità operativa per il comparto ala rotante, assicurando la massima efficienza dei sistemi d'arma. Per rendere possibile tale obiettivo, il 6° R.M.E. attua una gestione responsabile dei processi organizzativi, implementandoli e rimodulandoli per un impiego razionale e sostenibile delle risorse, orientato ad un'efficace ed efficiente logistica di aderenza.

Il Reparto supporta la capacità operativa di quattro Stormi di volo: il 9° Stormo operativo sull'elicottero **HH-212**, il 15° Stormo operativo sul **HH101A**, **HH139** e **TH/OH-500B**, il 31° Stormo operativo sul **VH/UH-139** e il 72° Stormo operativo sul **TH/OH-500B** e **UH-139**, ai quali si aggiunge il Reparto Sperimentale di Volo di Pratica di Mare, operante su tutti i suddetti sistemi d'arma.

### Attività del reparto

Nel 2014 il 6° R.M.E., il cui "core business" dalla costituzione nel 1990 si era storicamente identificato con la gestione tecnico, logistica e manutentiva della linea HH-3F, ha avviato la graduale transizione ad ente manutentivo plurilinea, acquisendo la gestione tecnico-logistica delle linee TH-500 ed HH-212 e delle linee HH/UH/VH-139 (entrata in servizio nel 2010) ed HH-101A (entrata in servizio nel 2015).

Dal *phase out* (termine dell'attività operativa) della linea HH-3F (settembre 2014), il 6° R.M.E. oltre a transitare le attività manutentive "on aircraft" (attività svolte direttamente sul velivolo) sulle linee TH/OH-500B ed HH-101A, ha continuato a svolgere attività tecnico-logistica di direzione tecnica, addestrativa e

contrattuale a supporto di tutte le linee elicotteri dell'Aeronautica Militare, ed attività manutentiva "off aircraft" (attività svolte nelle sale di lavorazione sui componenti sbarcati o rimossi) fino al 2°/3° livello tecnico su svariati componenti avionici di aeromobili ad ala rotante ed ala fissa, nonché attività di controlli non distruttivi e taratura attrezzature in favore di altri Enti.

Il 6° R.M.E. è, inoltre, polo di eccellenza per la manutenzione in Forza Armata di equipaggiamenti di emergenza e sopravvivenza (radio di emergenza, sistemi di localizzazione, bomboline CO<sub>2</sub>), dei visori notturni *night-vision goggles* (N.V.G.) impiegati su tutte le linee di aeromobili dell'Aeronautica Militare ed in dotazione ai reparti speciali, alle altre Forze Armate e Corpi dello Stato.

### Organizzazione

Il Reparto, nella sua storia ormai cinquantennale, dagli elicotteri AB47/G2 agli HH-3F e, negli ultimi anni, con l'HH-101A, si è adeguato al progressivo sviluppo tecnologico dei sistemi d'arma, attraverso una sostanziale azione di miglioramento continuo dei processi e a frequenti riorganizzazioni del personale.

La particolarità del 6° R.M.E., che gli fa assumere una posizione di rilievo tra gli enti manutentivi, è quella di supportare simultaneamente quattro flotte elicotteri; ciò comporta la necessità per il personale di essere sempre vigile sull'andamento dei programmi elicotteri e attento alle esigenze dei Reparti di volo, al fine di arginare le numerose criticità tecnico-logistiche che si possono riscontrare in un contesto di una così elevata complessità. Il Reparto, dipendente dalla 2ª Divisione del Comando Logistico, è distribuito sul sedime dell'aeroporto "Mario de Bernardi" di Pratica di Mare su 8 diversi manufatti/infrastrutture.



# XLIX Raduno del Corso Leone III

di Domenico Bertollo



Nei giorni 18, 19 e 20 ottobre, si è tenuto il XLIX Raduno del Corso Leone III presso il 4° Stormo, base aerea di Grosseto.



I Radunisti hanno depresso un cuscino di fiori ai caduti dello Stormo, ricordando anche i propri colleghi “... ad sidera praegrassis”.

A seguire, il Comando di Stormo ha organizzato una visita alla base e i Radunisti hanno avuto la possibilità di toccare e vedere i Typhoon in volo.



Nel museo dello Stormo, una sorpresa: il pinguino del Corso Leone! Il giorno successivo, è stata effettuata una visita storico – aeronautica ad Orbetello comprendente il *quadrato degli atlantici*, il *parco delle crociere* e la visita di quanto rimane dell'*idroscalo*. Il tutto condito con attività di analisi culinaria ed enologica  
**E poi, un arrivederci al 50° anniversario, in Accademia nel 2020.**





# “Italiani in Africa Orientale”

Presentazione del libro di Vincenzo Meleca

Messaggio del Presidente ANUA Milano:

Il giorno 21 novembre scorso il socio Avvocato **Vincenzo Meleca** ha tenuto una conferenza nella sala della Vittoria del Comando 1<sup>a</sup> R.A. sul tema “Italiani in Africa Orientale” illustrando il contenuto del libro dall’identico titolo.

In particolare si è soffermato su vicende riguardanti la partecipazione dell’A.M. Italiana e la realizzazioni di importanti opere civili da parte di imprese italiane.

In allegato alcune foto dell’avvenimento.

Gen. D.A. Otello Orlandi

Corredato da una ricca bibliografia, da un indice analitico dei nomi e dei luoghi, ricco di fotografie e documenti storici e di esaurienti note esplicative, questo l’ultimo libro di Vincenzo Meleca è una raccolta di appassionati, a volte divertenti, a volte tragici racconti di imprese civili e militari verificatesi in Africa Orientale dalla fine del 1800 alla definitiva partenza degli Italiani da quelle terre: terre amate, sognate, difese e

aiutate nei modi più svariati, a seconda dei personaggi coinvolti. Con il consueto stile scorrevole e piacevole ma, all’occorrenza, tecnico e preciso, l’Autore narra della conquista di Massaua, sollecitata dagli inglesi, dei raid aerei coraggiosi e incoscienti sopra Addis Abeba nel 1936, dei sambuchi e degli aerostati; delle epiche battaglie del Passo Uariu e di Culqualber; della teleferica ad Asmara, dell’architettura italiana e della catena degli alberghi C.I.A.A.O; dell’eroismo degli Ascari; delle littorine e locomotive in Eritrea, del faro Crispi e di tanti altri avvenimenti spesso sconosciuti o misconosciuti di quegli anni. Un libro per chi ama la Storia, per chi ama la Storia Patria e per chi è semplicemente curioso di conoscere.



Se il “mal d’Africa”, l’arcinota sensazione di nostalgia di chi ha visitato l’Africa, ha ispirato centinaia di scrittori, registi e cantanti, per molti italiani ha significato soprattutto nostalgia di tutto ciò che centinaia di migliaia di nostri connazionali crearono con fatica e passione nelle nostre colonie africane. Alla critica dell’espansione coloniale, ma anche il modo con cui gli italiani la attuarono, si vogliono contrapporre, contestualizzandoli, gli episodi che videro gli italiani impegnati in pace – creando fattorie, imprese, opere pubbliche, intere città – e in guerra – combattendo contro i pirati, gli estremisti islamici, l’Impero abissino e quello britannico – in quella che una volta era l’Africa orientale italiana. E il ricordo di quanto fecero è testimoniato dalla giornalista e scrittrice inglese Michela Wrong, che, nel 2004, parlando con il tassista che la stava accompagnando all’aeroporto di Asmara, si è sentita dire: “andava meglio sotto gli italiani”.





# Geopolitica dell'esplorazione spaziale

Presentazione del libro di Marcello Spagnulo

**I**l 15 novembre 2019 presso il *Centro Studi Americani* di Roms si è svolta la presentazione del libro **“Geopolitica dell'esplorazione spaziale”** di *Marcello Spagnulo*, alla presenza dell'onorevole Sottosegretario alla Difesa Angelo Toffalo (M5S) e del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Alberto Rosso.

Per la Forza Armata presenti anche il Comandante Logistico Gen. SA Giovanni Fantuzzi ed il Gen DA Antonio Conserva di SMD UGPPB. Presenti anche Ufficiali di altre FA, esponenti del mondo civile ed industriale. Per l'ANUA ha partecipato il Vice Presidente Nazionale Gen. Raffaele Cariglia ed il Consigliere Nazionale Gen. Isp. Capo Ermanno Aloia ed il Socio Gen Claudio Scura.

Dal pulpito sono intervenuti, nell'ordine, il Coordinatore dell'*Intergruppo parlamentare Aerospazio*, Niccolò Invidia, il professore Carlo Pelanda dell'*Università Guglielmo Marconi*, il *Presidente dell'Agenzia spaziale italiana*, Giorgio Saccoccia, e il Col Parmitano dalla stazione orbitale (che nel libro narra la disavventura, con rischio di “affogare” durante la passeggiata spaziale, ma risolta senza conseguenze) ed ha chiuso gli interventi il Sottosegretario Angelo Toffalo.

Dal palco sono intervenuti l'autore del libro, il Capo di SMA Gen. di S.A. Alberto Rosso, il nostro Cosmonauta Magg. Ing. Walter Villadei. Si è parlato dell'avventura che ha portato l'uomo sulla luna 50 anni fa, di quali fossero i progetti statunitensi negli anni '50 - '60 per colonizzare il nostro satellite, di Spazio quale 5<sup>a</sup> dimensione dove sotto i 100km di quota vi sono importantissimi interessi geopolitici ed in cui l'AM dovrà giocare un ruolo fondamentale per la sicurezza nazionale e delle sfide del terzo millennio.

L'accesso allo Spazio oggi è essenziale e lo sarà ancor di più in futuro. In questo ambiente, oltre a giocare le future sfide di sicurezza, a cui la Difesa e l'Aeronautica, in particolare, sarà chiamata a svolgere un ruolo fondamentale, si apriranno importanti opportunità di crescita e di investimento per il sistema Paese che non vanno assolutamente perse. In tale ottica, la Difesa rappresenta un asset strategico che punta ad implementare le proprie capacità in aderenza agli “Indirizzi del Governo in materia Spaziale e Aerospaziale”.

L'onorevole Toffalo, a chiusura dell'evento, ha sottolineato la necessità di fare sistema, perché c'è un'occasione che deve vedere l'Italia protagonista, a prescindere dal colore dei governi presenti e futuri. Sono state infine delineate le linee strategiche europee: nell'ambito del bilancio UE 2021-2027, in corso di definizione, il nuovo programma spaziale prevede una dotazione di 16 Mld€.

e politiche per lo Spazio potranno anche beneficiare dei fondi per l'innovazione e la ricerca previsti nel programma Orizzonte Europa, che dovrebbe disporre di più di 100 Mld€ per il periodo 2021/2027.

A ciò si aggiunge il Fondo europeo per la Difesa, con una dotazione prevista di circa 13 Mld€ per lo stesso periodo. Il Fondo servirà a promuovere la competitività, l'efficienza e l'innovazione, sostenendo azioni di collaborazione tra le industrie europee e lo sviluppo di prototipi.

Il libro è ben narrato e si legge con interesse. Esso è suddiviso in due parti. La prima, con riferimenti storici, è uno strumento informativo utile sia per i giovani che non hanno vissuto in primis la “corsa” spaziale tra russi ed americani degli anni '60 sia per gli anziani che rivivono in prospettiva ciò che accadde 60 anni fa. Mentre la seconda parte, attinente alle prospettive per il XXI secolo, è quella che possiamo considerare maggiormente applicativa sotto l'aspetto macroeconomico e geopolitico.

Per maggiori approfondimenti si rimanda, ovviamente, alla lettura del libro e nel seguente web link <https://www.airpressonline.it> vi è una recensione del luglio 2019 del libro fatta dal nostro Socio Onorario ANUA Gen. SA Mario Arpino.



## Mirabile rapporto tra Presidenza ANUA Taranto e Comando 3° G.M.A. di Bari Mungivacca



**G**iovedì 14 Novembre 2019 il Prof. Dott. Marturano Aldo, Presidente Sezione ANUA Taranto, nella sua veste di Giudice Tributario ha tenuto, presso il 3° G.M.A. (Gruppo Manutenzione Autoveicoli) di Bari Mungivacca, a beneficio di tutto il personale ivi operante, una conferenza su diritti e doveri dei pubblici dipendenti. Ha quindi effettuato visita al Reparto concludendo con messa a registro del seguente messaggio:

*L'occasione concessami dal T.Col. Nicola Angiulli, forte del consenso del Personale militare e Civile, ha sollecitato, sensazionalmente, i sentimenti di ammirazione verso questi rappresentanti dell'Aeronautica. Tutti quanti, nessuno escluso, sprigionano una forza centrifuga caratterizzata da una intensità misurata dall'orgoglio di servire lo Stato*

*con una dedizione valutabile dal grado di efficienza e di efficacia che si eleva da ogni angolo della Base.*

*Complimenti al Com.te T. Col. Nicola Angiulli che ha saputo, con capacità decisionale e senso pratico, attraverso abilità relazionali e di leadership, portare, nel valorizzarlo, il personale a livelli collaborativi di altissima estimazione sotto ogni profilo.*

*Veramente grato per quanto sottoposto all'attenzione mia e della delegazione composta dai Soci Marino Oliva ed Antonio Biella, abbraccio con fierezza il Com.te Nicola Angiulli.*

*Aldo Marturano - Presidente Sez. T  
Consigliere Nazionale Onorario ANUA*







**È** stato necessario il ricorso alla più autentica scaramanzia per propiziare il successo del 17° Raduno della ormai vastissima comunità degli aviatori del sodalizio volante.

La bomba d'acqua abbattutasi sulla capitale la sera del 2 dicembre u.s. ha rischiato di impedire decine di presenze dei "pilotiaermacchi" che giungevano a Roma da tutt'Italia e dall'estero.

**Spazzate via le nubi l'alba del 3 s'annunciava radiosa e le centinaia di convenuti si son ritrovati nella vasta sala Baracca della Casa dell'Aviatore per l'annuale "briefing" sullo stato dell'arte della nostra aviazione militare e civile.**



Prolosori d'eccezione, quest'anno, che hanno rapito tutti i presenti con le loro puntuali ed efficaci esposizioni. Ai rituali saluti del presidente del Club, il Generale di S.A. (r) Giulio Mainini, sono seguiti quelli del Capo di SMA Gen.le Alberto Rosso che son giunti graditi attraverso il suo rappresentante Generale Giovanni Fantuzzi, Ispettore Logistico. Sul parterre i più alti rappresentanti militari della FA fra cui gli ex Capi di SMA Leonardo Tricarico e Sandro Ferracuti. Numerosi gli Uff.li dell'ANUA soci del Club e presenti al Raduno romano.



L'argomento dell'anno afferiva ai "droni", di prima e seconda generazione. La rievocazione storica, affidata al prof. Gregory Alegi, docente di Basic Aeronautics nell'Aviation MBA, ed editorialista delle riviste The Aviation Historian e Air Press, ha fornito un dato inatteso e che ha meravigliato tutti: I droni sono nati in Italia nel 1917, da un'intuizione geniale dell'Ing. Stelio Frati, progettista ed accademico d'Italia, campione italiano di volo libero propulso e...tante altre cose fra cui gli indimenticabili F.4 Rondone, F.8 Falco, F.9 Sparviero, F.14 Nibbio, F.15 Picchio, F.20 Pegaso, F. 20TP Condor, solo per citarne alcuni dei suoi grandi successi. Così come si è appreso che il primo velivolo senza pilota fu opera dell'ing. Elmer Ambrose Sperry che, già nel 1910, realizzò i primi sistemi di navigazione, il giroscopio e la girobussola, ancor oggi in uso.



Delle qualità del drone FALCO EPLORER hanno discusso al lungo i due massimi esperti del settore: il Ten.Col Nastasi del 4° Reparto SMA ed l'ing. Pierpaolo Dal Pozzo della Leonardo Div. Velivoli. Qui in una bella rappresentazione pittorica relativa al Paris Air Show 2019.



*MQ.9° Predator B*

Le conferenze sono proseguite con un'ampia illustrazione dei "velivoli da trasporto ATR e C27J di cui hanno parlato con rara competenza il Col. Marzinotto e l'ing. Scarabotto.



*ATR 42 600S*



*ATR 72 600*



*C-27J SPARTAN*



*MC 27J PRAETORIAN*



Novità assoluta nel pur vasto panorama delle realtà aeronautiche più recenti, l'istituzione del "Reparto Operazioni Speciali" dell'AMI con l'impiego dell'ala rotante. Dotta ed interessante disquisizione offerta dal Col. T. Invrea che ha illustrato la molteplicità dei compiti affidati al 17° Stormo Incursori dell'AMI.



A conclusione dell'interessante giornata aviatoria, il Gen.le di B.A. L. Casali ed il Com.te Scarabotto, Capo Pilota della Leonardo Div. Velivoli, hanno aggiornato i presenti sulle due più significative ed interessanti realtà addestrative dell'AMI.



*M345 con livrea P.A.N.*



*M346 MASTER*

Il 345 è un addestratore basico monogetto sviluppato dall'Alenia Aermacchi che dal 2017 ha mutato il nome in Leonardo. L'aereo attualmente è in fase di commercializzazione.

Il 346 è un velivolo da addestramento transonico bimotores. Il primo volo dell'M-346 fu effettuato nel 2004. Il tipo è attual-

mente operato dalle forze aeree di Italia, Israele, Singapore e Polonia.

Per l'occasione è stato presentato a tutti i soci dell'Aermacchi Pilot Club un prototipo del 346 che rappresenta l'ultima realizzazione di due entusiasti aeromodellisti sostenitori del Club, Angelo Minici ed Alessandro Frisoli.



*Negli scatti di Raffaele Fusilli, anch'egli socio e fotografo d'aviazione, sono rappresentate alcune immagini significative del Raduno.*



L'M 346 in mostra statica il 3 dic. 2019.

IL VOLO DI QUESTO PROTOTIPO È VISIBILE SUL SITO: <https://youtu.be/HnccY-zjnc4>;



*Il Gen.le Mainini presenta il programma del Raduno*



*Il Col. pil. Giovanni Artioli autore del Poster 2019*

Un brindisi augurale, del presidente del Club, Gen.le G. Mainini, ha salutato le autorità presenti e formulato a tutti un "arrivederci" al 2020. I soci dell'ANUA che, nel corso della loro esperienza aeronautica hanno volato con uno dei tanti velivoli "Macchi", possono iscriversi (gratuitamente) al Club accedendo al sito <http://urlm.it/www.aermacchipilotclub.it>

*Luigi Bengi*

*Socio dell'Aermacchipilotclub*



## Celebrazioni del Centenario della Beata Vergine di Loreto "Patrona degli Aeronauti"

### Eventi principali dell'ANNO 2020

**24 marzo:** Loreto

- pellegrinaggio del personale dell'Aeronautica Militare

**24 marzo** (ore 10:00): Basilica di Loreto

- Santa Messa per il Centenario della Proclamazione della Madonna di Loreto Patrona degli aeronauti

**26-31 marzo:** Roma – Circo Massimo

- evento espositivo
- mostra statica di assetti AM
- cerimonia militare di celebrazione del 97° anniversario dell'Aeronautica Militare (31 marzo)

**5/6 settembre:** Porto Recanati (MC)

- Manifestazione Aerea con la partecipazione delle Frece Tricolori e richiamo delle celebrazioni della Madonna di Loreto

**8 settembre:** (natività B. Vergine) – Loreto

- consegna di una targa all'A.M. da parte del Comune di Loreto
- sorvolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale (Frece Tricolori)

**19/20 settembre:** Rivolto

- Manifestazione aerea per il 60° Anniversario della Pattuglia Acrobatica Nazionale (Frece Tricolori) e richiamo delle celebrazioni della Madonna di Loreto

**9 dicembre:** Loreto

- Processione di una rappresentanza degli Allievi dell'Accademia Aeronautica presso il Santuario della Santa Casa

**9 dicembre:** Roma – Parco della Musica

- concerto di Natale della Banda Musicale AM
- presentazione Calendario\_AM 2021
- presentazione dei risultati della iniziativa benefica "Un dono dal cielo"
- presentazione del Progetto per le celebrazioni del Centenario dell'Aeronautica Militare (2023)

**10 dicembre:** Roma – Basilica di San Pietro

- celebrazione Santa Messa e udienza papale per il personale dell'Aeronautica Militare

**10 dicembre** (ore 17:00): Loreto

- Chiusura della Porta Santa e conclusione dell'anno giubilare

# 2020 DUEMILAVENTI 2020

GENNAIO	FEBBRAIO	MARZO
L 6 13 20 27	L 3 10 17 24	L 2 9 16 23 30
M 7 14 21 28	M 4 11 18 25	M 3 10 17 24 31
M 1 8 15 22 29	M 5 12 19 26	M 4 11 18 25
G 2 9 16 23 30	G 6 13 20 27	G 5 12 19 26
V 3 10 17 24 31	V 7 14 21 28	V 6 13 20 27
S 4 11 18 25	S 1 8 15 22 29	S 7 14 21 28
D 5 12 19 26	D 2 9 16 23	D 1 8 15 22 29
APRILE	MAGGIO	GIUGNO
L 6 13 20 27	L 4 11 18 25	L 1 8 15 22 29
M 7 14 21 28	M 5 12 19 26	M 2 9 16 23 30
M 1 8 15 22 29	M 6 13 20 27	M 3 10 17 24
G 2 9 16 23 30	G 7 14 21 28	G 4 11 18 25
V 3 10 17 24	V 1 8 15 22 29	V 5 12 19 26
S 4 11 18 25	S 2 9 16 23 30	S 6 13 20 27
D 5 12 19 26	D 3 10 17 24 31	D 7 14 21 28
LUGLIO	AGOSTO	SETTEMBRE
L 6 13 20 27	L 3 10 17 24 31	L 7 14 21 28
M 7 14 21 28	M 4 11 18 25	M 1 8 15 22 29
M 1 8 15 22 29	M 5 12 19 26	M 2 9 16 23 30
G 2 9 16 23 30	G 6 13 20 27	G 3 10 17 24
V 3 10 17 24 31	V 7 14 21 28	V 4 11 18 25
S 4 11 18 25	S 1 8 15 22 29	S 5 12 19 26
D 5 12 19 26	D 2 9 16 23 30	D 6 13 20 27
OTTOBRE	NOVEMBRE	DICEMBRE
L 5 12 19 26	L 2 9 16 23 30	L 7 14 21 28
M 6 13 20 27	M 3 10 17 24	M 1 8 15 22 29
M 7 14 21 28	M 4 11 18 25	M 2 9 16 23 30
G 1 8 15 22 29	G 5 12 19 26	G 3 10 17 24 31
V 2 9 16 23 30	V 6 13 20 27	V 4 11 18 25
S 3 10 17 24 31	S 7 14 21 28	S 5 12 19 26
D 4 11 18 25	D 1 8 15 22 29	D 6 13 20 27

**IL CORRIERE dell'AVIATORE** 


PERIODICO DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE UFFICIALI AERONAUTICA (ANUA) FONDATA NEL 1953 DA LUIGI TOZZI  
 Direzione-Redazione-Amministrazione: 00192 Roma - Via Marcantonio Colonna, 25 - Tel. 0632111740

*Con la gente, per la gente*




*Una regola di vita in servizio e da pensionati AM stimolati dall'essere associati per*  
 < andare verso il futuro senza dimenticare il passato >  
 < ritrovarsi con i vecchi amici >  
 < conoscere altri colleghi >  
 < affrontare insieme problemi comuni >  
 < partecipare ad attività socio-culturali >  
 < mostrare solidarietà ai familiari dei colleghi scomparsi ed alle loro vedove, Dame d'Onore dell'ANUA. >

N. 1-2/2019


**IL CORRIERE dell'AVIATORE** 

PERIODICO DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE UFFICIALI AERONAUTICA (ANUA) FONDATA NEL 1953 DA LUIGI TOZZI  
 Direzione-Redazione-Amministrazione: 00192 Roma - Via Marcantonio Colonna, 25 - Tel. 0632111740

*Celebrazioni caratterizzanti il bimestre Marzo-Aprile*



17 Marzo: Anniversario dell'Unità d'Italia      28 Marzo: fondazione dell'Aeronautica Militare Italiana



21 Aprile - Pasqua di Resurrezione      25 Aprile: festa della Liberazione

Nel 2019 ricorre il  
 96° Compleanno dell'Aeronautica Militare che si conferma,  
 nel Rapporto Italia dell'Eurispes  
 la Forza Armata più in alto nel gradimento degli Italiani

N. 3-4/2019

**IL CORRIERE dell'AVIATORE** 

PERIODICO DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE UFFICIALI AERONAUTICA (ANUA) FONDATA NEL 1953 DA LUIGI TOZZI  
 Direzione-Redazione-Amministrazione: 00192 Roma - Via Marcantonio Colonna, 25 - Tel. 0632111740

*Le Frece Tricolori su Roma il 13 Aprile 2019 per il Gran Premio di Formula E*



La Primavera del 2019 ha per l'ANUA un valore particolare perché proprio in questa Stagione la scadenza triennale per il rinnovo delle Cariche Sociali ha comportato opportuna e doverosa evidenza di ciò che si è fatto e di ciò che si intende fare.

Se l'immaginario collettivo inquadra la Primavera come stagione della rinascita, ciò vale per l'ANUA come stimolo per gratificanti iniziative.

N. 5-6/2019

*“Repetita juvant”*

**L'ANNO  
 2019  
 APPENA  
 TRASCORSO  
 DENSO DI  
 SOGNI  
 E DI  
 ASPETTATIVE  
 RIENTRA  
 NEI RICORDI  
 DEL NOSTRO  
 PROCEDERE  
 CON  
 L'AUSPICIO  
 DI UN  
 2020  
 DENSO  
 DI BUONI  
 RISULTATI**

**IL CORRIERE dell'AVIATORE** 


PERIODICO DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE UFFICIALI AERONAUTICA (ANUA) FONDATA NEL 1953 DA LUIGI TOZZI  
 Direzione-Redazione-Amministrazione: 00192 Roma - Via Marcantonio Colonna, 25 - Tel. 0632111740

*Programma esibizioni Frece Tricolori nel bimestre Luglio - Agosto*




07 Luglio • OTRANTO AIR SHOW (Lecce - Puglia)  
 21 Luglio • RIAT 2019 (Fairford - Regno Unito)  
 27 Luglio • 100° ANNIVERSARIO AERONAUTICA LITUANA (Siauliai - Lituania)  
 04 Agosto • SIAF 2019 (Sliac - Repubblica Slovacca)  
 11 Agosto • LIGNANO AIR SHOW (Lignano Sabbiadoro - Udine - Friuli V. Giulia)  
 25 Agosto • REGGIO CALABRIA AIR SHOW (Reggio Calabria)

N. 7-8/2019

**IL CORRIERE dell'AVIATORE** 

PERIODICO DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE UFFICIALI AERONAUTICA (ANUA) FONDATA NEL 1953 DA LUIGI TOZZI  
 Direzione-Redazione-Amministrazione: 00192 Roma - Via Marcantonio Colonna, 25 - Tel. 0632111740

*Lago di Bracciano - selme idroscalo Vigna di Valle*



*Museo dell'Aeronautica Militare  
 Inaugurato il 24 maggio 1977 alla presenza  
 del Presidente della Repubblica On. Giovanni Leone,  
 custodisce velivoli e motori che rappresentano  
 l'evoluzione della Forza Armata in Italia*  
 Dettagli e cenni storici in Art. a pag. 44

N. 9-10/2019

**IL CORRIERE dell'AVIATORE** 

PERIODICO DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE UFFICIALI AERONAUTICA (ANUA) FONDATA NEL 1953 DA LUIGI TOZZI  
 Direzione-Redazione-Amministrazione: 00192 Roma - Via Marcantonio Colonna, 25 - Tel. 0632111740

*Patria Fede Amore Volo*  
 Sentimenti caratterizzanti i tre principali eventi annuali dell'ultimo bimestre



4 Novembre Giornata dell'Unità Nazionale e delle Forze Armate  
 10 Dicembre Celebrazione Madonna di Loreto "Patrona degli Aviatori"  
 25 Dicembre: Santo Natale

N. 11-12/2019

