

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

1923 - 2018



95 
Anniversario



dell'Aeronautica Militare

Nell'attualità dei mezzi

Combattimento - Rifornimento e Trasporto - Addestramento

Elicotteri - Ricognizione e Sorveglianza

si guarda al futuro degli Aviatori d'Italia

N. 3-4/2018

IL CORRIERE dell'AVIATORE

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

N. 3-4 Marzo-Aprile 2018

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

"Il Corriere dell'Aviatore"
E-mail: anuacorriere@virgilio.it

Direttore editoriale
Mario Majorani

Direttore responsabile
Mario Tancredi

Redazione

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

Delegato Amministrazione
Vincenzo Gentili

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: **STILGRAFICA srl**
00159 Roma • Via Ignazio Pettinengo, 31/33
Tel. 0643588200 • Fax 064385693
www.stilgrafica.com • info@stilgrafica.com
Stampato nel mese di marzo 2018

Numero di 60 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:

In questo Numero

pag.1 **Editoriale** e Convocazione 68^a Assemblea ANUA

pag.2 **CONVEGNO PENSIONISTICO - 7 Febbraio 2018**

pag.4 **L'Aeronautica Militare premiata dalla fiducia degli italiani**

pag.5 **F35: Intervista di Andrea Purgatori al Capo di SMA**

pag.7 **Il Capo di SMA al 72° Stormo - Frosinone; al 41° Stormo - Sigonella ed al 6° Stormo - Gbedi**

pag.10 **Consegne tra Spagna e Italia ai vertici dell'EAG**

pag.11 **Il Com.te Squadra Aerea presenta il piano "Squadra 4.0"**

pag.12 **Aeronautica e Guardia Costiera
Bando Borse di Studio ANUA**

pag.13 **Avvicinamenti a: Sicurezza Volo - Servizio dei supporti**

pag.15 **CAMBIO AL COMFOPSUD** 
L'Italia assicura la Difesa Aerea di sei Nazioni della NATO

pag.17 **Notizie al Volo ...nel tempo recente**
*L'IPAMAS intitolato alla memoria del Tenente Remotti
Conferito il premio "Cavour" al Capitano Cristoforetti
Vertici del Comando Logistico in visita ai Laboratori
dell'Università di Roma "La Sapienza"
Il Comandante Logistico visita il 32° Stormo
Il Generale del Rolo Armi visita il CTR di Fiumicino
Giuramento Marescialli del "primo corso a nomina diretta"
Forze Armate: Cooperare per crescere
Il Comandante Logistico dell'A.M. in visita a Guidonia
Antartide: conclusa la XXXIII spedizione*

pag.23 **QUADERNI d'AERONAUTICA** di Carlo Piola Caselli

pag.35 **"IL GIORNO DEL RICORDO" ALLA SMA**

Ricordi... Riflessioni... Sentimenti
IL Gen. RAFFAELE SISTO (1910-1998) - di G. B. Cersòsimo

pag.39 **Pillole di Storia Aeronautica dal Pres. ANUA Napoli**
"LA SANITÀ CAMPALE NELLA 1^a G.M." contributo di G. Lenzi

pag.44 **Personaggi dell'Aviazione - Aerei poco noti** di G. Bergomi

pag.45 **Benvenuto Al Gen. Antonino Altorio**

pag.46 **< 80° Annuario dell' Istituto di Scienze Militari Aeronautiche**

pag.48 **"Il volo ipersonico - oggi"** di Francesco Falcucci

pag.51 **Tutela Salute e Sicurezza nei luoghi di lavoro AM** di A. Pagliuca

PAG.53 **IL CONTROLLO DEL TRAFFICO AEREO IN AM**

pag.54 **Airmen to Airmen Talks (AtAT) in Israele**

pag.55 **Giornata della Donna alla SVTAM Taranto**

pag.56 **Offerta formativa - "IO VOLO 3.0"** - Liceo "Moscati", Grottaglie

c.3 **Brano della Prof.sa Aurora Simone con
Auguri per la Santa Pasqua**



Verso una nuova primavera



Editoriale

L'effettuazione in questo bimestre dell'Assemblea Generale ANUA, di cui si riporta con "ordine del giorno" l'avviso di convocazione, induce a formulare pensieri augurali per una nuova primavera del nostro amato Sodalizio.

Tra i pensieri augurali ritengo che questa volta meriti una particolare evidenza il "pensiero" di una delle colonne funzionali dell'ANUA, Vincenzo Gentili, che da vari lustri si è in essa incessantemente impegnato per un corretto progredire. Si riporta in corsivo quanto Gentili ha scritto con richiesta di pubblicazione in questo numero.

Mantenere in vita l'ANUA, peraltro secondo i desiderata del 90% dei Soci, può essere utile perché essa è orientata verso una forma di associazionismo, coerente con i tempi, che vede l'ANUA come organismo di supporto esterno alla Forza Armata.

In particolare l'ANUA:

- con il periodico fornisce ai soci informazioni utili per mantenere vivo l'interesse per l'evoluzione della cultura aeronautica;
- con l'attività dei soci qualificati nel settore giuridico fornisce informazioni sui provvedimenti normativi d'interesse ed eventuali indicazioni su possibili iniziative da intraprendere;
- promuove eventi culturali aperti anche agli esterni alla F.A., utili per stimolare il confronto tra militari e civili su problematiche di attualità;
- promuove iniziative orientate ad approfondire problemi concreti del personale militare in pensione ed a cercare soluzioni idonee, di tipo non assistenziale, fondate sulla stessa solidarietà che caratterizza la vita del personale militare in servizio;

Tanto basta per comprendere come la sopravvivenza dell'ANUA possa risultare utile per consentire, con l'attività dei soci, la ricerca di molte iniziative concrete per:

- supportare il personale in pensione che, avanzando negli anni, necessita di un sostegno lucido e disinteressato per risolvere problemi che non può gestire anche per aver vissuto senza potersi radicare in un contesto sociale;
- fornire al personale in servizio riferimenti utili per gestire problematiche individuali causate dagli inevitabili disagi generati dall'assolvimento del servizio.

Nello spirito di una rinnovata vitalità del Sodalizio la Redazione di questo "Corriere" auspica quindi impulsi da parte dei Soci e Dame d'Onore per iniziative concrete dedicate a:

- **Pensionati** che l'incremento delle aspettative di vita propone più numerosi;
- **Ufficiali in servizio** affinché condividano, per poi migliorarle, forme di volontariato moralmente premianti;
- **Studenti delle scuole superiori** affinché abbiano informazioni, sul futuro aeronautico e spaziale, motivanti delle loro aspirazioni.

Convocazione della 68^a Assemblea Generale Ordinaria ANUA.

1. Il giorno 13 aprile 2018 alle ore 22 in prima convocazione si riunirà presso la Casa dell'Aviatore in Roma l'Assemblea in oggetto, ed in seconda convocazione il 14 aprile alle ore 10,30 per la trattazione e definitiva approvazione del seguente o.d.g.:
 - a. elezione e insediamento di Presidente e Segretario dell'Assemblea;
 - b. relazione del Presidente Nazionale dell'ANUA;
 - c. approvazione dei bilanci consuntivo 2017 e preventivo 2018 con le relazioni del s.g. e del Collegio dei Sindaci;
 - d. assegnazione proventi Ministeriali e loro utilizzo;
 - e. modalità di effettuazione dei CDN con l'ausilio dei nuovi mezzi tecnologici (vds. art 7 Statuto);
 - f. allestimento/acquisizione di prodotti tecnologici per l'utilizzo dei "Social Net." e del sito ANUA;
 - g. trasferimento della Sede Sociale presso Palazzo A.M. e riorganizzazione onerosa della segreteria sociale;
 - h. relazione del Direttore Responsabile circa l'attività della rivista periodica "Il Corriere dell'Aviatore" (art. 6 b.1), IV cpv. Statuto);
 - i. rimborsi spese, eventi di rappresentanza e conferma quote sociali ex art. 14 Regolamento;
 - l. programma eventi sociali (gite, simposi e convegni, cerimonie);
 - m. rapporti ANUA e Casa dell'Aviatore;
 - n. comunicazioni propositive dei Presidenti di Sezione;
 - o. varie ed eventuali.
2. Si richiama l'attenzione sull'art. 7 ("L'Assemblea Generale") del "Regolamento di Attuazione dello Statuto Sociale", per cui:
 - a. le Sezioni in indirizzo hanno facoltà di integrare la suddetta agenda della Presidenza proponendo ulteriori argomenti, d'interesse statutario così da superarsi, per essere scontato, il vaglio preventivo già effettuato dal CDN per gli argomenti sopra annotati all'o.d.g. (*ibi*, comma "c.");
 - b. sarà cura dei Delegati di Sezione determinare e documentare correttamente i Soci aventi diritto ad essere rappresentati, ai fini di valide votazioni sugli argomenti all'o.d.g. (*ibidem*, commi "a.-b.").

Con le più vive e solidali cordialità

*Il Presidente Nazionale
Gen. S.A. Mario Majorani*

Roma 28-2-2018

Il convegno ha avuto come tema
“LA VERITÀ SULLE PENSIONI”
DIALOGO, RISPETTO
E SINERGIE TRA GENERAZIONI

È stato organizzato da otto Associazioni di Dirigenti appartenenti sia al settore privato che al settore della Pubblica Amministrazione su un argomento che considerano prioritario: **LA PREVIDENZA**, con particolare attenzione alla salvaguardia del potere d'acquisto delle pensioni in essere e future.

Gli obiettivi che gli Organizzatori si sono proposti sono stati rivolti non soltanto a chiarire che l'iniziativa non è finalizzata a difendere interessi di casta e sgombrare il campo dalle false notizie diffuse sui media, che addebitano ai Dirigenti, anche quelli che hanno svolto con risultati positivi quaranta e più anni di servizio, di godere di inesistenti privilegi, vitalizi e altro ancora, ma anche a mettere in evidenza, che tra i compiti che competono ad una classe Dirigente non più in servizio ma certamente ricca di esperienza e che ha a cuore gli interessi della collettività, rientra anche quello di tenere aperto un dialogo tra le generazioni e di continuare a dare un contributo di idee per favorire uno sviluppo armonico del sistema Italia per la creazione di nuove opportunità di lavoro, sia nel settore pubblico sia nel privato, valorizzando il riconoscimento della meritocrazia.

Si restituirebbe così ai giovani la voglia di impegnarsi, sia negli studi, sia nel campo del lavoro, al fine di conseguire risultati positivi per la loro crescita culturale e professionale. I suddetti necessari interventi con i correlati benefici retributivi e pensionistici, costituirebbero, unitamente alle provvidenze messe in campo dagli Organi deputati all'incremento occupazionale, una ricaduta positiva per recuperare risorse nel settore della previ-

denza, ma, soprattutto in quello dell'assistenza che risulta attualmente in maggiore sofferenza.

Nota positiva che mi preme sottolineare è quella della partecipazione all'organizzazione del Convegno su un così importante tema di interesse generale, oltre che della nostra Associazione, anche di altre Associazioni di Dirigenti Militari in congedo, quali l'U.N.U.C.I. e l'A.N.U.P.S.A, che prevedono, nei rispettivi atti costitutivi, di tutelare gli interessi morali e materiali dei propri associati mettendo in campo “le forme più idonee di assistenza per la risoluzione dei problemi pensionistici” e che si prefiggono, di collaborare, con spirito a carattere interforze, anche con le altre Associazioni alle quali aderiscono dirigenti militari in congedo che si propongono il raggiungimento di analoghi obiettivi,

Per informazione dei lettori, si riporta di seguito un commento in pillole di Alessandro Seracini, coordinatore del convegno.

Gen. Giuseppe Lucchese

Il Convegno 7 febbraio - Roma - in pillole

- Sala stracolma, posti in piedi nonostante l'aggiunta di file supplementari di poltroncine.
- Interventi di grande qualità seguiti con forte attenzione ed interesse dal pubblico.
- Sono intervenuti nell'ordine: **Perelli** per un saluto, **Sepe** in rappresentanza Unuci, **Marini** in rappresentanza Anrra, **Luisi** in rappresentanza Anupsa, **Gerosa** presidente Anpan, **Majorani** presidente ANUA, **Seracini** in rappresentanza Unpit, **Poerio** presidente Federspev e Confedir e, a seguire, presidente e moderatore del convegno, **Oliveti** presidente Enpam ed Adep, **Pennisi** economista, **Cantone Pd**, **Fiaschi** segretario nazionale Manageritalia, **Sangaletti Fi**, **Mazzacane**



Nella foto da sx: G. Gerosa, M. Majorani, A. Seracini, M. Poerio (Pres.te Convegno), M. Perelli Ercolini, F. Sepe, V. Marini, N. Luisi

CONVEGNO PENSIONISTICO - 7 Febbraio 2018

segretario Cisl Medici, **Tarricone Unpit**. Un saluto è stato portato dal direttore generale **Cida**, sono infine intervenuti **dal pubblico circa dieci associati**.

- **Poerio, Lucchese (Anua), Sepe (Unuci), Tarricone (Unpit)** hanno rilasciato interviste alle tv presenti.
- Il convegno è stato filmato quasi per intero.
- È opinione generale che il convegno abbia avuto un successo, in termini qualitativi, quantitativi e di risonanza presso i media di gran lunga superiore alle più ottimistiche attese. Il concetto che solo uniti si può contare presso le istituzioni si è ora con il convegno radicato profondamente.

Con questo convegno le Associazioni collegate, e quelle che vorranno collegarsi, passano **dalle parole ai fatti**. Il primo fatto è consistito nel prendere coscienza che solo unendosi si può

aspirare a contare di più presso le istituzioni, i media e l'opinione pubblica. Al convegno Michele Poerio ha parlato a nome di otto Associazioni e questo è un fatto di fondamentale importanza. Altri fatti seguiranno a breve traducendo in pratica i tanti spunti che il convegno ha fornito. Appena disponibili saranno messi in rete i filmati, le interviste, gli articoli ed altre foto del convegno.

Alessandro Seracini



Al centro foto il Presidente ANUA Gen. Mario Majorani che si è complimentato con gli organizzatori del Convegno e con la dirigenza della Casa dell'Aviatore.

ASSOCIAZIONI ORGANIZZATRICI



Associazione Nazionale Personale Aeronavigante



Associazione Nazionale Reduci Rimpatriati d'Africa



Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica Militare



Associazione Nazionale Ufficiali provenienti dal Servizio Attivo



Confedir Confederazione Dirigenti



Feder.S.P.e.V. Federazione Medici, Veterinari, Farmacisti e Superstiti



Unione Nazionale Pensionati per l'Italia



Unione Nazionale Ufficiali in Congedo d'Italia

Per informazioni:

e-mail: federspev@tiscali.it

Tel. **06.320.34.32**



L'Aeronautica Militare premiata dalla fiducia degli italiani

02 Febbraio 2018 - Fonte Ministero della Difesa - Uff. Pubbl. Inf. e Com.



Il rapporto Italia dello Eurispes promuove l'impegno del Ministero della Difesa a sostegno della collettività. L'Aeronautica Militare premiata dalla fiducia degli italiani. I numeri parlano chiaro: cresce la fiducia dei cittadini nelle Forze Armate. È quanto

emerge dal Rapporto Italia dell'Eurispes 2018 nella parte relativa al livello di fiducia nelle istituzioni nel loro complesso. Il raffronto con i dati dello scorso anno indicano che il livello di fiducia nei confronti delle Istituzioni è in risalita. Una ripresa frutto, in particolare, della stima che i cittadini hanno verso le Forze armate, di polizia, ma anche sui servizi di intelligence o su alcune delle altre Istituzioni prese in considerazione come il Volontariato e la Protezione civile. Istituzioni verso le quali si consolida il generale apprezzamento e la fiducia dei cittadini. Giudizi positivi emergono dal rapporto 2018, il trentesimo condotto dall'istituto di studi politici, economici e sociali, verso tutte le Forze armate. Nel dettaglio, la fiducia degli italiani per l'Aeronautica Militare aumenta rispetto al 2017 del 11,5% attestandosi ad un valore assoluto del 72,9%, per la Marina Militare la percentuale sale al 72,1% così come per l'Esercito che si attesta ad un valore percentuale del 70,4% i Carabinieri vedono aumentare il proprio consenso fino al 69,4%. Sul piano della sicurezza l'Italia sta dimostrando grandi capacità, insomma, tanto che dal Rapporto emerge un giudizio positivo anche riguardo al contrasto alle minacce del terrorismo internazionale: il 50% dei cittadini è convinto che il Governo sia riuscito a tutelare l'Italia.



Pensioni: la rivalutazione dal 2018:

Dal 1° gennaio 2018 la perequazione delle pensioni prevista per l'anno 2017, è stata fissata in misura pari a +1,1, mentre il valore definitivo della variazione percentuale da considerarsi per l'anno 2016, con decorrenza dal 1° gennaio 2017 resta pari a zero, come da alcuni anni a questa parte (prima per legge 2012-2013, poi per la stagnazione dell'economia che ha causato addirittura una inflazione negativa). Il valore definitivo per il 2017 verrà fissato nel decreto del prossimo anno.

Il meccanismo di perequazione (adeguamento all'inflazione) prevede un adeguamento inversamente proporzionale al valore dell'assegno pensionistico: ciò favorisce le pensioni più basse, garantendo loro l'adeguamento pieno, e scendendo progressivamente, con il salire degli importi.

I tassi di rivalutazione effettivi da applicare sono i seguenti:

PENSIONI	TASSO DI RIVALUTAZIONE
*fino a 3 volte il minimo (€ 1.505,67)	1,1%
*da 3 a 4 volte il minimo (€ 2.007,56)	1,045%
*da 4 a 5 volte il minimo (€ 2.509,45)	8,825%
*da 5 a 6 volte il minimo (fino a € 3.011,34)	0,55%
*oltre 6 volte il minimo (oltre € 3.011,34)	0,485%

Dal 1° gennaio 2019, si spera, verranno ripristinate le percentuali di rivalutazione più generose previste dalla legge 388/2000, secondo la quale gli assegni devono essere indicizzati pienamente all'inflazione fino a tre volte il minimo, nella misura del 90% per le fasce da tre a cinque volte il minimo e del 75% per i trattamenti eccedenti il quintuplo del minimo Inps. Con ritorno al vecchio sistema di perequazione verrà ripristinato anche il sistema che vede l'applicazione della rivalutazione su fasce d'importo e non più a scaglioni singoli di importo: un accorgimento tecnico, introdotto con la legge 147/2013, che determina una ulteriore perdita lieve di valore dell'assegno nel tempo. *Vincenzo Ruggeri*



Aeronautica Militare - F35

*Nella puntata di Atlantide del 22 novembre 2017 in onda su LA7,
Andrea Purgatori ha intervistato il Gen. di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli
Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare*

*Si riportano le domande e le risposte tratte in successione
dal filmato dell'interessante intervista diffusa sul web.*



D1 - Questa è l'ultima creatura che avete in linea; l'F35 qui accanto a noi è stata una macchina molto discussa, prima di arrivare in Italia, ha creato polemiche, diciamo, ha creato anche dei partiti in qualche modo, chi la voleva e chi non la voleva e però voi siete sempre stati fermi sulla scelta fatta, nonostante tutte le critiche rivolte al caccia. Il Papa dice siamo già nella terza guerra mondiale anche se una guerra a pezzetti. Lei come la pensa?

R1 - Questo è un aeroplano che ci consentirà di avere una superiorità informativa che ci metterà nelle condizioni di interpretare se, come e quando intervenire e come intervenire. In questo momento storico le forze armate non si pongono più come una volta a difesa esclusiva dei confini; i confini si sono spostati laddove i nostri concittadini vedono la propria attività, le proprie azioni; e le rispondo ancora parafrasando Francesco quando dice, sempre in relazione alla "terza guerra mondiale a pezzi", *siamo caduti in un baratro di aberrazioni e sembra che nessuno più si preoccupi di abele*. Ecco che le posso garantire che noi militari ci preoccupiamo di abele così come di caino quindi se da un lato con i nostri aeroplani vogliamo portare sotto la nostra ala protettrice abele, con i nostri radar con i nostri occhi elettronici vogliamo controllare la mano di caino affinché non la alzi mai contro nessuno.

D2 - Senta, dal punto di vista del know how cioè di ciò che noi riusciamo a portare a casa, che passo in avanti abbiamo fatto? Per esempio, mi scusi, rispetto a un eurofighter, cioè un caccia della precedente generazione, qui siamo alla quinta, quello era della quarta.

R2 - Fino all'eurofighter il mezzo aereo aveva tre caratteristiche fondamentali la quota, la velocità e la mobilità.

Con questo aeroplano oggi si aggiunge la bassa osservabilità, quindi la capacità di sfuggire ai radar e non solo, ma di acquisire una enorme quantità di dati, elementi, immagini video, di elaborarli in tempo reale e distribuirli, sempre in tempo reale, ai decisori, innanzi tutto strategici, e quindi, forse la prima volta che, anche il nostro sistema politico potrà disporre di elementi che prima di oggi erano preclusi. E quindi questa macchina si pone come una rivoluzione nella gestione degli affari politico militari.

D3 - Cioè, me la spieghi bene questa cosa.

R3 - Non dobbiamo mai dimenticarci che abbiamo deciso di far parte delle alleanze, o di lavorare o di rinunciare alla nostra sovranità ponendola nelle mani di altri, per esempio delle Nazioni Unite, l'unione Europea, la NATO; poi siamo anche membri del G7 e del G20; e poi soprattutto siamo già operativi in alcuni teatri;

siamo già operativi in alcuni teatri perché l'Italia rifiuta la guerra come momento di offesa verso gli altri popoli, e tutti noi entriamo in operazioni soltanto se c'è bisogno di salvaguardare la pace, per mantenerla o ristabilirla.

D4 - Qual è il rapporto, diciamo beneficio, rispetto al costo che c'era prima con gli altri aerei della quarta generazione?

R4 - Io direi che è cinque volte superiore.

D5 - Mi faccia un esempio.

R5 - Per esempio essendo questo un aereo a bassa osservabilità, potrebbe scoprire aeroplani nemici, tra virgolette, ad una distanza tale da metterlo in un vantaggio incredibile cinque volte prima che l'avversario lo individui; oppure se si dovesse fare una valutazione in termini di acquisizione di informazione, è stato valutato che questo aeroplano ha sei volte le capacità di uno di quarta generazione.

Se dovessimo valutare la capacità di penetrazione di questa macchina, si è valutato che ha una capacità otto volte superiore a quelle della quarta generazione. Per questo dico che dobbiamo spostare il nostro ragionamento sul livello di costo-efficacia.

D6 - Senta Generale, tutto questo sta nelle mani di un uomo solo, con un casco come questo, che tra l'altro sembra un casco Star wars, un po' spaziale, fantascientifico.

R6 - Senz'altro fantascientifico, molto efficace perché questo casco consente al pilota di trovarsi in volo come se non avesse nulla intorno. Tra l'altro il cockpit dell'aeroplano è un "single display" come se fosse la cabina di un grande televisore sul quale il pilota può richiamare molte funzioni; questo aeroplano ha



Aeronautica Militare - F35

150 processori, gestisce 15 milioni di linee di dati, è capace di acquisire queste informazioni e ridistribuirle a chi le deve utilizzare. Il paragone più incalzante è proprio quello tra il telefonino gprs di vecchia generazione che ci consentiva soltanto di telefonare e quello di uno smartfone di nuova generazione che ci consente di utilizzare migliaia di applicazioni.

D7 - A questo punto Le devo fare una domanda su uno scenario ipotetico, ma neanche tanto. Immaginiamo il Medio Oriente ove c'è una situazione di conflitto molto grave e immaginiamo che si debba aprire un corridoio umanitario; questa macchina qui in che modo ci potrebbe servire?

R7 - Le posso fare l'esempio della Siria. Se noi volessimo aprire un corridoio umanitario in Siria oggi dovremmo chiedere permesso perché gli aeroplani di quarta generazione non potrebbero penetrare, questo aeroplano invece per le caratteristiche cui accennavo prima, soprattutto della bassa osservabilità potrebbe essere l'unico a sopravvivere, ad entrare, a realizzare le condizioni per cui un ponte aereo, un corridoio umanitario potrebbe essere creato a vantaggio delle nostre forze aeree, così come quelle terrestri e quindi tutta la popolazione che eventualmente vorremmo evacuare.

D8 - Generale, gli altri Paesi come si sono posizionati rispetto all'acquisizione?

R8 - Molti Paesi ambiscono ad entrare in questo, chiamiamolo, club; ma non gliene viene data la possibilità per una politica, che fa capo non tanto alla NATO, ma agli Stati Uniti d'America, di rilasciare tecnologie di passata generazione.

Noi li montiamo ed in prospettiva si potrebbe anche mantenerli e aggiornarli.

D9 - Questo ci rende più autonomi?

R9 - Confido che nel prossimo futuro, quando appunto queste esigenze di manutenzione non solo delle nostre macchine, ma anche di tutte quelle degli altri Alleati europei potranno confluire nella cosiddetta FAGO (Final Assemble) che abbiamo a **Cameri**. Questo ritorno occupazionale e tecnologico, anche in qualche misura monetario, si completi definitivamente.

D10 - Cioè noi diventeremmo coloro i quali fanno la manutenzione per tutti gli F35 europei?

R10 - Questa è la nostra ambizione. Noi ci riteniamo all'altezza della situazione e possibilmente saremo coloro che potranno effettuare questo tipo di attività per tutti gli alleati europei.



F-35B: conclusa la trasvolata atlantica Italia - Stati Uniti

Frutto della cooperazione interforze tra Aeronautica e Marina il primo F-35B assemblato fuori dagli Stati Uniti è atterrato ieri nella **Naval Air Station di Patuxent River**, nel Maryland (USA), dopo aver completato la traversata dell'Atlantico partendo dall'Aeroporto Militare di Cameri. Il velivolo di quinta generazione, consegnato alla **Marina Militare** lo scorso 25 gennaio presso lo stabilimento FACO (*Final Assembly and Check Out*) di Cameri e destinato ad operare a bordo di nave Cavour in sostituzione degli AV-8B Plus, sarà ora sottoposto ai test di certificazione di compatibilità elettromagnetica, presso il centro di prova *Battlespace Simulation*. Al termine dell'attività di collaudo il velivolo sarà destinato presso la base USMC di Beaufort (SC) per l'addestramento dei piloti del Gruppo Aerei Imbarcati e dei Reparti Operativi dell'Aeronautica Militare. Il volo di trasferimento della versione **F-35** STOVL (*Short Takeoff and Vertical Landing*) è stato la risultante di una stretta attività di cooperazione e coordinamento interforze tra l'Aeronautica Militare e la Marina Militare. La trasvolata atlantica è stata infatti effettuata da due piloti militari sperimentatori, uno dell'Aeronautica e uno della Marina, entrambi in forza al **Reparto Sperimentale di Volo** dell'Aeronautica Militare, Centro di Eccellenza della Difesa titolato per le attività di sperimentazione ed immissione in servizio di nuovi assetti aerei. La lunga navigazione dell'F-35B è stata resa possibile grazie al supporto degli assetti dell'Aeronautica Militare, tra cui un velivolo **C-130J** della **46^a Brigata Aerea** di Pisa configurato con capacità di SAR (Search And Rescue) oceanico, un **KC-767A** del **14^o Stormo** di Pratica di Mare (RM) per il rifornimento in volo ed un velivolo **TF-2000A** del **4^o Stormo** di Grosseto con funzioni di *chase*. Gli stabilimenti di assemblaggio finale degli F-35 fuori dagli Stati Uniti sono due, quello di Cameri, in provincia di Novara, e quello di Nagoya, in Giappone. Cameri è tuttavia l'unico in grado di eseguire anche l'assemblaggio della versione B dell'F-35. Il 7 settembre 2015 il primo F-35A prodotto in Italia presso la FACO di Cameri ha effettuato il primo volo internazionale nella storia del programma, mentre a febbraio 2016 l'Aeronautica Militare è stata la prima Forza Armata al mondo a realizzare il volo transatlantico di un F-35A. A dicembre 2016, i primi F-35A dell'Aeronautica Militare sono entrati in servizio presso il **32^o Stormo** di Amendola (FG), prima base aerea in Europa a ospitare questi velivoli di quinta generazione, e da allora hanno maturato già 1.700 ore di volo.



Il Capo di SMA al 72° Stormo - Frosinone



Venerdì 19 Gennaio, il Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli, Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, accompagnato dal Gen. di Squadra Aerea Umberto Baldi, Comandante delle Scuole dell'Aeronautica Militare/3^a Regione Aerea, è stato accolto al 72° Stormo "Marcello De Salvia" dal Col. Alfonso Alberino, Comandante dello Stormo. La visita è iniziata con un briefing presso l'Aula Multimediale, alla presenza dei Comandanti delle articolazioni, del Presidente dei Sottufficiali, dei Graduati e Militari di Truppa, delle rappresentanze sindacali civili e degli organismi di rappresentanza militare. In tale frangente, il Col. Alberino ha illustrato le attività peculiari svolte dallo Stormo, i programmi addestrativi e selettivi, le metodologie di insegnamento, nonché le caratteristiche degli assetti in uso presso la Scuola di Volo. In particolar modo l'attenzione è stata focalizzata sulle diverse fasi dell'articolato e ampio iter addestrativo proposto ai frequen-

tori in istruzione presso lo Stormo. Al termine del briefing, il Generale Vecciarelli ha incontrato tutto il personale dello Stormo e i frequentatori dei corsi. Nel suo intervento, il Capo di S.M.A. - esprimendo il suo plauso per la dimostrazione di professionalità e passione quotidiana messa in campo dal personale dello Stormo - ha evidenziato che: "La qualità della formazione e dell'addestramento fornita dallo Stormo ai futuri piloti di elicottero dell'arma azzurra e di tutte le altre Forze Armate e Corpi Armati dello Stato si palesa quotidianamente alle cittadine e cittadini italiani. Ogni giorno e senza soluzione di continuità, il personale - qui formato - decolla dalle basi operative italiane per portare soccorso aereo alla popolazione in caso di pubbliche calamità, trasporto sanitario e di qualsivoglia stato di emergenza. Questa è la strada da perseguire per un'Aeronautica Militare sempre più coesa e utile al Paese".



Successivamente il Generale Vecciarelli ha visitato il "Gruppo Istruzione Professionale", il "208° Gruppo Volo", il "Gruppo Efficienza Aeromobili" ed il simulatore di volo dell'elicottero TH 500B, un sistema tecnologicamente all'avanguardia che consente un addestramento virtuale dei frequentatori estremamente realistico, con conseguente abbattimento dei costi di formazione e con uno sguardo sempre più attento della Forza Armata all'impiego di mezzi e sistemi ecosostenibili.

La visita ufficiale allo Stormo del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare ha avuto termine con la firma dell'albo d'onore e lo scambio dei "crest" fra il Generale Vecciarelli ed il Col. Alberino.



Il 72° Stormo, unica Scuola Volo nel settore dell'ala rotante, dipendente dal Comando Scuole/3^a Regione Aerea di Bari, ed è il Reparto dell'Aeronautica Militare che forma i piloti di elicottero dell'Aeronautica Militare e di tutte le altre Forze Armate e Corpi Armati dello Stato. La Scuola di Volo, inoltre, qualifica ed abilita istruttori ed esaminatori di volo su elicottero e personale specialista delle Forze Armate e dei Corpi Armati dello Stato. Tali corsi sono tutti realizzati anche in lingua inglese e svolti a favore di personale proveniente da altri Paesi.

*Fonte: 72° Stormo - Frosinone
Autore: S. Mag. Fausto Degasperis*

Il Generale Vecciarelli incontra gli uomini e le donne del 6° Stormo



Giovedì 15 Febbraio il Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli, Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare (A.M.), ha incontrato gli uomini e le donne che operano sotto l'effigie del **Diavolo Ghignante**.

Ad accogliere il Generale Vecciarelli il Comandante del 6° Stormo, Colonnello Luca Maineri il quale, nel briefing introduttivo, ha illustrato l'organizzazione e l'attività operativa dell'Ente, dettagliandone i compiti istituzionali e le funzioni, con particolare attenzione alle specificità del Reparto.

Al termine della presentazione, tenutasi nell'aula briefing "Omiccioli" dell'Ufficio Comando, il Gen. Vecciarelli ha incontrato la Rappresentanza Sindacale del personale civile, gli organismi della rappresentanza militare ed il Presidente dei Sottufficiali, invitandoli a svolgere un'azione di "guida" e di "esem-



pio" nei confronti del personale più giovane.

La visita è proseguita con l'incontro di tutto il personale militare dello Stormo, momento fortemente voluto dal Capo di Stato Maggiore, durante il quale sono stati condivisi tutti gli obiettivi e le aspettative dell'A.M., una Forza Armata sempre più coesa e sempre più utile al paese. A seguire, il Gen. Vecciarelli si è congratulato con tutti i presenti per le valide e sostenibili idee ricevute, fonte di creatività, innovazione e cambiamento condiviso.

A chiusura dell'evento c'è stata la tradizionale firma dell'Albo d'Onore.

Fonte 6° Stormo - Ghedi

Autore 1° M.llo Francesco Nacca

Il Capo di SMA al 41° Stormo - Sigonella



fornire il supporto tecnico, logistico, amministrativo ed operativo al 41° Stormo Antisom, dotato di velivoli P-72A, al 61° Gruppo Volo, ed ai Reparti rischierati ed in transito sull'omonima Base Aerea, assicurando, al contempo, i servizi necessari per il sicuro ed efficace svolgimento delle attività di volo.

Inoltre, è responsabile della fornitura dei servizi del traffico aereo all'interno della zona di controllo (CTR) denominata Catania, che comprende i cieli della Sicilia orientale e dei mari adiacenti, ivi compresi gli Aeroporti di Sigonella, Catania-Fontanarossa e Comiso.

Fonte 41° Stormo - Sigonella

Autore 1° M.llo Carmelo Savoca

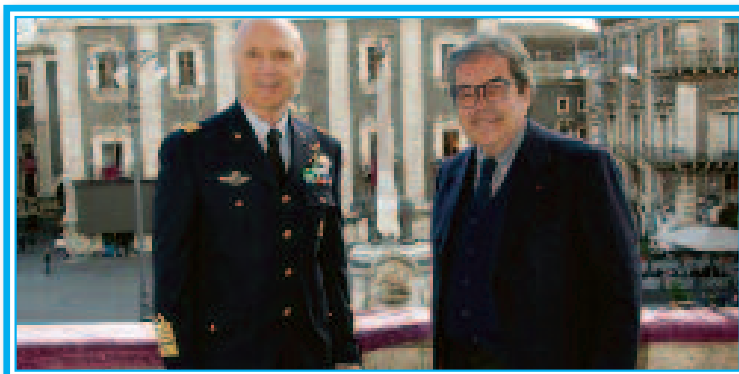
Giovedì 8 febbraio, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare (AM), Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli, ha visitato la Base Aerea di Sigonella, allo scopo di valutare la crescita negli scenari operativi internazionali e di incontrare tutto il personale.

Dopo essere stato accolto dal Comandante del 41° Stormo e dell'Aeroporto di Sigonella, Colonnello Francesco Frare, il Capo di Stato Maggiore dell'A.M. ha assistito ad una presentazione delle attività e delle peculiarità della Base Aerea, con contezza di tutte le problematiche derivanti dall'importanza strategica della stessa e dalla presenza sul sedime, tra gli altri, degli USA, dell'Alliance Ground Surveillance NATO, di assetti di Frontex ed Eunavformed.

Durante la giornata, il Gen. Vecciarelli ha incontrato i facenti parte degli organismi di rappresentanza militare, delle rappresentanze sindacali civili, i Presidenti dei Sottufficiali e tutto il personale militare e civile dei Reparti A.M. insistenti sulla base di Sigonella, tra cui il Comando Aeroporto, il 41° Stormo, l'11° Reparto Manutenzione Velivoli ed il 61° Gruppo Volo.

L'incontro con il personale è stato un momento fortemente voluto dal Generale Vecciarelli per "toccare con mano le varie realtà, per apprezzare da vicino il lavoro quotidiano, ma soprattutto per condividere gli obiettivi della nostra Forza Armata e ricevere preziosi contributi di pensiero. Una buona idea, se con buon senso del padre di famiglia, è buona a prescindere da chi viene. Dare forza alle idee è ricerca della dignità".

La visita a Sigonella del Generale Vecciarelli ha avuto termine dopo l'incontro con il Sindaco di Catania Enzo Bianco, a dimostrazione del forte legame che da sempre accomuna l'Aeronautica Militare alla città Etnea. Il Comando Aeroporto di Sigonella, gerarchicamente dipendente dal Comando Squadra Aerea per il tramite del Comando Forze di Supporto e Speciali dell'AM di Centocelle (Roma), ha il compito di



Passaggio di consegne tra Spagna e Italia ai vertici dell'EAG



stanziali progressi che l'EAG sta facendo nel campo del potere aereo ed ha espresso la propria gratitudine nei confronti dei rappresentanti delle diverse aeronautiche e dello staff permanente per il loro operato. Ha inoltre riservato un ringraziamento speciale per il suo lavoro al precedente Vice Direttore, il Generale di Brigata Aerea Giacomo De Ponti ed all'attuale Vice Direttore, Air Commodore Robert Adang, sotto il cui mandato l'EAG si è imbarcato in nuove aree progettuali, tra cui il lancio del Combined Air Interoperability Programme. Nell'assumere la carica di Direttore, il Generale di Squadra Aerea Vecciarelli ha sottolineato come ormai da vent'anni l'EAG stia giocando un ruolo vitale nel promuovere una cooperazione militare più stretta e promuovendo iniziative incentrate sull'interoperabilità tra i suoi membri.

Mercoledì 17 gennaio l'Air General Javier Salto, Capo di Stato Maggiore dell'Ejército del Aire, ha passato le consegne di Direttore dello European Air Group al Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli, Capo di Stato Maggiore dell'Aero-nautica Militare. La cerimonia di passaggio delle consegne si è svolta presso la sede dello *European Air Group* ad High Wycombe, nel Regno Unito, alla presenza di delegazioni provenienti da Italia e Spagna, degli addetti per la difesa e per l'aeronautica di diverse nazioni dell'EAG e dello staff permanente dello EAG. La cerimonia è stata di particolare rilievo, in quanto avvenuta nel ventesimo anno di esistenza dell'EAG come organizzazione composta da 7 nazioni. La posizione di Direttore viene occupata dai Capi di Stato Maggiore delle aeronautiche dell'EAG con una rotazione biennale.

Durante la cerimonia, l'Air General Salto ha evidenziato i so-

Il nuovo Direttore ha inoltre espresso la sua ambizione di sviluppare ulteriormente il supporto per l'EAG a livello sia strategico che politico.

L'European Air Group riunisce le forze aeree di sette nazioni: Belgio, Francia, Germania, Italia, Paesi Bassi, Regno Unito e Spagna. La missione del gruppo è quella di fornire soluzioni per l'interoperabilità tra le forze aeree che ne fanno parte, cosicché possano operare come un tutt'uno in tutte le fasi del conflitto. Esso agisce sotto la direzione di uno Steering Group composto dei Capi delle sette aeronautiche, il cui presidente coincide con il Direttore dell'EAG. L'EAG interagisce con una fitta rete di contatti e coopera con una quantità di altre nazioni e organizzazioni multinazionali per raggiungere risultati concreti ai livelli tattico ed operativo, che siano di beneficio diretto e duraturo

per i suoi componenti.

Il Generale di Squadra Aerea Vecciarelli diventa Direttore in un momento in cui il Gruppo è impegnato in molti progetti in quattro aree principali: Operazioni Aeree, Sistemi di Comunicazione e Informazione/Cyber, Protezione delle Forze e Logistica. Inoltre, il Gruppo ha recentemente dato il via al nuovo Combined Air Interoperability Programme, che mira ad affrontare le sfide del futuro poste da operazioni combinate di sistemi aerei di 4^a e 5^a generazione.

Fonte Ufficio Pubblica Informazione - Roma - Magg. Michele Seri



Il Comandante della Squadra Aerea presenta il piano "Squadra 4.0"



Il 15 febbraio il Comandante della Squadra Aerea, Generale di Squadra Aerea Fernando Giancotti, ha effettuato una visita al Comando Operazioni Aeree (COA) di Poggio Renatico, accompagnato dal Presidente dei Sottufficiali, Graduati e Militari di Truppa del Comando della Squadra Aerea, Primo Luogotenente Domenico Verde. Il Comandante del COA Generale di Divisione Aerea Antonio Conserva ha introdotto una serie di briefing a cura dello Staff Operativo del COA sulla pianificazione operativa, le operazioni e le esercitazioni condotte nel 2017 e sul programma di lavoro del 2018, che vedrà il COA impegnato su vari fronti, dall'addestramento nel settore del "Comando e Controllo", allo sviluppo concettuale del potere aereo e alla condotta di operazioni complesse di quinta generazione. Nel pomeriggio, il Comandante della Squadra Aerea ha incontrato il personale della base presso la sala conferenze del COA e ha presentato il piano "Squadra 4.0" che recepisce e opera nell'ambito della "Mission" e della "Vision" della Forza Armata illustrate nella stessa sala poche settimane prima dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica. Nel corso della conferenza, il Generale ha sottolineato che "l'elemento nevralgico del progetto Squadra 4.0 è il personale, in particolare i giovani, risorsa preziosissima e futuro dell'A.M.", e ha posto l'accento su quanto sia necessaria una "buona azione di comando, a tutti i livelli, ai fini della motivazione e della completa valorizzazione di ogni militare". A seguire, il Generale Giancotti ha visitato alcune realtà operative del C.O.A., nello specifico la Sala Operativa Nazionale (ITA-AOC) e la Sala Operativa del Reparto Difesa Aerea e Missilistica Integrata (DAMI) all'interno del bunker. La visita si è conclusa con la firma dell'Albo d'Onore, nel quale il Generale Giancotti si rivolge al Comando Operazioni Aeree definendolo centrale per lo sviluppo del Potere Aereo nazionale ed ha ringraziato il personale per "quanto ottenuto con grande impegno e professionalità e per quanto farà per la nostra Aeronautica e la sua operatività".

Il Comando Operazioni Aeree, comando intermedio alle dipendenze del Comando Squadra Aerea, è l'ente preposto ad addestrare, educare e impiegare il personale dedicato all'Air Command and Control delle Forze Armate.

*Fonte Comando Operazioni Aeree - Poggio Renatico
Autore Primo Lt. Roberto Vasaturo*



Accordo per l'addestramento piloti e l'impiego nella ricerca e soccorso



esempio virtuoso di integrazione interforze auspicata dal Libro bianco per la Difesa

Il 7 febbraio l'Aeronautica Militare (AM), rappresentata dal Generale di Squadra Aerea Settimo Caputo, Sottocapo di Stato Maggiore, e la Guardia Costiera, rappresentata dall'Ammiraglio Ispettore Capo Vincenzo Melone, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, Guardia Costiera, Corpo della Marina Militare, hanno firmato un atto di permuta che prevede, da parte dell'Aeronautica Militare, l'erogazione di corsi di specializzazione, abilitazione, qualificazione, addestramento e formazione a favore del personale del Corpo che, quale contropartita, metterà a disposizione un elicottero AW 139 con una disponibilità di 300 ore annue per fini addestrativi.

Tra i vari corsi offerti dall'AM nell'ambito della permuta, particolare rilevanza avranno quelli per i piloti della Guardia Costiera che saranno svolti presso il 72° Stormo di Frosinone. La scuola di Volo per elicotteri dell'Aeronautica Militare rappresenta una eccellenza, sia in campo nazionale che internazionale, grazie alla frequenza anche di allievi piloti di da molti Paesi esteri, tra cui Afghanistan, Gibuti, Libano, Malta, Albania e Kuwait. Inoltre, la base dell'Aeronautica Militare di Decimomannu (CA) verrà messa a disposizione per il rischieramento permanente di parte della componente aerea della Guardia Costiera dedicata alle attività SAR (Search and Rescue) che dislocerà presso la base sarda mezzi, equipaggi e personale tecnico per lo svolgimento di attività di volo e di allarme SAR. Tale iniziativa consentirà alla Guardia Costiera, organizzazione a cui fa capo il coordinamento delle attività di ricerca e soccorso in mare, di svolgere le proprie attività avvalendosi delle strutture dell'AM già operative presso Decimomannu.

L'accordo costituisce un modello virtuoso per realizzare sinergie tra amministrazioni dello Stato e rappresenta un validissimo ed efficace riferimento nell'ottica del possibile futuro sviluppo di attività di cooperazione nei reciproci ambiti operativi. La collaborazione tra Aeronautica Militare e Corpo delle Capitanerie di Porto, Guardia Costiera, Corpo della Marina Militare, fa parte dell'approccio interforze/ interagenzia auspicata dal "Libro bianco per Sicurezza Internazionale e la Difesa" ed è un esempio di ottimizzazione dei processi e della razionalizzazione delle risorse.

Fonte Ministero della Difesa

L'Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica pone in assegnazione 20 borse di studio, del valore di € 250,00 ciascuna, a studenti, figli o nipoti di Soci ANUA, che abbiano conseguito il diploma di Scuola Superiore nel 2017.

I Soci di cui all'Art. 3 dello Statuto ANUA, anche iscritti per l'occasione, possono richiedere la borsa di studio in titolo a favore di un figlio o di un nipote in possesso dei seguenti requisiti:

- aver preso il diploma con una votazione non inferiore agli **80/100**;
- aver conseguito la promozione alla V classe con votazione non inferiore a **8/10**;
- non essere in ritardo* nella carriera scolastica per più di un anno (*requisito non richiesto per studente disabile/invalido - leggen.104/92);
- non aver fruito nell'anno scolastico di altre analoghe provvidenze erogate da istituzioni pubbliche e private.

Le domande dovranno essere inoltrate entro il 30 giugno 2018, via telematica, alla "Presidenza Nazionale ANUA" con indirizzo email: <anua.aeronautica@virgilio.it>, allegando:

- copia del documento di identità dello studente,
- dichiarazione autenticata dei risultati scolastici 2016 e 2017.

Le graduatorie saranno redatte in ordine decrescente, sulla base delle votazioni finali conseguite dallo studente al termine degli anni scolastici 2016 e 2017.

Qualora la parità di merito non consentisse la distinzione dei primi 20 si procederà con sorteggio di esclusione degli esuberanti.

L'esito del concorso sarà comunicato, a conclusione delle valutazioni, via email **entro il mese di ottobre 2018**.

Per l'accredito (bancario o postale) della borsa di studio, dovranno essere comunicate all'ANUA le pertinenti informazioni.

La Segreteria ANUA è disponibile per ulteriori informazioni, martedì e giovedì, ore 09,00 - 12,00 al tel. n. 06 32111740.

Gli Studenti vincitori della Borsa di studio ANUA potranno chiedere la pubblicazione di propri scritti, su "Il corriere dell'Aviatore", riguardanti il mondo aeronautico e spaziale.



Al vertice della Sicurezza Volo dell'A.M.

Venerdì 12 gennaio, nella suggestiva Sala Madonna di Loreto di Palazzo Aeronautica, a Roma, dove è presente un quadro rappresentante la Protettrice degli Aviatori nell'atto di proteggere la Santa Casa durante il volo miracoloso, si è svolta la cerimonia del passaggio di consegne al vertice dell'Ispettorato per la Sicurezza del Volo (I.S.V.) e dell'Istituto Superiore per la Sicurezza del Volo (I.S.S.V.), tra il Generale di Brigata Aerea Eugenio Lupinacci, Ispettore uscente, e il Generale di Brigata Aerea Antonio Maurizio Agrusti, subentrante. La cerimonia è stata presenziata dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli. Il Generale Lupinacci nel suo intervento di commiato, dopo aver evidenziato i principi cardine nell'ambito della cultura della sicurezza del volo, ha tenuto a ringraziare il suo personale senza il quale non si sarebbero potuti raggiungere gli eccellenti risultati sia nel mondo militare che fuori dai confini Nazionali. In particolare, il Generale ha messo in evidenza la ottima collaborazione con il Sottocapo di Stato Maggiore e i Reparti dipendenti che hanno permesso di compiere un'azione incisiva nel campo della Sicurezza del Volo. Ha tenuto a ringraziare, inoltre, il Presidente dell'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo e il Direttore Generale dell'Aero Club d'Italia, per la proficua collaborazione ed i risultati raggiunti nel campo dell'aviazione civile. Il Generale Agrusti, dopo aver ringraziato il Capo di Stato Maggiore per il prestigioso incarico affidatogli, ha invitato il personale della Sicurezza Volo a proseguire sulla strada già intrapresa con lo stesso entusiasmo già dimostrato per le nuove sfide che attendono.... La Sicurezza del Volo, di cui mi accingo a prendere la guida, ha in questo contesto una grande responsabilità ma anche un grande merito, per aver saputo essere interprete di una trasformazione di tutto il comparto Difesa che vede forze diverse per consistenza e tipologia lavorare insieme ad altre amministrazioni statali allo scopo

di fornire un importante contributo alla sicurezza del Paese. Un percorso che è stato portato avanti ricercando sempre maggiore concretezza, ma senza scostamenti da quei valori di riferimento e da quell'etica della responsabilità che da sempre contraddistinguono gli uomini e le donne con le stellette. “ Il Capo di Stato Maggiore, dopo aver salutato gli ospiti intervenuti, ha sottolineato l'importanza della collaborazione con le organizzazioni civili sopra menzionate che operano nell'ambito del settore aeronautico e con le altre Forze Armate e Corpi armati dello Stato che impiegano il mezzo aereo, “nel contesto attuale massima operatività con la massima sicurezza e con la massima efficaciauna sicurezza del volo sempre più presente negli Stormi per ottimizzare la nostra missione e i nostri

obbiettivi.....una sicurezza volo che compia un'azione di prevenzione in modo costante in tutti i livelli della sua organizzazione”.

L'Ispettorato per la Sicurezza del Volo è stato costituito nel 1991 ed è comandato da un Generale di Divisione o Brigata Aerea, che dipende dal Capo di Stato Maggiore. La missione dell'Ispettorato è quella di studiare i problemi connessi alla sicurezza volo e di emanare direttive concernenti la prevenzione, l'investigazione e gli aspetti giuridici degli incidenti di aeromobili militari. L'Istituto Superiore per la Sicurezza del Volo, istituito nel 1995, dipende direttamente dal Capo di SMA ed è presieduto dal Presidente per la Sicurezza del Volo, presidente anche della commissione interministeriale per la sicurezza del volo. L'istituto è costituito dall'ufficio formazione e divulgazione, articolato a sua volta nelle sezioni “formazione e corsi” e “rivista sicurezza del volo”. L'istituto assicura la formazione del personale militare ed appartenente ai corpi dello stato che opera nel settore della sicurezza del volo a livello nazionale. Svolge, altresì, attività editoriali finalizzate a promuovere la cultura della “sicurezza del volo” attraverso la pubblicazione della rivista sicurezza del volo.

Fonte Ispettorato per la Sicurezza del Volo - Roma
Autore T.Col. Filippo Conti



Al Servizio dei Supporti Comando Logistico - Roma



Mercoledì 17 gennaio, nella Sala degli Eroi di Palazzo Aeronautica a Roma, si è svolta la cerimonia di passaggio di consegne al vertice del Servizio dei Supporti tra il Generale di Brigata Giancarlo Lolli, Capo del Servizio uscente, ed il Generale di Brigata Ettore Ciniglio Appiani, Capo del Servizio subentrante. Alla cerimonia, presieduta dal Comandante Logistico dell'A.M., Generale di Squadra Aerea Giovanni Fantuzzi, hanno preso parte numerose Autorità civili e militari oltre al personale del Servizio e ad una rappresentanza degli Enti dipendenti.

Ripercorrendo le tappe salienti del periodo di comando al Servizio dei Supporti, il Gen. Lolli ha voluto sottolineare come, nonostante le scarse risorse a disposizione, grazie alla fiducia concessagli dal Comandante Logistico e con la collaborazione di tutto il personale del Servizio, ogni obiettivo possibile è stato perseguito e conseguito: “i velivoli della F.A. hanno volato col carburante fornito, e in qualità, dal Servizio dei Supporti; tutto quello che c'era da movimentare e trasportare, in patria e fuori Area è stato regolarmente movimentato in conformità alle norme doganali; il

Servizio Automobilistico ha regolarmente fornito in tutta la F.A. i servizi richiesti; presso gli Aeroporti e gli Enti dell'AM il Servizio Antincendi è stato regolarmente fornito; il Supporto alle Operazioni Fuori Area o nelle emergenze Nazionali è stato regolarmente fornito; il Supporto ai comandanti in Patria e Fuori per la verifica delle situazioni ambientali o per la misurazione dei rischi Antinfortunistici è stato regolarmente fornito”.

Il Capo del Servizio uscente, che mantiene l'incarico di Capo dell'Ufficio Generale per la Prevenzione antinfortunistica e la Tutela ambientale, al termine del suo intervento ha ringraziato il Generale Fantuzzi per la fiducia concessagli ed ha espresso un vivo ringraziamento a tutto il personale del Servizio e, al Generale Ciniglio Appiani, il suo profondo augurio di buon lavoro, con la certezza che potrà contare sull'apporto di un potenziale umano di indiscussa competenza professionale.

Il Generale Ciniglio Appiani, dopo aver rivolto un caloroso benvenuto alle Autorità intervenute, ha espresso la propria gratitudine al Generale Fantuzzi per la fiducia concessagli nell'attribuzione dell'incarico alla guida del Servizio dei Supporti, esternando la sincera ammirazione per il personale e la consapevolezza di poter fare affidamento su uomini e donne di assoluto valore, in uno scenario quanto mai incerto e mutevole ed in continua evoluzione, contribuendo alla sicurezza del paese 24 ore su 24 per 365 giorni all'anno.

A conclusione della cerimonia, il Generale Fantuzzi, nel dare rilievo all'estrema importanza dell'attività svolta dal Servizio dei Supporti, soprattutto a favore delle operazioni condotte dalla Forza Armata sia sul territorio nazionale che internazionale, ha ringraziato il Generale Lolli per il lavoro svolto e per i brillanti risultati ottenuti da tutte le componenti del Servizio. Ha rivolto poi gli auguri al Generale Ciniglio Appiani per questo importante incarico di responsabilità in un momento storico in continua trasformazione per meglio adattare la Forza Armata, con agilità e rapidità, all'incertezza dominante degli scenari che ci circondano.

Autore: T. Col. Aniello Fasano





Napoli 2 febbraio 2018

Testo ed immagini del gen.le G.Lenzi - Presidente ANUA Napoli



gen.le di Cd'A. De Leverano; gen.le di Cd'A. Castellano

L'acronimo non è dei più agevoli e pone in difficoltà chi fosse affetto da lieve dislalia o sigmatismo. Si tratta invece, di uno dei più importanti Comandi del nostro Esercito Italiano alle dirette dipendenze del Capo di SME. È dal 1° maggio 2015 che la Campania ospita l'alto comando allocato, dal 28 dicembre successivo, nella prestigiosa sede di Palazzo Salerno che si affaccia su una delle Piazze più belle d'Italia: Piazza del plebiscito. Venticinquemila metri quadrati della piazza, già famosa in epoca Vice-reale (1543), un grande emiciclo della chiesa consacrata a S. Francesco di Paola, due imponenti statue equestri di Carlo e Ferdinando di Borbone, opera del Canova, sono la prestigiosa cornice che accoglie i circa 2300 militari e civili. Tutti agli ordini del Gen.le di C.d'A. Rosario Castellano che, da oggi, ha assunto il comando delle Forze Operative Sud. Onerosissimo il compito che attende il neo comandante subentrato al Gen.le di C.d'A. Luigi Francesco De Leverano che, per trenta mesi, ha coordinato le tre articolazioni dell'Alto Comando sia in Italia sia all'estero. Cerimonia delle grandi occasioni, quindi, che ha visto la partecipazione di tutte le massime autorità cittadine e della regione Campania riunite nella maestosa "Sala dei Baroni" del Comune di Napoli che ha ospitato l'evento.



È raro che una cerimonia militare si svolga in un ambiente tipicamente civile lad-dove le condizioni logistiche, di solito, non sempre sono all'altezza degli even-

ti solitamente caratterizzati da uno stile austero, impeccabile e rispettoso di quelle formalità coeve alla realtà militare. L'eccezionalità dell'evento ha consigliato una location del tutto speciale concessa, con grande disponibilità, dal sindaco di Napoli dott. De Magistris: il Castello Angioino, voluto da Roberto D'Angiò ed affrescato da Giotto verso il 1330, con le raffigurazioni -oggi perdute- degli Uomini illustri dell'antichità: Sansone, Ercole, Salomone, Paride, Ettore, Achille, Enea, Alessandro e Cesare. Sotto il regno di Alfonso d'Aragona (1442-1458) la Sala fu rifatta ed assunse la denominazione di "Sala dei Baroni" perché nel 1486 vi furono arrestati i baroni che avevano partecipato alla congiura contro Ferrante I d'Aragona. Diversi i toni e le finalità della cerimonia odierna che ha visto la presenza della M.O.V.M. Gianfranco Paglia già del 186° RGT paracadutisti, lo stesso comandato anni or sono dal neo Comandante gen.le Castellano in teatri d'impiego lontano dalla Patria.

Brevi ed essenziali, com'è nello stile militare, gli interventi dei generali De Laverano e Castellano che hanno tracciato un breve excursus delle attività compiute e dei propositi relativi a quelle prossime future.

Al termine del breve intervento il gen.le De Laverano ha dato lettura della formula del "riconoscimento", trasmessa dal Capo dello Stato, con la quale, dal 2 febbraio 2018 il gen.le di Cd'A. Rosario Castellano assume il comando del COMFOPSUD.

È seguito l'atteso l'intervento del Capo di SME gen.le di C.d'A. Danilo Errico che dopo i ringraziamenti ed agli auguri di rito alle autorità presenti ed ai due comandanti uscente e subentrante, ha colto l'occasione per illustrare a tutti quali fossero le attuali ed impegnative finalità che l'E.I. sta realizzando specie nel Sud Italia. Il Gen.le Errico ha sottolineato quanto impegnativo sia il "supporto" che il COMFOPSUD ha fino ad oggi dato, e continuerà a dare, alle Istituzioni non solo Campane, impegnate sui delicati fronti della "sicurezza urbana" e della "prevenzione dei reati" cui sono destinate risorse umane pari a circa 5000 uomini su tutto il territorio Nazionale. Speciale rilievo il Capo di SME ha voluto conferire all'impegno dell'E.I. nell'operazione Strade Sicure; ricordando che "L'Esercito Italiano conduce l'Operazione "Strade Sicure", su territorio nazionale, ininterrottamente dal 4 agosto 2008, in virtù della L. n. 125 del 24 luglio che prevede: "Per specifiche ed eccezionali esigenze di prevenzione della criminalità, ove risulti opportuno un accresciuto controllo del territorio, può essere autorizzato un piano di impiego di un contingente di personale militare appartenente alle Forze armate". Né sono stati tralasciati gli aspetti operativi di maggiore spessore che, da anni, vedono impegnato il COMFOPSUD nei maggiori teatri di crisi internazionali quali: il Kosovo (dove è in atto la missione joint enterprise); l'Afghanistan (mix resolute support mission); l'Iraq (mix presidium); la Libia (mix Ippocrate); Il Gibuti e la Somalia presidiate, anche, da contingenti di numerose forze internazionali.

Alcuni Emblemi delle "International Operations" in cui è impegnato l'E.I.



Non potevano mancare, ad un evento così significativo della vita e delle tradizioni di un Alto Comando, tutti i Com.ti dei 5 Reparti dipendenti e quelli rappresentativi delle 5 Regioni in cui opera Comfopsud. La citazione delle operazioni dei Reparti impegnati negli scenari relativi alla "Terra dei Fuochi", "Giubileo della Misericordia", e soccorso agli "eventi sismici" (Rieti, Ascoli, Perugia, Macerata, Ischia), sono stati molto apprezzati dal vastissimo pubblico in sala che, molto probabilmente, non era al corrente di tanto e tale impegno degli uomini e delle donne del COMFOPSUD. Struttura complessa che opera su cinque Brigate ed in altrettante vaste aree territoriali:



Presenti, per l'occasione, numerose decine di Associazioni Comb. che e d'Arma con i loro Presidenti e Labari. Per l'ANUA di Napoli presente il Labaro della sezione, intitolata alla M.O.V.M. Gianfranco

Paglia, il Presidente e l'Alfiere Gen. Lenzi e Cap. Cirillo. Nell'anno che celebra il "centenario" della 1^a G.M. non poteva mancare, nella città che ha ospitato l'importante e significativo evento dell'avvicendamento del Comandante di una grande Unità dell'E.I. una rievocazione storico-canora di quegli anni dolorosi di cent'anni fa. Alla cerimonia, nella settecentesca "Sala dei Baroni" era presente un folto gruppo di studenti del Conservatorio di Musica di S. Pietro a Maiella di Napoli. L'ensemble canora ha intonato una delle canzoni più note nel mondo: "o surdato innammurato", scritta dal poeta Aniello Califano nel 1915, nel pieno delle battaglie italiane. Sulle note della canzone musicata dal maestro Enrico Cannio si è poi conclusa la cerimonia militare con la resa degli "onori" al Capo di SME.

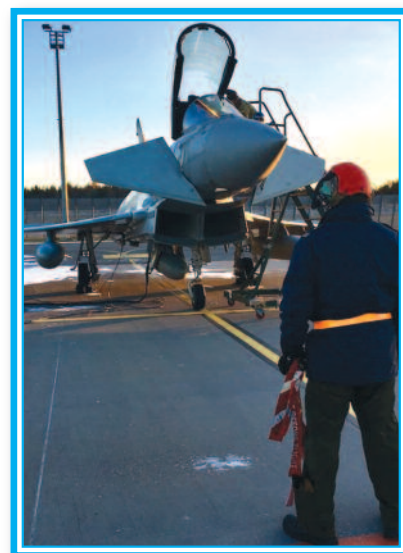


Fonte SMA - Ufficio Pubblica Informazione -21 feb. 2018

La difesa dello Spazio Aereo ad opera dei velivoli della Aeronautica Militare è estesa a Slovenia, Albania e Repubbliche Baltiche. A seguito dei recenti accordi riguardanti le NATO *Assurance Measures*, aggiuntisi al *NATO Air Policing Force offering*, lo Spazio Aereo all'interno del quale i *jet* della Aeronautica Militare sono in questi giorni chiamati ad intervenire include, oltre a quello nazionale, anche quello di Slovenia (su base permanente), della Albania (su base rotazionale con la Grecia) e - da gennaio 2018 per la durata di 4 mesi - quello di Estonia, Lituania e Lettonia. In particolare, per quest'ultima operazione, denominata "*Enhanced Air Policing North - Baltic Eagle*" sono stati schierati quattro velivoli *Eurofighter* presso la Base aerea di Amari (EST), che vede l'impiego di uomini e mezzi sottoposti a situazioni ambientali particolarmente gravose. Per un singolo Paese dell'Alleanza, si tratta di un vero record garantire contemporaneamente la difesa dei cieli di sei nazioni europee e la sicurezza dei loro cittadini.

A tale primato si aggiunge anche un altro traguardo tutto italiano, cioè quello di essere l'unico Paese della NATO ad aver assicurato il dispositivo di Difesa dello Spazio Aereo *ad interim* dei quattro *Air Policing*; Slovenia, Albania, Islanda e Repubbliche Baltiche.

Il *Comando Forze da Combattimento*, che dipende dal *Comando Squadra Aerea*, assicura che il personale impiegato sia pronto ad affrontare al meglio le sfide intrinseche di tali operazioni ed assicura il necessario supporto affinché l'operatività **sia garantita sempre al 100%**, a salvaguardia dell'integrità e della sicurezza dello Spazio aereo NATO, controllato dai CAOC (*Combined Air Operation Centre*) di Torreon e Uedem.



L'IPAMAS è stato intitolato alla memoria del Tenente Remotti - medaglia d'oro al valor militare



Il giorno 11 gennaio 2018, presso la sala F. Baracca della Casa dell'Aviatore, si è svolta la cerimonia di intitolazione dell'Istituto di Perfezionamento e Addestramento in Medicina Aeronautica e Spaziale (IPAMAS) al Tenente medico Francesco Paolo Remotti, Medaglia d'Oro al Valore Militare, ucciso insieme agli altri componenti di un equipaggio della 46^{ma} Aerobrigata, a Kindu nell'ex Congo belga, l'11 novembre del 1961, in missione per conto dell'ONU.

Alla presenza dei familiari del Tenente Remotti e di numerose autorità, la cerimonia ha avuto inizio con il saluto del Generale Ispettore Domenico Cioffi, direttore dell'IPAMAS. L'intitolazione al Tenente Remotti, trucidato a Kindu in missione di pace, ha detto il generale Cioffi, "...gratifica e vivifica il nostro lavoro, finalizzato al miglioramento della specializzazione e professionalità del personale sanitario, in uno stretto legame con la continua innovazione tecnologica dello strumento militare". L'IPAMAS ha assunto la responsabilità di mantenere il ricordo storico del collega caduto a Kindu e di presentarlo ai giovani ufficiali medici e a tutto il personale sanitario che si forma presso l'Istituto per incrementarlo e da esso, ha proseguito il Generale Cioffi: "...trarre un codice d'onore, di lealtà, di senso del dovere, spirito di corpo, amor di Patria, per il nostro quotidiano lavoro e per la nostra vita a servizio della nazione". Il Generale Cioffi ha sottolineato l'importanza di una accurata e sempre aggiornata formazione del personale sanitario, finalizzata tra l'altro a garantire il costante benessere psicofisico del personale navigante e il miglioramento delle sue performance in considerazione degli eccezionali stimoli da cui è sollecitato.

Ha preso poi la parola il Capo del Corpo Sanitario Aeronautico, Generale Ispettore Capo Enrico Tomao, che nel suo breve discorso ha sottolineato come l'intitolazione dell'IPAMAS, eccellenza di forza armata per la formazione, l'addestramento,

l'aggiornamento del personale sanitario e laico, militare e civile, al tenente Remotti, ammirevole figura di Ufficiale medico che ha offerto la propria vita per i valori essenziali del Corpo Sanitario Aeronautico, sia un concreto riconoscimento della sua tradizione e del percorso finora svolto. Il generale Tomao ha concluso esprimendo a nome suo e di tutto il personale sanitario aeronautico, immensa riconoscenza e gratitudine alla famiglia Remotti.

La cerimonia è proseguita con un intervento dell'Ordinario Militare, S.E. Santo Marciànò. Nella sua prolusione su "Etica e Persona", attraverso una accurata analisi sui valori etici, sulla centralità dell'individuo e la difficoltà a riconoscere i veri valori della vita, Mons. Marciànò ha ribadito l'importanza della persona, oggetto dell'Etica, di una rinnovata cultura dell'identità e della differenza, e del ruolo dei militari "...sempre a servizio della persona umana, della sua vita e della sua incomparabile dignità, quale che sia la missione che stiamo portando avanti".

Successivamente si è proceduto alla benedizione della targa che verrà apposta all'ingresso dell'Istituto ed alla consegna, alla famiglia Remotti, della pergamena recante la motivazione dell'intitolazione.

Il Comandante Logistico, Generale di Squadra aerea Giovanni Fantuzzi, ha preso la parola in conclusione della cerimonia. Nel suo breve intervento ha ricordato la figura del Tenente Remotti ponendola come esempio per tutti i militari che si trovano oggi in missione per conto del nostro Paese, ribadendo quanto sia fondamentale per l'Aeronautica Militare il sostegno del Corpo Sanitario al loro svolgimento. Il Generale Fantuzzi ha ribadito poi l'importanza dell'offerta formativa fornita dall'IPAMAS sottolineandone il suo costante aumento, offerta di cui fruiscono anche altre Forze Armate e, attraverso la Formazione a Distanza (FAD) anche organizzazioni civili, con l'effettivo risultato di migliorare le sinergie tra differenti operatori.

*Fonte Comando Logistico - Servizio Sanitario
Autore T. Col. Paolo Fazio*



Conferito il premio "Cavour" al Capitano Cristoforetti



Martedì 16 gen. 2018, nella splendida cornice del complesso cavouri-ano della Città di Sante-na (TO), si è tenuta la XI Edizione del Premio "Cavour", premio conferito ogni anno a personalità di spicco del panorama nazionale che, continuando idealmente l'opera di Camillo Benso di Cavour, si sono distinte in diversi ambiti tra cui il rafforzamento del senso dello Stato e il consolidamento del prestigio del nostro Paese in consessi internazionali. Il Presidente della Fondazione Cavour, Dottor Nerio Nesi, alla presenza del Generale di Squadra Aerea Settimo Caputo, Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, ha consegnato il riconoscimento (una riproduzione in oro dei famosi occhiali dello statista piemontese) al Capitano Pilota Samantha Cristoforetti, Ufficiale dell'Aeronautica Militare ed Astronauta dell'ESA.

In sala erano presenti le Autorità istituzionali ed i rappresentanti di tutte le più importanti realtà, economiche e culturali del territorio. Il Generale Caputo si è rivolto alle Autorità, agli organizzatori dell'evento, alle civiche amministrazioni ed al pubblico presente portando il saluto del Capo di Stato Maggiore e di tutti gli uomini e le donne dell'Aeronautica Militare. Ha quindi ringraziato la Fondazione per aver voluto conferire il prestigioso pre-

mio ad un Ufficiale della Forza Armata specificando che il riconoscimento è motivo di orgoglio per tutta la comunità Aeronautica rappresentando, il Capitano Cristoforetti, un'eccellenza in termini di capacità e professionalità e addestramento. Ha quindi sottolineato il profondo legame che esiste tra "Spazio" ed Aeronautica Militare rammentando le molteplici attività che vedono oggi la Forza Armata protagonista in questa nuova dimensione per lo sviluppo delle attività aerospaziali, in un'ottica di sempre maggiore utilità al Paese.

Il Capitano Cristoforetti, nel ringraziare, ha sottolineato l'orgoglio di appartenenza all'Aeronautica Militare e ha voluto rendere onore a tutti i colleghi che quotidianamente prestano il loro servizio a favore del Paese: "se non avessi vinto il concorso per diventare astronauta avrei continuato la mia carriera di Ufficiale pilota, non mi conoscerebbe nessuno, ma la mia vita in termini di sacrificio per il Paese sarebbe stata molto più grande". A seguire ha "raccontato", rivolgendosi spesso anche ai numerosi studenti presenti in sala, la propria esperienza vissuta a bordo della Stazione Spaziale Internazionale suscitando interesse e ammirazione.

Il premio "Cavour" conferitole ha la seguente motivazione: "Per aver raggiunto, con studi severi e con esperienze straordinarie in Italia e all'estero, livelli di preparazione scientifica, professionale e culturale assolutamente eccezionali. Per aver coronato questi studi e queste esperienze con la partecipazione alle missioni a bordo della Stazione Spaziale Internazionale, nella quale è restata 199 giorni. Per avere così dimostrato un vivissimo attaccamento all'Aeronautica Militare delle quale è diventata, meritatamente, simbolo in tutto il mondo".

Fonte 5° Reparto Stato Maggiore - Roma
Autore 1° Ufficio "Strategie di Comunicazione"

Vertici del Comando Logistico in visita ai Laboratori dell'Università di Roma "Sapienza"

Venerdì 19 gennaio 2018, il Comandante Logistico dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Giovanni Fantuzzi, accompagnato dal Vice Comandante, Generale Ispettore Basilio Di Martino, ha effettuato una visita presso i moderni laboratori del Dipartimento di Ingegneria Meccanica e Aero-spaziale dell'Università "Sapienza" di Roma. La visita si è svolta su invito del Professor Paolo Gaudenzi, Direttore del Dipartimento, nell'ambito dei rapporti di collaborazione e scambio già avviati e consolidati nel tempo.



La visita ha interessato principalmente i laboratori di "Additive Manufacturing" del Dipartimento, dove sono stati acquisiti innovativi macchinari destinati alla produzione di prototipi in metallo e composito. Particolare interesse per la Forza Armata è la possibilità di realizzare, in un unico ciclo di lavorazione,

componenti strutturali anche complessi attraverso tempi di produzione molto ridotti, ottimizzando il ciclo logistico ed evitando le giacenze di magazzino secondo la logica di fabbricazione di componentistica "just in case".

Fonte Com. Log. - Roma Autore Cap. Andrea Fratoni

Il Comandante Logistico visita il 32° Stormo



Martedì 23 gennaio il Comandante Logistico dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Giovanni Fantuzzi, accompagnato da una delegazione di Capi Divisione/Servizio dello stesso Alto Comando, ha visitato il 32° Stormo di Amendola. Ad acco-

gliarlo il Comandante delle Forze da Combattimento di Milano, il Generale Divisione Aerea Silvano Frigerio, ed il Comandante del 32° Stormo di Amendola, il Colonnello Davide Marzinotto. Durante il Briefing di presentazione, al Comandante Logistico sono state illustrate la "Vision" e la "Mission" dello Stormo, con particolare riferimento alle attività logistico-operative. Ampio spazio è stato dedicato alla descrizione della evoluzione infrastrutturale realizzata in funzione dell'acquisizione del J.S.F. (Joint Strike Fighter), nuovo velivolo in dotazione all'Aeronautica Militare. È stato questo un momento di confronto sulle attività in itinere relative ai futuri programmi di medio-lungo termine, in particolare il presunto svolgimento sulla base di Amendola del 4° Corso T.L.P. (Tactical Leadership Programme).

Ha fatto seguito la visita presso le aree logistiche-operative dello Stormo con particolare riguardo alla "cittadella" J.S.F., sede del 13° Gruppo Volo, realizzata secondo criteri di sostenibilità ambientale ed efficienza energetica. La visita è proseguita presso le strutture del 28° Gruppo Volo, sede dei velivoli a pilotaggio remoto impiegati sia in ambito nazionale che in Operazioni al di fuori dei confini nazionali. Il Comandante Logistico ha infine firmato l'Albo d'onore ringraziando il Col. Marzinotto per l'o-

spitalità ricevuta e complimentandosi per l'elevata professionalità mostrata dal personale del 32° Stormo.

La visita del Comandante Logistico dell'A.M. e dei Generali a Capo delle Divisioni e Servizi del Comando Logistico esprime e sigilla le sinergie tra le attività del Comando Logistico e il Comando della Squadra Aerea, quale imprescindibile interlacciamento tra Alti Comandi per la realizzazione di progetti a rilevanza strategica sia sotto il profilo operativo che ambientale. Tale complessa attività si traduce in una cooperazione all'insegna di una interoperabilità ad ampio spettro, in ossequio alla "Vision" e "Mission" del Capo di SMA a cui il Comando Logistico dell'A.M. e il Comando Squadra fanno riferimento, attraverso le proprie attività d'istituto, in favore della Forza Armata e dell'intero paese. Il Tactical Leadership Programme è una organizzazione nata sulla base di un "Memorandum of Understanding" (M.O.U.) sottoscritto da 10 Nazioni (Italia, Spagna, Stati Uniti, Regno Unito, Francia, Belgio, Olanda, Grecia, Germania e Danimarca). La sua missione è quella di migliorare l'efficacia delle operazioni aeree condotte dalle Forze Alleate promuovendo lo sviluppo delle abilità di leadership assertiva e delle capacità di analisi, pianificazione, esecuzione e valutazione di attività aeree "combined" richieste ad un "Mission Commander" e di collaborare attivamente con la NATO sulla base di una "Letter of Agreement" firmata dalle due Organizzazioni. L'Italia che ha aderito al TLP come Nazione firmataria nel gennaio 1996, rappresenta la prima nazione in termini di investimento economico.

Il 32° Stormo, primo Reparto in Europa ad acquisire i velivoli J.S.F., svolge attività operativa, addestrativa e tecnica degli aeromobili a pilotaggio remoto Predator, al fine di acquisire e mantenere la capacità di effettuare operazioni ISTAR (Intelligence, Surveillance Target Acquisition e Reconnaissance) nazionali e di coalizione. Inoltre, completa con i velivoli MB-339, l'addestramento dei piloti di APR su velivoli a pilotaggio tradizionale.



*Fonte Ufficio Generale
Comandante Logistico
Autore T.Col. Biagio Castaniere*

Giuramento Marescialli del “primo corso a nomina diretta”



Venerdì 26 gennaio presso la Scuola Marescialli dell'Aeronautica Militare/Comando Aeroporto di Viterbo si è tenuta la cerimonia di giuramento del primo corso Marescialli a nomina diretta dell'Aeronautica Militare. Il 1° Corso è costituito da cinque Marescialli di terza classe, di cui quattro appartenenti alla categoria/-specialità Supporto Sanità ed il quinto alla categoria Supporto Informatica e Cibernetica. Il corso ha avuto inizio lo scorso 25 settembre e durerà circa sei mesi durante i quali i frequentatori, essendo già laureati e quindi competenti per gli aspetti professionali, acquisiranno nozioni, conoscenze ed esperienze, essenzialmente di carattere militare. Al cospetto del Comandante della Scuola Marescialli dell'Aeronautica Militare e dell'Aeroporto di Viterbo, Colonnello Roger Michele Vai, i cinque Marescialli hanno letto la formula del giuramento sancendo così il loro impegno di fedeltà alla Patria, un impegno che li vincolerà per tutta la carriera ai particolari doveri ed alle forti responsabilità connaturate allo status di militare. L'incorporamento a nomina diretta è una novità assoluta per quanto riguarda il personale

del ruolo Marescialli dell'Aeronautica Militare; infatti al corso partecipa, per la prima volta nella storia della Forza Armata, personale reclutato tra giovani già in possesso del titolo di laurea che viene incorporato direttamente con il grado di Maresciallo di terza classe. La Scuola Marescialli dell'Aeronautica Militare/Comando Aeroporto di Viterbo è posta alle dipendenze del Comando delle Scuole dell'A.M. e della 3^a Regione Aerea di Bari; il Reparto ricopre una duplice missione: da una parte, quale istituto a carattere universitario, ha il compito di provvedere alla formazione militare e morale e all'istruzione professionale specifica dei Sottufficiali del Ruolo Marescialli, nonché al perfezionamento e all'aggiornamento di tale formazione; dall'altra, quale aeroporto militare aperto al traffico civile, fornisce il supporto tecnico-operativo, i servizi alla navigazione aerea e l'attività di force-protection sull'aeroporto Tommaso Fabbri.

*Fonte Scuola Marescialli A.M. - Viterbo
Autore T. Col. Massimo Bambini*



Forze Armate: Cooperare per crescere

Nei primi giorni di febbraio, presso l'Aeroporto Militare di Trapani, sede del [37° Stormo](#), il personale dell'Aeronautica Militare ha ospitato i militari del 6° Reggimento Bersaglieri promuovendo uno scambio di conoscenze sui principali sistemi d'arma in dotazione. L'attività è stata finalizzata a rendere sempre più intero-perabili e sinergiche le Forze Armate così come stabilito dal “Libro Bianco per la sicurezza internazionale e la difesa”. Durante l'incontro sono state condivise preziose informazioni sulla versatilità di impiego dei sistemi d'arma del velivolo Eurofighter e del nuovo mezzo VBM “Freccia” in dotazione all'Esercito. Il [Comandante del 37° Stormo, Colonnello Salvatore Ferrara](#), ha evidenziato ai presenti come, negli scenari futuribili, l'interoperabilità di mezzi tecnologicamente avanzati sia non soltanto un requisito operativo, ma un obbligo morale in un clima di esigue risorse disponibili. Il [Colonnello Agostino Piccirillo, Comandante del 6° Reggimento Bersaglieri](#), intervenendo a sua volta, ha enfatizzato la necessità di conoscere le capacità delle altre piattaforme per potersi integrare efficacemente e sinergicamente, accrescendo le proprie capacità operative. L'Eurofighter, con cui lo Stormo assicura la sorveglianza dello spazio aereo nazionale, sarà nel futuro in grado di operare e addestrarsi con il mezzo “Freccia” rispondendo diretta-



mente alle sue richieste e dando così massimo supporto alle truppe a terra. Una maggiore interoperabilità interforze resa necessaria dai moderni scenari. Ed è proprio l'integrazione ad essere l'obiettivo delle Forze Armate, poiché gli scenari attuali non permettono di affrontare lo sforzo come single-service, ma

soltanto guardando con occhi e specializzazioni differenti, si può ottenere il migliore risultato, mettendo a frutto la professionalità e la specialità di ognuno.

Fonte 37° Stormo - Trapani Autore Cap. Ragona Ilaria

Il Comandante Logistico dell'A.M. in visita a Guidonia



Mercoledì 7 febbraio il Comandante Logistico Generale di Squadra Aerea Giovanni Fantuzzi, accompagnato dal Capo dello Stato Maggiore del Comando Logistico, Generale di Brigata Aerea Giovanni Magazzino, dal Capo Reparto di Commissariato, Brigadier Generale Giuseppe Midili e dal Comandante della 2° Divisione del Comando Logistico, Brigadier Generale Astolfi, si è recato in visita alla Direzione di Commissariato di Guidonia. Al loro arrivo sono stati accolti dal Direttore della Direzione di Commissariato Colonnello Michele Minenna e dal Presidente dei Sottufficiali, Sergenti e Graduati, Luogotenente Armando Mormile. Il Gen. Fantuzzi ha preso parte al briefing illustrativo della Direzione dedicato alle attività svolte per la Forza Armata nei settori del Procurement Militare, del Management dei Materiali e del Testing dei Materiali, pilastri dell'attività svolta dalla Direzione di Commissariato. Successivamente si è svolto un approfondimento circa le caratteristiche della Stazione Appaltante - Direzione di Commissariato e delle progettualità in corso, legate al conseguimento della certificazione quale Stazione Appaltante e della certificazione di qualità ISO 9001/2015 per il Laboratorio Merceologico. Alla Direzione si riconducono anche le attività legate alla gestione dei fondi per la realizzazione di progetti comuni tra Dicasteri, affidata al Direttore di Commissariato nella funzione di Funzionario Delegato. Il Comandante Logistico ha riconosciuto come l'attività svolta dalla Direzione di Commissariato sia strategica e lungimirante in chiave di realizzazione della *Mission* del Comando Logistico. La visita è proseguita con la visione delle strutture del sedime e con la visita al Magazzino Centrale di Commissariato dove ha avuto luogo la presentazione del sistema semi-automatizzato per la gestione dei capi di vestiario. Dopo il tradizionale scambio dei Crest il Comandante Logistico ha firmato l'Albo d'onore.

La Direzione di Commissariato, alle dipendenze del Reparto di Commissariato, cura l'acquisizione, la gestione, la sperimentazione ed il collaudo dei materiali di casermaggio, vestiario ed equipaggiamento per i Reparti dell'Aeronautica Militare; opera con specifiche competenze ed attrezzature al testing degli "equipaggiamenti di volo" ed è organo consultivo per le analisi chimiche del gasolio, dei pellami e dei tessuti per la Forza Armata.

Fonte Comando Logistico - Roma Autore Col. Michele Minenna

Antartide: conclusa la XXXIII spedizione

19 Febbraio 2018

L'Aeronautica Militare ha fornito un contributo di particolare importanza per la realizzazione della pista semi-preparata di Boulder Clay. Con più di cinquanta progetti scientifici portati a termine si sono concluse, con la cerimonia di ammainabandiera presso la stazione antartica Mario Zucchelli di Baia Terra Nova, le attività della XXXIII Campagna estiva 2017-2018 del Programma Nazionale di Ricerche in Antartide (PNRA) finanziata dal MIUR con il coordinamento scientifico del CNR e logistico dell'ENEA e la partecipazione delle Forze Armate.

Fonte Stato Maggiore Difesa - Ufficio Pubblica Informazione



Il Generale del Ruolo delle Armi in visita al Centro Tecnico Rifornimenti (CTR) di Fiumicino



Un'attenta disamina delle problematiche del Reparto ha caratterizzato la breve ma intensa visita che il Generale del Ruolo delle Armi, Generale di Divisione Giorgio Baldacci, ha effettuato presso il Centro Tecnico Rifornimenti (CTR) di Fiumicino, lo scorso 15 febbraio.

Accompagnato dal Generale di Brigata Ettore Ciniglio Appiani, Capo del Servizio dei Supporti del Comando Logistico AM, al suo arrivo il Gen. Baldacci è stato accolto dal Colonnello Roberto Palmisano, Comandante il CTR; presenti anche i comandanti degli dipendenti dal CTR, il Ten. Col. Roberto Ruaro, Comandante la Rete POL di Parma, il Ten. Col. Salvatore Meoli, Comandante il 1° GRS di Novara, il Ten. Col. Luca Zorzan, Comandante il 2° Gruppo Manutenzione Autoveicoli di Forlì, il Ten. Col. Nicola Angiulli, Comandante il 3° Gruppo Manutenzione Autoveicoli di Mungivacca (BA), ed il Magg. Rossano Rocco Coppari, Comandante il 65° Deposito Territoriale di Taranto.

Nel corso del consueto briefing, al Gen. Baldacci sono state presentate le peculiari attività di pertinenza del CTR, costituito il 28 marzo 2006 a seguito della chiusura del 6° Deposito Centrale e della riorganizzazione delle funzioni tecnico-logistiche precedentemente assolate dalle Direzioni Territoriali dei Servizi di Bari e Milano; tra queste le attività tese ad assicurare l'acquisizione, il rifornimento e la gestione delle attrezzature, dei materiali e dei mezzi nei settori della motorizzazione, carbolubrificanti auto/avio, ossigeno avio, controlli chimico/fisici, antincendi, C.B.R.N., fotografico e tipografico, al fine di garantire l'assistenza tecnica, logistica agli enti dell'Aeronautica Militare. Successivamente, gli approfondimenti curati dai comandanti degli enti dipendenti hanno consentito di illustrare le realtà professionali espresse nei rispettivi settori di competenza, molto eterogenei tra loro ma tutti funzionali all'operatività della Forza Armata quali, ad esempio, le operazioni doganali, la movimentazione internazionale dei materiali relativi ai sistemi d'arma Tornado/Eurofighter/F35, la manutenzione degli automezzi ad

alta valenza operativa e dei gruppi elettrogeni, sia in Italia sia presso i contingenti impegnati all'estero nelle Operazioni Fuori dai Confini Nazionali.

“Dalle vostre esposizioni – ha detto il Gen. Baldacci rivolgendosi ai comandanti al termine della visita – ho potuto apprezzare la vostra opera silenziosa che, pur lontana dai riflettori, risulta essere molto importante e vitale per la Forza Armata. Mi compiaccio per quello che fate e, soprattutto, per la passione con la quale operate in seno ai vostri comandi. La vostra dedicata professionalità merita di essere diffusa, condivisa e comunicata. Quale Generale del Ruolo delle Armi, sono veramente molto orgoglioso di voi”.

Dopo la firma dell'Albo d'Onore e le foto di rito, il Col. Palmisano ed i suoi comandanti hanno consegnato al Gen. Baldacci il tradizionale Crest dei rispettivi reparti, suggellando così l'importante significato che la visita del Generale del Ruolo delle Armi ha rappresentato per questi enti e il Servizio dei Supporti del Comando Logistico AM.

La visita al CTR si inserisce nel programma delle visite conoscitive che il Gen. Baldacci intende effettuare presso le articolazioni poste sotto il comando di ufficiali del Ruolo o, comunque, presso quei reparti ove emergano le peculiarità professionali da questo espresse nei diversi settori specialistici della Forza Armata, al fine di condividere con il personale del Ruolo delle Armi i lineamenti programmatici e le trasformazioni organizzative in atto.

Il Generale del Ruolo delle Armi è il consulente del Capo di SMA per le questioni riguardanti il Ruolo, con particolare riguardo alla formazione ed ai profili d'impiego del personale, nonché per le questioni tecniche dello specifico settore.

Fonte Ufficio del Generale del Ruolo delle Armi
Autore Col. Francesco De Simone



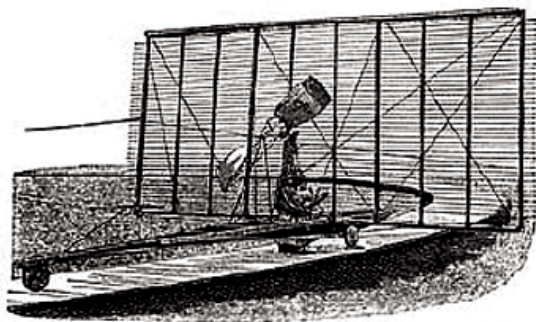
(Segue da "Il Corriere dell'Aviatore" nr. 1-2/2018)

1892

1. Il più pesante dell'aria, elicotteri ed apparecchi.
2. Cervi volanti e libratori. 3. Il più leggero. 4. Scienza e tecnica.
5. Documenti relativi ad Almerico Da Schio.

Il più pesante dell'aria, elicotteri ed apparecchi

Émile Veyrin, per dare un aspetto pratico alle sue osservazioni e dei calcoli alle proprie esperienze, costruisce un piccolo modello di apparecchio, od elicottero, estremamente semplice, composto di un'unica elica a piccolo passo, con asse di rotazione inclinato sull'orizzontale, in modo da ottenere sostegno e propulsione; una coda, convenientemente lunga, impedisce alla navicella di ruotare in senso contrario all'elica; il centro di gravità è leggermente in avanti, affinché l'apparecchio conservi la propria posizione orizzontale durante la marcia: quando sarà realizzato in grande, è previsto che venga munito di un motore a vapore. I piccoli modelli, costruiti come apparecchi dimostrativi, son azionati dallo svolgimento rapido di una funicella e volano con una stabilità impressionante!¹



Phillips's Flying Machine—built of narrow slats like a Venetian blind.

In seguito alle numerose esperienze iniziate nel 1885, Sir Orazio Phillips costruisce un grande apparecchio, con un quadrato verticale in acciaio che serve da supporto a 50 lame in legno orizzontali, dello spessore di 3 mm., un po' inclinate, parallele tra di loro.²

L'insieme forma una persiana o meglio una gelosia. Studia molte forme prima di fermarsi sul profilo definitivo. Ogni lama è di 5,80 m. di lunghezza e di 38 mm. (quasi 4 cm.) di larghezza. Il quadro è di 5,50 m. x 2,40 m. e la superficie totale è così di 13 mq.; la navicella è di 7,50 m. x 0,90 m. su tre ruote, con una piccola macchina "Compound" con caldaia, meraviglia della meccanica, azionante un'elica di 1,98 m. di diametro. In tutto l'apparecchio in ordine di marcia pesa 163 kg. La macchina a vapore è di 5,5 HP. Vien sperimentato su una pista circolare di 60 m. di diametro, sulla quale può rullare, tenuto da un filo di acciaio al centro di essa. Sotto l'azione dell'elica l'aereo avanza, a crescente velocità, sollevandosi dal suolo. Phillips ha adottato, però, la saggia precauzione di lasciare che una delle tre ruote (quella anteriore) opportunamente zavorrata non si stacchi dalla pista, sollevandosi invece le altre due. Anche con un sovraccarico di 32,5 kg., la parte posteriore dell'aeroplano si stacca dal suolo percorrendo 50-60 m.

Samuel Pierpont Langley, studioso di prim'ordine, segretario dell'Istituto Smithsonian di Washington e membro corrispondente dell'Académie des Sciences di Parigi, realizza quest'anno il primo modello di aeroplano a vapore, con due piani di sustentazione inclinati (due cellule monoplane in tandem), dall'avanti all'indietro, uno dietro all'altro, una sorta di ampliamento dell'aeroplano di Alphonse Pénaud, cui somigliano tutti i prototipi che danno dei soddisfacenti risultati. L'inclinazione dei piani è variabile, per attaccare l'aria sotto l'angolo che si voglia. Una macchina a vapore aziona due eliche ruotanti in senso inverso. Quest'apparecchio viene studiato segretamente in tutti i minimi particolari, con assiduità ed attenzione, ma, opportunamente trasformato, se ne saprà qualcosa soltanto nel 1896.³ Johannes Gerardus Wybo Fijnje Van Salverda pubblica all'Aja "De Luchtvaart" con estratti degli esperimenti di S.P. Langley ed un articolo di John P. Holland.⁴

Guido Castagneris ottiene il 25 marzo la privativa industriale per un apparato di navigazione aerea (richiesta il 18 dicembre scorso), ottenuta col produrre correnti artificiali proprie ad elevare e sostenere il veicolo.⁵

L'apparecchio consisterebbe in una cassa metallica o di legno, oblunga prismatica a sezione trapezoidale con la base maggiore in alto, i fianchi inclinati a 45°, chiusa superiormente ed aperta al basso da una luce a forma di tronco di piramide con superfici curve d'area proporzionale al volume ed al peso di tutto l'apparecchio; all'esterno dei due fianchi lunghi ed inclinati vi sono più fori con corrispondenti eliche le quali, mosse da un motore elettrico estraggono l'aria dall'interno della cassa stessa determinandovi una depressione continua rispetto all'aria esterna, per la quale a mezzo della luce o apertura inferiore si stabilisce una potentissima corrente aerea artificiale, diretta in alto dall'esterno verso l'interno a velocità di 150-200 m./sec. la quale, urtando contro le facce inclinate dall'apertura inferiore contro la volta della cassa stessa, conformata a doppia curva d'ala, per la resistenza incontrata su quelle grandi superfici, dovrebbe sollevare e tenere in sustentazione l'apparecchio.

Lawrence Hargrave quest'anno progetta un aeroplano a propulsione con ali battenti.⁶

Nel «Bollettino delle Privative Industriali» italiane troviamo un apparecchio aerostatico di Natale Fabbica: si tratta di una specie di elicottero, che si compone d'un paracadute, sopra ad una navicella, in cui si trova il motore (non meglio specificato), che dà il movimento all'albero dell'elica sovrastante a tutto il sistema. Descrizione però molto sommaria e non accompagnata da figura.⁷

Gustave Hermite esegue delle esperienze con un piccolo elicottero da lui costruito, con dei piccoli aeroplani e con dei cervi volanti perfezionati. Ammalatosi, si ritira poi a vita privata, seguendo però sempre i progressi dell'aeronautica. Morirà a Bois-Colombes il 9 novembre 1914.⁸

³ LECORNU, pp. 355-56; MANCINI.

⁴ Vi è anche un'edizione americana successiva: J.G.W. FIJNIE van SALVERDA, *Aerial Navigation*, translated by George E. Waring jr., 8°, N.Y., 1894.

⁵ BOFFITO, *Supplemento*; «Bollettino delle Privative Industriali», 1892, semestre I, p. 348 con fig.

⁶ DOLLFUS & BOUCHÉ, p. 146, *Aéroplane à propulsion par ailes battentes*.

⁷ Natale FABBICA, *Apparecchio aeronautico*, Milano, «Bollettino Privative Industriali Regno d'Italia», 1892, p. 1377, n. 1484.

⁸ MANCINI.

¹ LECORNU, p. 340; MANCINI.

² LECORNU, pp. 352-53; MANCINI.

Cervi volanti e libratori

Il capitano inglese Robert Baden Powel (il medesimo che nel 1907 fonderà lo scautismo mondiale) riprende i suoi studi sui cervi volanti iniziati nel 1887, interrotti per cinque anni.⁹

Il 31 agosto Dudley Hill s'innalza a bordo di un cervo volante alto 6,60 e lungo 4,80 m., del peso di 15,40 kg.; il 2 ottobre ha luogo, presso Rouen, un concorso di cervi volanti: il più grande è di 12 m.; il record di altitudine viene raggiunto da uno di essi ed è di 2.600 m.¹⁰

Non disponendo di un terreno sufficiente, Lilienthal si trasferisce tra Steglitz e Südende, dove esistono delle collinette di una decina di m. di altezza. Il suo "planeur" vien ingrandito e portato a 16 mq., pesa 24 kg. ed ora, volando contro vento, percorre più di 80 m.¹¹



Il più leggero

Il capitano del Genio conte Alessandro Pecori Giraldi lascia il servizio attivo nel 1892, per passare alla Direzione dello Stabilimento "Armstrong" di Pozzuoli: dal 1884 al 1892 ha effettuato 26 ascensioni libere.¹² Al comando della Compagnia Specialisti gli succede in gennaio il capitano Di Gennaro ed in questo periodo viene impiantata una piccola officina meccanica per lavori aeronautici ed esperimenti.¹³

I compiti assegnati alla Compagnia vanno sempre più estendendosi, le sue mansioni si rendono sempre più complesse (la fotografia e lo studio dell'atmosfera ne divengono parti sempre più importanti), il comandante di essa segnala allora la convenienza di riunire tutti i servizi di aeronautica in un ente organico di maggiore importanza. Il Ministero, prendendo in considerazione la proposta, fa conoscere al 3° Reggimento Genio l'intenzione di formare due *Compagnie specialisti* e di riunirle in *Brigata*.

L'idea di toccare i 10.000 metri di altitudine con un pallone sonda, ventilata nella seduta del 3 dicembre 1873 dalla "Société Française de Navigation Aérienne", vien ripresa nel 1881 da Mouillard, ma incomincia a concretizzarsi solamente nel 1892, con le comunicazioni del Comandante Charles Renard, di Goyon, Louis Capazza e Gustave Hermite all'"Académie des Sciences".

⁹ Luigi DE FEO, *Notizie sui cervi volanti*, «Rivista di Artiglieria e Genio», 1898, IV, pp. 341-42.

¹⁰ Cronologia aeronautica francese.

¹¹ LECORNU, pp. 343-44.

¹² Nel 1887-1888 il conte Alessandro Pecori Giraldi ha eseguito con tre palloni frenati le operazioni del gen. Alessandro Asinari di San Marzano in Eritrea, con due parchi leggeri sommezzabili, compiendo la prima ascensione aerostatica dell'Africa; MANCINI; GROSSI; ABATE.

¹³ Secondo la *Cronistoria*, I, gli succede il capitano Maurizio Mario Moris del Genio.

Hermite fa ancora di più: infatti il 17 settembre, a Noisy-le-Sec lancia un pallone-sonda, di carta verniciata, il quale solleva un barometro come testimonianza. Nuovamente, il 27 novembre, un piccolo pallone di carta, sollevato a petrolio, tocca 9.000 m. di altezza, andando a cadere a Sainte-Florence, in Vandea, a 350 km. da Parigi: toccherebbe quindi a lui il primato di aver realizzato, per primo, l'esplorazione dell'atmosfera con dei palloni-sonda, metodo che d'ora in poi arricchirà la scienza di dati importantissimi. Perfeziona inoltre la strumentazione!¹⁴

Il pallone "Jupiter", montato da G. Besançon, Porlier e Demyer, l'11 luglio scende nella Manica verso il Mare del Nord, ed i tre vengono salvati dalla "Germania" comandata da Dierks.¹⁵

Louis Capazza esperimenta il suo interessante aerostato a paracadute con rete o "parachute filet", elevandosi da solo, il 12 luglio, da "La Villette", a grande altezza, atterrando poi facilmente. È uno dei precursori dei palloni sonda.¹⁶

Il pallone "Le Vélo" il 27 aprile parte da Tolone, pilotato da Marché, con a bordo anche Guérin, ma finiscono in mare, per cui si scoraggia.¹⁷

Georges Besançon e Maurizio Farman compiono numerose ascensioni di durata e di distanza.

Besançon, dedicandosi dal 1885 allo sviluppo ed al progresso della locomozione aerea, nel 1892 fonda la rivista tecnica illustrata «L'Aérophile», dell'"Union Aérophile de France", che si afferma come uno dei più importanti mensili aeronautici.¹⁸

L'esplorazione dell'atmosfera vien inaugurata immediatamente all'indomani delle realizzazioni dei fratelli Mongolfier limitandosi, per più di un secolo, ad altitudini sotto i 10.000 metri. Hermite e Besançon nel 1892-93 si propongono degli obiettivi più elevati.

Ad altezze maggiori si arriva dapprima con dei palloni sonda, recanti apparecchi sospesi ad un paracadute. Francesco Siacci scrive, negli atti della "Reale Accademia delle Scienze" di Napoli: *Della costituzione atmosferica quale risulta dalle osservazioni aerostatiche di James Glaisher e sopra una nuova formola barometrica per la misura delle altezze*.¹⁹

Pericle Gamba redige dei brevi cenni sui palloni sonda, da quando Hermite e Besançon il 4 ottobre ne hanno lanciato un altro a Noisy-le-Sec.²⁰

¹⁴ LECORNU, pp. 298-99.

¹⁵ Cronologia aeronautica francese.

¹⁶ DOLLFUS & BOUCHÉ, p. 154; Louis Capazza è uno dei precursori del pallone sonda (questa esperienza verrà ripetuta 39 volte e l'ultima verrà eseguita a Bucnel 1920); nei resoconti dell'"Accademia delle Scienze" pubblica le osservazioni sull'elettricità atmosferica mediante i palloni legati; dopo 150 ascensioni libere, progetta un dirigibile lenticolare che inizia a costruire, senza terminarlo; passerà ingegnere e pilota alla "Clément Bayard", coronando quindi la sua carriera con la traversata della Manica, per la consegna del «Morning Post»; MANCINI.

¹⁷ Cronologia aeronautica francese.

¹⁸ Georges Besançon è segretario generale dell'"Aéro Club de France", tesoriere della *Commissione Permanente Internazionale d'Aeronautica* e segretario generale dell'"Association Générale Aéronautique".

¹⁹ F. SIACCI, «Atti della R. Accademia delle Scienze di Napoli», II, VIII, n. 11 ed estratto.

²⁰ Léon-Philippe Teisserenc de Bort si applica a realizzare un dispositivo di registrazione leggero ed abbastanza preciso, perfezionato da Richard Assman ed Hugo Hergesell (*meteorografo*) e poi dal prof. Pericle Gamba, dell'Osservatorio Geografico di Pavia, il quale in seguito lo ridurrà di peso, per farlo arrivare a 37.000 m.; altro studioso è Rodolphe Soreau; MANCINI.

Eugenio Semmola pubblica, nei Rendiconti dell'«*Académie des Sciences*», le osservazioni sull'elettricità atmosferica mediante i palloni legati.²¹

Da un articolo di de Fonvielle, sulla «*Lumière Électrique*» del 1889, si rilevano alcuni dati, circa un nuovo pallone di 105 mc., per segnalazioni elettriche. Agli inconvenienti di opacità di questo, rimedia nel 1892 Eric Stuart Bruce con il suo pallone luminoso, di sostanza trasparente, nel cui interno son delle lampade ad incandescenza, inserite nel circuito di una batteria che permette tutte le combinazioni della scrittura Morse; altre lampade esterne permettono una visione migliore. Bruce telegrafa le parole "ponte ricostruito", scorte ad occhio nudo a 25 km. di distanza! L'uso di lampade ad incandescenza in un ambiente pieno di idrogeno o di gas illuminante, qual è quello dell'aerostato, non costituisce pericolo.²²

In Russia, dagli aerostati "Orel" e "Berkul", vengono fatte delle negative su pellicola dei luoghi percorsi, inviate a Pietroburgo con dei colombi viaggiatori.²³

Mallet compie, da solo, un'ascensione in pallone di 32 ore con uno scalo.²⁴

Il Capitano A. Barthes, pubblica uno studio sui movimenti dei palloni.²⁵

Alberto Caprilli scrive *La trasformazione dell'energia del movimento d'un globo aerostatico e in generale di un corpo qualunque immerso in un fluido*.²⁶

Fin da ora l'ingegnere svedese Salomon August Andrée progetta di raggiungere il Polo Nord in pallone; realizzerà il suo sogno, invero molto sfortunato, nel 1897.²⁷

Grazie a dei generosi contributi, può mettere in atto il suo progetto. Fa costruire un pallone di 4.500 mc. da Lachambre, atto a tenere l'atmosfera per 30 giorni. La navicella contiene le provviste, tutti gli strumenti ed una cuccetta dove gli aeronauti devono andare solo per il riposo, poiché normalmente dovranno occupare una sorta di piattaforma sovrastante. Tra il pallone ed il cerchio di carico vi è un cono di tela, contenente nelle sue tasche l'equipaggiamento per il ritorno sulla banchisa, delle slitte, un canotto pieghevole, delle provviste per quattro mesi ed anche delle armi. In seguito alle esperienze che compie in Svezia, Andrée spera di poter dare una certa direzione per mezzo del *guide-rope* combinato con una vela, per equilibrare automaticamente il pallone. Per evitare dei disturbi magnetici, nulla è in ferro. Ha studiato tutto attentamente, ma gli sfugge che i materiali, troppo pesanti, lascino troppo poco posto alla zavorra. Inoltre, i suoi compagni non avranno sufficiente preparazione aeronautica né artica.²⁸

Anche il celebre esploratore norvegese Fridjof Nansen è tra coloro i quali prevedono l'uso dell'aerostato per le esplorazioni arti-

che, sia in ascensioni frenate, sia sorvolando il Polo. All'atto pratico, non se ne può però servire.²⁹ A proposito di viaggi aerei e di esplorazioni, ricordiamo: *Sul Baltico, rimembranze* di Philo Junio,³⁰ ed il libro di Léo Dex e Maurice Dibos, sui viaggi aerei di lungo corso.³¹

Il conte Almerico da Schio scrive varie pagine intorno agli esperimenti del prof. Pasquale Cordenons, relativi alla sua aeronave ed al suo motore leggero. Re Umberto e la Regina Margherita offrono 3.000 lire alla Società vicentina in seguito alla lettura di un articolo.

Dal punto di vista ludico scorgiamo il programma per l'ascensione, nel pallone libero "Città d'Ancona" montato con trapezio volante da Cesare Antonucci, a Roma, il 2 ottobre.³²

Nel 1892 Steffanini (che si fa chiamare *Stephenson* ma è milanese di Porta Romana), con un "pallone libero", che è in realtà una mongolfiera, effettua varie ascensioni.

In aprile Cirillo Steffanini si è esibito al trapezio legato al pallone, al Giardino Garibaldi di Iseo, finendo con un tuffo nel Lago. Gli incassi ammontano a 1.820,5 lire, un quinto delle quali devolve al locale orfanotrofio. Dedotte però le spese, non gli resta molto. Il 29 maggio è a Montichiari e mons. Luigi Borsa di Cigliole ne è entusiasta: i ragazzi dell'oratorio locale assistono gratuitamente alla partenza. Poco dopo, l'aeronauta va ad atterrare presso il fiume Chiese, sulla destra della strada per Brescia. Sette lastre fotografiche testimoniano l'esibizione del 24 luglio sulla pista del "Veloce Club" di Milano, in via Vivaio: in esse lo si scorge a testa in giù, appreso al trapezio sotto la mongolfiera "Forza e Coraggio". Come si legge in un depliant, la "Società dei divertimenti di Borgo San Donnino" organizza un volo di Steffanini, al termine di corse velocipedistiche e di gare di cavalli al trotto, spettacolo che termina con dei fuochi d'artificio. Il giornale «*Cronache di Lecco*» registra un volo da Lecco sin oltre la cima di San Martino (o meglio del Coltignone), il 24 settembre. Il 9 ottobre, a Castenedolo, essendosi impigliato con il pallone su una carrucola, rischiando di andare a fuoco, è stato tutto rinviato al giorno seguente, creando però malcontento che è sfociato in atti di violenza. Il 10, prima di esibirsi, l'aeronauta ha rampognato duramente la folla, acuendone però l'irritazione. L'ultima domenica di questo mese e la prima di novembre "L'ormai celebre Steffanini Cirillo" si esibisce in due ascensioni da Piazza Castello di Mantova "eseguendo prima umoristici e brillanti esercizi di aeronautica e ginnastica", come riporta «*La Provincia di Mantova*» del 31 ottobre, alla quale rilascia una lunga intervista. Da un'effemeride dell'11 dicembre sulla «*Gazzetta dell'Emilia*» e sul «*Monitore di Bologna*» si apprende che Steffanini "effettuerà oggi una seconda ascensione". Non è nota la data della prima.³³

²¹ E. SEMMOLA, *Observations sur l'électricité atmosphérique en ballon captif*, «Comptes Rendus Académie des Sciences», t. 114, Paris, 1892, pp. 354-55.

²² PALUMBO.

²³ PALUMBO.

²⁴ DOLFUSS & BOUCHÉ, p. 134.

²⁵ A. BARTHES, *Étude graphique et géométrique du mouvement des ballons libres*, a. V, 1892, p. 1.

²⁶ «Atti del Reale Istituto Veneto», s. VII, t. III, 1891-92, pp. 857-80.

²⁷ GENTILE.

²⁸ DOLFUSS & BOUCHÉ, p. 150.

²⁹ LECORNU, p. 318; MANCINI.

³⁰ Philo JUNIO, *Sul Baltico. Rimembranze di*, Carlo Babini (E. Reggiani), 1892, 16°, pp. XXIII, 190.

³¹ Léo DEX, Maurice DIBOS, *Voyages aériens au long cours. Les aérostats et l'exploration du continent américain. Ouvrage contenant une étude du régime des alizés à la surface des continents*, Paris, 1892, 8°, pp. 223, fig. 21, carte 1.

³² Cesare Antonucci, Roma, Tip. Legale, con piccole vignette delle acrobazie, 300 x 105, Milano, Civica Raccolta Stampe e catalogo *Esposizione dell'Aeronautica Italiana*, Milano, 1934, p. 39.

³³ Angelo LODI, *Steffanini story*.

Scienza e tecnica

Da un articolo di sir Hiram Maxim, la «*Minerva*» pubblica *I progressi della Navigazione aerea*. Anche la rivista «*Emporium*» ne riporta uno suo.³⁴

In America Zahm studia la resistenza dell'aria e delle correnti aeree, prima con un anemometro registratore universale e, quindi, con uno speciale "aerodromo", nel quale ha costruito un lungo corridoio tubolare a sezione quadrangolare, di circa 1,8 m. di lato, munito di ventilatore e di elica, per la produzione artificiale di correnti aeree, e per le misurazioni costruisce un registratore apposito, il quale segna la velocità e la pressione del vento.³⁵

Louis-Paul Cailletet e Colardeau seguono un metodo per studiare la resistenza dell'aria, adottato successivamente da Gustave Eiffel. Su questo argomento abbiamo anche degli scritti di Francesco Siacci, nella «*Rivista di Artiglieria e Genio*».³⁶

Étienne Jules Marey, membro dell'«*Institut*», proietta su di uno schermo la serie di immagini sul volo degli uccelli: i suoi studi cronofotografici diventano basilari per la cinematografia.³⁷

A Palermo Edoardo Guzzo presenta, al «*VII Congresso degli Architetti ed Ingegneri*», una memoria intitolata «*Laeronavigazione*».³⁸

Nutrendo un po' di nostalgia per il passato, Antonio Fiacchi ricorda nel capitolo di un libro su *Bologna d'una volta*, scritto in gergo, i *Ricordi di giovinezza narrati dal Signor Pirein*, con gli aeronauti Francesco Zambeccari, Francesco Orlandi, Luigi Piana e Poitevin.³⁹

Hippolyte Panhard, figlio del socio di Levasseur, guida da Parigi a Nizza un'automobile del padre, tenendo un diario di viaggio, alla spericolata velocità di 20 km. orari (date le strade dell'epoca!). Il primo giorno copre 145 km., ma il problema maggiore è la benzina. Riesce a procurarsene 20 litri dal proprietario di un aratro a motore. In una cittadina ne acquista da un droghiere! Arriva a Nizza in otto giorni, dopo aver fatto correre dietro monelli, abbaiare cani ed aver suscitato moltissimi sospetti in gatti e polli! A Nizza invece desta l'entusiasmo della Granduchessa

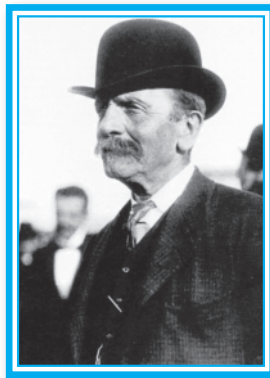
Michela di Mecklenburg e l'interesse di molti inglesi, abituali frequentatori della famosa "Promenade".⁴⁰

Berliner sviluppa un sistema per realizzare parecchie copie dello stesso disco. Verso il 1895 l'ebanite verrà sostituita con una composizione di gommalacca.

Il fisco scozzese James Dewar, in un ciclo di conferenze sui gas liquefatti, alla «*Royal Institution*» di Londra, ha la prima idea di un termos. Diventerà uno strumento prezioso per gli esploratori. William Painter brevetta a Baltimora il tappo a corona e l'apribottiglia di ferro. Nascono così anche i re dei tappi.⁴¹

Documenti relativi ad Almerico da Schio

-*Aeronave Cordenons, A che siamo?* Vicenza, Fabris successori, tip. Burato, 4°, pp. 4, settembre 1892. -*Liquidazione della "Società vicentina per l'esperimento del motore leggero Cordenons" e proposito per una sottoscrizione italiana*, foglio volante, settembre 1892. -*Società vicentina per l'esperimento del motore leggero Cordenons: lettera ai soci in data 17 settembre 1892*, Vicenza, 1892. -*Aeronave Cordenons: ultimi risultati*. Nel «*Corriere della Sera*» del 19-20 settembre 1892. Cfr. «*Provincia di Vicenza*» del 4 ottobre 1892, dove è annunciata l'offerta di lire 3.000 fatta dai Reali d'Italia, dopo quest'articolo. -*Associazione per la costruzione ed eventuale esercizio della prima aeronave*. Vicenza, ott. 1892, Fabris, 1892, 4°, pp. 2, con fig. -*Gli osservatori sulle alte montagne: loro utilità per la scienza*, per cura del Club Alpino Italiano, Torino (Tipografia G. Gandeletti), 1892, 8°, pp. 23, estratto dal «*Bollettino Club Alpino Italiano*», vol. XXV, a. 1891.



1893

1. Il più leggero. 2. Il più pesante. 3. Cervi volanti.
4. Scienza e tecnica. 5. Bibliografia aeronautica.

Il più leggero

La *Compagnia Specialisti* come servizio straordinario non compie che quello di intervenire con un pallone di parco aerostatico leggero e tre palloni di circostanza, alle esercitazioni di tiro contro palloni frenati, al poligono di Colfiorito, ove si esercitano il 1° e il 27° *Reggimento di Artiglieria*.⁴² Per disposizione ministeriale di giugno, la «*Compagnia Specialisti*» vien affiancata ad un'altra, la «*Ia Compagnia Zappatori Specialisti*». La *Brigata mista* viene ad avere così due compagnie ed una compagnia treno. Il comando della «*Compagnia Specialisti del Genio*» passa al capitano Maurizio Mario Moris.⁴³

³⁴ «*Minerva*», *I progressi della navigazione aerea*, IV, 1892, pp. 298-301, da un art. di Hiram MAXIM; «*Emporium*», *I progressi dell'aeronautica*, XIV, Bergamo, 1901, pp. 400-03.

³⁵ CROSARA, I, p. 160.

³⁶ Francesco SIACCI, *Sulla resistenza dell'aria*, «*Rivista di — Artiglieria e Genio*», 1884, I, p. 301, II, p. 121; 1887, II, p. 161; 1891, I, 199; 1896, I, p. 195, 341; MANCINI.

³⁷ DOLLFUS & BOUCHÉ, p. 129.

³⁸ E. GUZZO, *Laeronavigazione*, memoria presentata al XV Congresso degli Architetti ed Ingegneri, VII sez., 18 apr. 1892, Palermo; Biblioteca Ministero Lavori Pubblici.

³⁹ Antonio FIACCHI, *Bologna d'una volta. Ricordi di giovinezza narrati dal Sig. Pirein*, Roma, Tip. Nazionale di G. Bertero, 1892. Aeronauti ricordati nel cap. XII, Poitevin si lasciò paracadutare prima su un asino e poi su un cavallo. Il Masini cantò l'avvenimento in sestine gioiose pubblicate sull'almanacco «*Zamberluccho*». FIACCHI nel 1913 ebbe un'altra edizione, Zanichelli, 8°, pp. 215, con tavole.

⁴⁰ *L'affascinante storia delle invenzioni*, p. 55; Vincent BOREL, «*Bulletin de l'Académie du Var*».

⁴¹ *L'affascinante storia delle invenzioni*, pp. 75, 192, 392-93 e 434.

⁴² Cronistoria, p. 8.

⁴³ ABATE.

Angelo Contin, capo officina della “*Brigata Specialisti del Genio*”, sin dal 1893 costruisce i carri verricello ed i cilindri per l'idrogeno per l'uso aerostatico.⁴⁴

La Russia ora ha quattro sezioni di aerostieri da fortezza: di Osevez, Varsavia, Ivangorod e Novogeorgievsk, ognuna delle quali, in tempo di guerra, si comporrà di 5 ufficiali, 115 uomini di truppa combattenti, 21 non combattenti, 1 carro ed 1 cavallo, oltre a due carri speciali per palloni.⁴⁵

L'ing. Salomon August Andrée, nato nel 1854, ideatore della spedizione al Polo Nord, professore supplente a 26 anni alla scuola tecnica di Svezia, a 28 facente parte di una spedizione allo Spitzberg, attratto dalla passione per l'aerostazione scientifica, compie quest'anno la sua prima ascensione a Stoccolma.⁴⁶

Anche Maurice Farman, il futuro aviatore e costruttore di aeroplani, debutta in pallone.⁴⁷

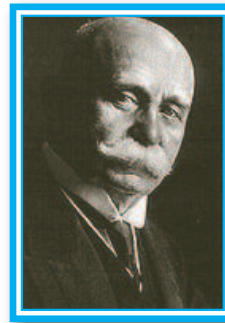
Nel 1881 è stato fondato a Berlino uno stabilimento simile a quello famoso di Meudon. Nel 1884 il Ministro della Guerra tedesco, generale Bronsart Von Schellendorf, ha costituito un corpo d'aerostieri, composto di 3 ufficiali e di 29 tra sottufficiali e soldati. Nel 1893 questi effettivi divengono 4 ufficiali e 119 uomini, con l'incarico di costruire il materiale e di formare gli aerostieri. Il governo tedesco, sotto l'impulso dell'Imperatore stesso, compie infatti ogni sforzo per incoraggiare lo sviluppo dell'aerostazione, alla quale vengono consacrate delle somme considerevoli.⁴⁸

Un inventore austriaco, il dott. David Schwarz, di Agram, progetta un dirigibile in alluminio, che costruirà negli anni successivi.⁴⁹ L'idea di utilizzare questo metallo non è nuova, ritrovandola nelle concezioni di Padre Francesco Lana nel '600 e, nel corso del secolo, sia nell'Edmond Marey-Monge che esposta da Jules-François Dupuis Delcourt. Questo metallo vien prescelto per la sua leggerezza, tanto che sembra quasi che sia stato creato apposta per l'aeronautica.

Gustave Hermite e Georges Besançon hanno incominciato a lanciare dei palloni sonda, i quali recano degli strumenti di registrazione, sino a quota di 15-16.000 m., potendo così ormai studiare bene la fisica dell'atmosfera.⁵⁰

Il 31 marzo viene fotografata la partenza di un pallone sonda a Chalais-Meudon.⁵¹

Il 27 giugno il pallone “*Tsar*”, montato da Louis Godard jr. e da Jacques Courty, partendo da Dunkerque alla 6 pomeridiane, vien spinto sul mare dal vento: dopo 1 h. 40' i due aeronauti vengono raccolti sani e salvi da un rimorchiatore inviato in loro soccorso.⁵²



Più sfortunato Charbonnet, costruttore e pilota del pallone “*Stella*” innalzatosi da Piobesi Torinese il 7 ottobre, per il suo viaggio di nozze, con Botto e Durando d'equipaggio, vanno a prender terra sulle Alpi, dove lui muore in un crepaccio, mentre gli altri riescono a raggiungere la vallata.⁵³

Il 3 novembre il conte Ferdinand von Zeppelin ottiene il suo primo brevetto per la costruzione di un dirigibile.⁵⁴

Il capitano Paul Renard, fratello minore del colonnello, vien inviato a Meudon in sostituzione di Krebs. Collabora con il fratello al dirigibile flessibile “*Renard, General Meusnier*”, la cui costruzione viene iniziata ma non verrà mai ultimata. Dovrebbe essere di 3.500 mc., con un motore di 40-50 HP ed un'elica di 9 m. di diametro.⁵⁵

Il 5 dicembre Charles Renard presenta, all’*Académie des Sciences*, una memoria sull'impiego dei palloni-sonda, per eseguire delle osservazioni meteorologiche a grandi altezze, la quale vien pubblicata sulla “*Révue de l'Aéronautique*”.

Luigi Palmieri, nei “*Rendiconti dell'Accademia di Scienze Fisiche e Matematiche*” di Napoli, pubblica uno studio intitolato “*L'elettricità atmosferica osservata con globi aerostatici*”.⁵⁶

Da un articolo di Léo Dex, apparso sulla “*Revue Scientiphique*”, la “*Minerva*” (Rivista delle Riviste) riporta: “*Le aeronavi future*”.⁵⁷

Oreste Murani, concorrendo al premio Cagnola, scrive “*Sulla direzione dei palloni volanti*”.⁵⁸

Una Guida o Strenna pubblicata a New York reca un capitolo intitolato “*In Pallone*”.⁵⁹

Lo scrittore e giornalista Pilade Pollazzi, fondatore della “*Scena Illustrata*”, in “*Vibrazioni*”, ricorda “*A duemila metri*” l'ascensione del “*Vallombrosa*” con madame Ricard e col sig. Volpi, dal parterre di San Gallo il 24 giugno.⁶⁰

L'ing. Adolfo Soreau, teorico della navigazione aerea, rende noto uno suo studio in francese sul problema della direzione dei palloni.⁶¹

Il mongolfierista ginnasiarca Cesare Antonucci il 9 aprile è morto ad Arezzo, per un urto del suo trapezio con il tetto di una casa.⁶²

Sappiamo che i palloni sono arrivati anche in provincia: il 1° luglio si è registrata una grande folla a Castiglione dello Stiviere

⁴⁴ GROSSI.

⁴⁵ PALUMBO.

⁴⁶ LECORNU, p. 318.

⁴⁷ DOLLFUS & BOUCHÉ, p. 234.

⁴⁸ LECORNU, pp. 239-40.

⁴⁹ LECORNU, p. 395; CROSARA, I, p. 162.

⁵⁰ Ricordiamo le osservazioni fatte tramite il pallone a grandi altezze: a. 1894, XXXI, pp. 42-43, di un pallone sonda lanciato da Gustave Hermite il 23 mar. 1893, BOFFITO, *Biblioteca Aeronautica Italiana Illustrata*.

⁵¹ DOLLFUS & BOUCHÉ, p. 154.

⁵² LECORNU, p. 313; MANCINI; la cronologia aeronautica francese ascrive al 1896 l'episodio.

⁵³ Cronologia aeronautica francese.

⁵⁴ Cronologia aeronautica francese.

⁵⁵ MANCINI.

⁵⁶ Con appendice, s. II, v. VII, fasc. 8-12, Napoli, 1893.

⁵⁷ Giugno, 1893, V, pp. 529-33.

⁵⁸ Rapporti sul concorso al Premio Cagnola 1893-1895, 1896, 1897, 1901, in “*Rendiconti del R. Istituto Lombardo*”, s. II, XXVI, 44; XXVIII, 57; XXIX, 68; XXX, 35; XXXVI, 53-56.

⁵⁹ *In Pallone*, nella “*Guida italiana e calendario universale*” del “*Progresso italo-americano*”, strenna per il 1893, N.Y., 8° gr. fig., pp. 88-140.

⁶⁰ Pilade POLLAZZI, *Vibrazioni*, V Ediz., 1899, Firenze, Tipogr. Scena Illustrata, 8° fig., pp. 77, 86.

⁶¹ Adolfo SOREAU, *Le problème de la direction des ballons*, Paris, Michelet, 1893; MANCINI; DOLLFUS & BOUCHÉ (scritto Rodolfo anziché Adolfo).

⁶² MANCINI.

per la seconda ascensione aerostatica dell'intrepido capitano Eligio Quaglia col colossale pallone "Città di Ancona", con mirabili esercizi ginnici al trapezio. Quaglia, talvolta ritenuto di origine bresciana, in realtà è di Roverbella; ha compiuto la sua prima ascensione una settimana prima a Prato; egli ne effettuerà in tutto 560, fra cui più di una a Mantova, battendo a Firenze un record di altezza.⁶³

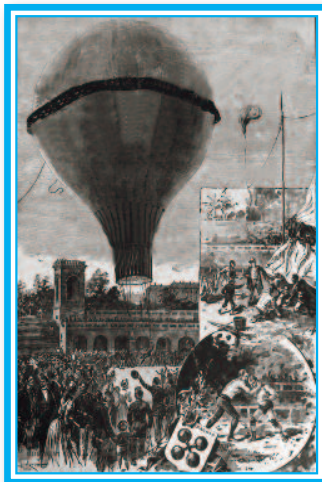
Tra ludismo e femminismo, ricordiamo il tedesco Hermann Lattemann, il quale effettua ascensioni e paracadutismo, tra cui memorabile il doppio lancio eseguito al Parco Flora a Charlottenburg (Berlino) nel 1886, a Viesbaden nel 1889, a Norimberga nel 1893; quest'ultimo è il primo effettuato anche dalla sua allieva Caterina Paulus:

nata nel 1872, la giovanissima aeronauta e paracadutista tedesca, in 16 anni di carriera eseguirà in Germania ed in altre nazioni d'Europa 516 ascensioni e 147 lanci con paracadute. Avendo conosciuto Lattemann nel 1889 a Wiesbaden, nel 1893 questi la porta con sé nella prima ascensione con passeggero a Norimberga dove ella effettua il suo primo lancio con un paracadute di 6,5 m. di diametro, poi ripetutamente perfezionato. Dopo una tournée all'estero, rientrata in Germania, il 17 giugno 1894 si esibirà a Krefeld contemporaneamente a Lattemann col paracadute, assistendo così alla tragica fine del suo maestro durante l'esecuzione del loro terzo doppio lancio, da un aerostato di 3 m. di diametro e 12 di altezza che, sgonfiato l'involucro, si trasforma in paracadute. Dopo un anno di uscita dalle scene, nel 1895 ella riprenderà i suoi lanci a Vienna, Nizza, Schweningen, Innsbruck ed altrove, da palloni di 300 mc., possedendone 4, specializzandosi nel lancio da un paracadute speciale automatico e con uno ad apertura a comando; unico incidente a Düsseldorf quando, gettata da un pallone ovoidale, ha riportato alcune ferite.⁶⁴

Diamo un'occhiata anche alle movimentate imprese di Cirillo Steffanini:

il 6 febbraio egli era a Faenza dove il suo spettacolo gli ha procurato un magro incasso e, quindi, è modesta (15 lire) la rituale offerta per i poveri che l'aeronauta sempre fa al termine delle sue esibizioni. Il Regio Commissario, comunque, ringrazia.

(Nella stampa si vede la mongolfiera e lo Steffanini all'Arena Civica di Milano durante una manifestazione)



La "Vedetta" di Cesena dell'11 marzo annuncia per il giorno successivo una manifestazione, avente come protagonista Steffanini, invitando a parteciparvi a pagamento, visti gli scopi benefici dello spettacolo. Molti sono i "portoghesi" assiepati su torri, campanili, balconi, finestre, pochi gli spettatori paganti: seccato e, d'accordo con gli spettatori, decide di sospendere l'esibizione e di far rimborsare i biglietti. Il 9 aprile ha effettuato un'ascensione a Meldola (Forlì). A Barletta il 19 novembre compie un'imprudenza: si leva a tarda sera, malgrado un tempo pessimo ed, a causa di una tempesta, precipita in mare, ove viene salvato da quattro coraggiosi marinai i quali, in piena oscurità, lo trovano e lo riportano a riva privo di sensi. La mongolfiera, che ha proseguito la sua corsa, vien recuperata verso mezzanotte. Dalle cronache si ha il racconto dettagliato dell'episodio, nel quale l'aeronauta dimostra il solito ardimento.

Il Comitato organizzatore era disposto a versargli egualmente l'ingaggio, anche senza che si levasse in volo. È tuttavia bastato un attimo di quiete, per indurlo a provare. Unica precauzione il portarsi, legati ai fianchi, due galleggianti quali salvagente, che però gli esplodono in volo, a causa della rarefazione dell'aria, per cui deve quindi lottare, con le sue forze, per due ore nel mare burrascoso. I soccorritori lo raccolgono quando è allo estremo delle forze, non riesce infatti nemmeno ad attaccarsi alla cima lanciata, tanto che deve essere portato a braccia sulla barca e quindi a terra.

Quando riprende i sensi, dopo alcune ore nel confortevole tepore della locanda "Lanterna verde", ringrazia commosso i suoi soccorritori giurando loro ripetutamente di non tentare delle altre ascensioni, ma sono "promesse da marinaio!"⁶⁵

Il più pesante

Horatio Phillips esperimenta, verso il 1893, un grande modello di multiplano a vapore, le cui 40 superfici, poco profonde, ma di grande curvatura, sono sovrapposte. Esso si solleva, anche se è legato al suolo con una grande ruota. Non sappiamo quindi, come per Maxim, quale possa essere la sua stabilità.⁶⁶

Ponchel, un meccanico, lavora per più di tre anni a fabbricare un modello di uccello meccanico, munito di una minuscola macchina a vapore, il cui pistone aziona le ali che, oltre al movimento dall'alto, possono oscillare intorno al loro asse. Ma il modello dimostrativo, costruito, è troppo pesante per volare, malgrado il rimarchevole movimento alare ottenuto.⁶⁷

Possiamo ricordare il motore a vapore "Éole II" di Ader, realizzato dal 1891 al 1893.⁶⁸

⁶⁵ Angelo LODI, *Steffanini story*.

⁶⁶ DOLLFUS & BOUCHÉ, p. 142.

⁶⁷ LECORNU, pp. 341-42; MANCINI.

⁶⁸ DOLLFUS & BOUCHÉ, p. 141.

⁶³ Mantova, 3-4 luglio 1893; MANCINI; GROSSI, con molti aneddoti.

⁶⁴ MANCINI.

Angelo Ghiara, fu Carlo, di Novi Ligure, ottiene la privativa industriale dell'*Apparecchio meccanico per alzarsi nell'aria*, per sei anni, a datare dal 31 marzo, consistente in due paracadute formati di tante alette oscillanti, imperniate lungo periferie concentriche. Sono essi disposti l'uno sopra l'altro e collegati a due assi che, mediante eccentrici, ricevono un moto alternativo opposto, scorrendo l'uno dentro l'altro: nell'abbassarsi, ciascuno dei due paracadute fa pressione sull'aria che per reazione lo spinge in su; nell'innalzarsi, per effetto della pressione dell'aria in senso opposto, le valvole si aprono e quindi il paracadute non trova resistenza.⁶⁹

Anche Ferdinando Albertazzi, di Quittengo (Novara), in collaborazione con Alfonso Bernasconi, ottiene la privativa dell'*Aerogerigomeno* per la locomozione aerea: l'apparecchio, troppo sommariamente descritto, consisterebbe in due ali (a telaio con valvole che si chiudono nell'abbassarsi e viceversa), mosse da motori elettrici. L'elevazione si ottiene con lo sbattimento delle ali in basso, l'avanzamento con il moto ellittico, la direzione con un timone apposito.⁷⁰

Sir Hiram Stevens Maxim, in una tenuta presso Baxley (Inghilterra), nel 1892-93 costruisce l'aeroplano "Maxim", con cinque paia di ali ad angolo diedro, azionato da due macchine "Compound" a vapore di 150 HP (della potenza complessiva di 300-360 HP).⁷¹

Charles de Lambert monta a bordo della gigantesca macchina Maxim.⁷² Anche Percy-Sinclair Pilcher, laureatosi ingegnere civile, divenuto collaboratore di Maxim, oltre a concorrere alla costruzione del suo grande aeroplano a vapore, realizza un "planeur" che chiama dapprima "Bat" (chauve-souris o pipistrello), poi "Beetle" (scarabeo) ed infine "Gull" (mouette o gabbiano).⁷³ Samuel Pierpont Langley pubblica un'altra memoria, intitolata *The international work of the wind*; intanto, risolto il problema di un motorino leggero, ha costruito una trentina di modellini di aeroplani, con i quali ha compiuto una lunga serie di esperienze.⁷⁴

L'intrepido Lilienthal modifica le ali, in modo da poterle ripiegare per il trasporto. Trova un altro terreno a Rathenow, una catena di collinette assolutamente idonee, alte 60-80 m., con pendenza di 10-20°, ed una vasta pianura coperta di erbe e di erica.⁷⁵

⁶⁹ «Bollettino delle Privative Industriali», Roma, 1893, p. 51; «Bollettino Proprietà Intellettuale», 1909, II, p. 986; col medesimo titolo, Genova, 21 agosto 1909.

⁷⁰ Per la locomozione aerea (in collaborazione con Alfonso Bernasconi, di Malnate, Como), «Bollettino Privative Industriali», 1893, p. 170.

⁷¹ MANCINI; LECORNU, p. 355; GENTILE. A volte si dice erroneamente "aerostato Maxim", ma questo inventore si è reso famoso per alcuni brevetti sulle macchine a vapore, per l'invenzione della mitragliatrice e di una polvere senza fumo detta appunto "maximite".

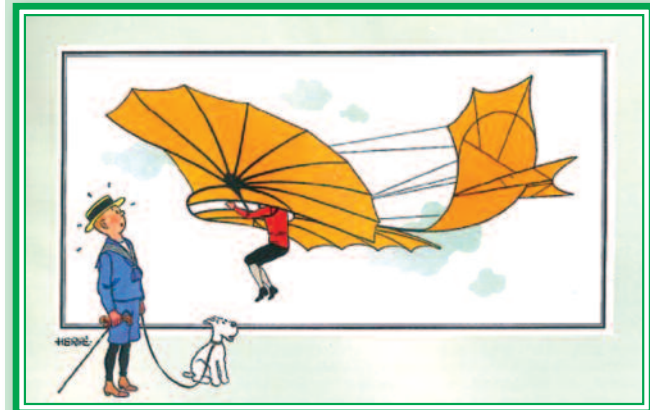
⁷² MANCINI, ha scritto che è montato sull'aerostato anziché sulla macchina.

⁷³ Cronologia aeronautica francese.

⁷⁴ CROSARA, I, p. 174; «Boll. Soc. Aeron. Italiana», 1906.

⁷⁵ LECORNU, p. 344; MANCINI; DOLLFUS & BOUCHÉ, p. 143.

planeur "Lilienthal 1893"



Ormai ben esercitato e sicuro di sé, parte da un'altezza di 30 m., correndo contro vento per prendere lo slancio, riuscendo a percorrere, planando, 200-300 m.; è ormai capace di deviare in volo, a destra ed a sinistra, con dei leggeri spostamenti del centro di gravità. Il planeur "Lilienthal 1893" è leggerissimo, in tutto 20 kg., con il suo peso si arriva ad una portata di 100 kg., telaio di vimini rivestito di tela, ali simili a quelle degli uccelli, curva parabolica particolare ed equilibrio dato dal pilota.

Cervi volanti

Il 7 novembre W.E. Eddy, di Bayonne, negli Stati Uniti (N.J.), utilizza nove cervi volanti successivi per effettuare un volo raggiungente i 2.800 metri di altitudine.⁷⁶

Lawrence Hargrave inizia ad sperimentare dei cervi volanti "a scatola" di sua invenzione.

Scienza e tecnica

Aristide Faccioli raccoglie in volume le proprie esperienze, che pubblicherà tra due anni. Stabilitosi nel 1888 a Chicago, Chanut vi presiede, quest'anno, in occasione dell'*Esposizione Universale*, il *Congresso Internazionale degli Ingegneri*.⁷⁷

Compare in Germania la pistola automatica "Prometheus" della "Bouchard" ad otto colpi, seguita dalle italiane "Beretta"⁷⁸ e "Glisenti", oltre che dalla "Brownin & Luger".⁷⁹

La prima mitragliatrice "Maxim" è di dieci anni fa e l'inventore, sir Hiram Stevens Maxim, vi apporta dei miglioramenti. Ora compare anche la "Skoda".⁸⁰

L'ingegnere tedesco Rudolf Diesel pubblica una memoria su un motore termico razionale, destinato a sostituire tutte le motrici analoghe. George Westinghouse ottiene l'appalto per la fornitura dei macchinari al complesso idroelettrico delle Cascate del Niagara.⁸¹

⁷⁶ Cronologia aeronautica francese.

⁷⁷ CROSARA, I, p. 177.

⁷⁸ Già nel 1526 mastro Bartolomeo Beretta da Gardone consegnò all'arsenale di Venezia 185 canne d'archibugio.

⁷⁹ *L'affascinante storia delle invenzioni*, p. 459.

⁸⁰ MECOZZI.

⁸¹ *L'affascinante storia delle invenzioni*, pp. 104 e 244.

Luigi Paolo Cailletet, nato nel 1832, autore sin dal 1857 di una sessantina di memorie, si dedica a ricerche di chimica e di fisica, arrivando a delle scoperte eccezionali, tra cui quella della liquefazione dei gas. Ora, attento ai progressi dell'Aeronautica, effettua sulla torre Eiffel una serie di esperienze sulla resistenza dell'aria.⁸²

Raffaello Caverni, pubblicando la *Storia del metodo sperimentale in Italia* non dimentica di parlare del volo degli uccelli, della sua meccanica secondo Fabricio d'Acquapendente, secondo il Borelli e sull'uso delle penne nel suo esercizio. Vi troviamo anche le opinioni di Galileo Galilei sul volo.⁸³

L'etologo Étienne Jules Marey presenta il primo proiettore veramente funzionante.

I suoi apparecchi sono i prototipi delle moderne macchine cinematografiche, definendoli, dal punto di vista scientifico, un congegno di analisi. Riprendendo soggetti alla velocità di 60 fotogrammi al secondo, con un tempo di esposizione di 1/1000 di secondo, e proiettando le immagini a 10 fotogrammi al secondo, Marey riesce a studiare con esattezza i suoi soggetti, specialmente gli uccelli, i più difficili a carpirne i segreti (solo Leonardo da Vinci c'era infatti parzialmente riuscito), arrivando persino a studiare il flusso del sangue nei capillari!⁸⁴

Un'analisi accurata degli studi di Marey verrà effettuata da Ricci, *Dal volo animale al volo muscolare umano*, in vari paragrafi, come quelli "Osservazioni con metodi sperimentali del Dott. Marey" (metodo elettrico, miografico, foto-stroboscopico, fotocronografico su tre piani orto-gonali, conclusioni), *Esperimenti sul battito d'ala senza traslazione*: a) variazione del carico; b) variazione della forza motrice; c) variazione della superficie alare; considerazioni; *Esperienze del Marey sul battito d'ali con traslazione*; *Studio sul volo degli insetti con metodo sperimentale* (metodo ottico; metodo grafico e cinematografico); *Volo veleggiato statico utilizzando le correnti ascendenti termiche*.

Bibliografia aeronautica

I manoscritti di Leonardo da Vinci. *Codice sul volo degli uccelli e varie altre materie* pubblicato da Teodoro Sabachnikoff, trascrizioni e note di Giovanni Piumati, traduzione in francese di Carlo Ravaisson Mollien, Parigi, E. Rouveyre, 1893, in folio, 4° (25 x 24), pp.56, con tav. e ill.

Le Aeronavi future in «*Minerva*» (Rivista delle Riviste), 1893, V, giugno, pp. 529-33. da un articolo di Leo Dex pubblicato nella «*Revue scientifique*».

«*L'Aérophile*, Revue mensuelle illustrée de l'aéronautique et des sciences qui s'y rattachent. Organe de l'Union aérophile de France», directeur-fondateur: Georges Besançon. Paris, 8° gr.

1894

1. *Il più leggero*. 2. *Il più pesante*. 3. *Scienza e tecnica*. 4. *Antologia*.

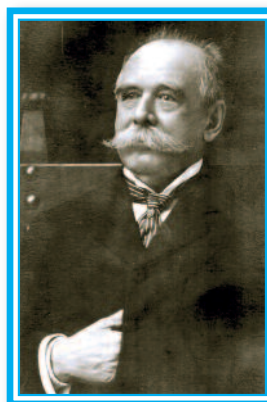
Il più leggero

Godard compie altre ascensioni a Torino, dove il 25 gennaio il pallone viene distrutto da un fulmine, cosicché lo sostituisce con un altro di 4.000 mc. che fa realizzare a Milano in un'officina meccanica di via Sant' Ambrogio, al n. 13.⁸⁵

L'acrobata Agostino Magnoni (detto Austin Wilton e l'uomo-scimmia), nato a Brescia nel 1866, dopo molte ascensioni il 25 marzo si innalza da Cannes in pallone, ma cade in mare e perisce.⁸⁶

Avendo il Ministero negato l'assenso e tardando le Associazioni idonee a costituirsi, data anche la mancanza di maestri piloti italiani, Maurizio Mario Moris, comandante la 1ª *Compagnia Specialisti del Genio* di Roma, appassionato cultore di aeronautica, assume l'iniziativa di far costruire, a proprie spese, un pallone da mettere a disposizione anche dei suoi amici; un gesto che segna anche il principio dell'aeronautica sportiva.⁸⁷

Luigi Durand de la Penne, generale ispettore del *Genio Militare*, propugnatore della costituzione della specialità aerostieri, autorizza il capitano Moris (il quale ha affrontato la questione a proprie spese) ed i tenenti Cesare Dal Fabbro e Giuseppe Fucci, ideatori e costruttori del primo pallone militare italiano, a servirsi delle maestranze tecniche della "Brigata Specialisti del Genio", auspicando che esso venga realizzato in patria.



Luigi Durand de la Penne, classe 1838, Tenente generale l'11 dic. 1892, nominato Senatore dell'Italia Liberale il 14 giugno 1900.

Per la sua costruzione, iniziata ai primi di aprile, vien preso in affitto un locale in via Sant'Apollonia (Trastevere); vien prescelta la seta italiana e la vernice "Pozzi". La sezione aerostatica del Gruppo del Genio è stata creata nel 1884. La costituzione della *Brigata Specialisti del Genio* è proprio di quest'anno. Rimane aperta la questione del pilotaggio. L'11 giugno il pallone, pronto per il battesimo dell'aria, chiamato "Generale Durand de la Penne", è stato trasportato e gonfiato con gas Illuminante al gazometro di via Flaminia, nei pressi di Porta del Popolo sulla riva sinistra del Tevere, in una zona poco popo-

lata (dove all'incirca verrà costruito il Ministero della Marina), e poi trainato con le funi per essere collaudato nella Piazza d'Armi ai Prati di Castel Sant'Angelo, luogo prescelto per la cerimonia, al co-

⁸² MANCINI.

⁸³ Firenze, G. Civelli, 1893, 8°, v. III, pp. 401-06; su Galileo, pp. 404 segg.

⁸⁴ CROSARA, I, p. 177.

⁸⁵ Cronistoria, p. 7

⁸⁶ «Corriere della Sera», 28-29 marzo 1894. Secondo la Cronologia aeronautica francese Austenck-Wilton "desiste".

⁸⁷ Cronistoria.

spetto di autorità civili e militari, con gran concorso di cittadini entusiasti e curiosi. Esso vien portato dal ponentino verso il Tevere ed a fatica gli aerostieri riescono a trattenerlo. Improvvisamente il ten. Dal Fabbro salta sulla navicella accanto al capitano Moris ed il pallone, liberato dagli ormeggi, si innalza, tra la sorpresa e gli applausi dei presenti. Nuovi al pilotaggio, riescono tuttavia a mantenersi in aria ed a scendere a qualche chilometro dalla città a Bagni di Tivoli dove atterrano felicemente. È la prima ascensione libera militare italiana. Racconta un contemporaneo: *“Mentre in apparenza tutto si svolgeva come se si trattasse di una delle solite esercitazioni degli specialisti aerostieri con un pallone di cubatura un po' maggiore della solita, tutto venne nascostamente predisposto per un'ascensione libera. Spirava un leggero ponentino che sospingeva l'aerostato verso il Tevere. Il capitano Moris era salito in navicella ed il tenente Dal Fabbro dirigeva le operazioni di trasporto dell'aerostato. Quando il pallone giunse a poco a poco sulla riva del Tevere, l'esigua squadra degli aerostieri non riuscì più a trattenerlo, ed allora, per evitare qualsiasi possibile disgrazia, il tenente Dal Fabbro saltò anch'egli in navicella ed il capitano Moris dette l'ordine perentorio di mollare. Il bel pallone nuovo fiammante s'innalzò allora completamente libero nell'atmosfera”*.

Rimane la questione disciplinare, per il volo non autorizzato, ma questo scoglio vien superato, anzi, l'ascensione libera con materiale esclusivamente italiano induce le supreme autorità militari a considerazioni più favorevoli per le iniziative degli ufficiali della Brigata Specialisti. Il generale Luigi Durand de la Penne incoraggia il proseguimento di studi e realizzazioni, per rendere l'Italia indipendente in un settore in cui sino ad ora è stata tributaria della Francia e dell'Inghilterra, che culminerà, dopo la progettazione e la costruzione di parchi aerostatici militari presso i laboratori della Brigata, nella creazione del primo dirigibile militare italiano.

Moris dona all'esercito il suo sferico, il quale rimane efficiente per circa tre anni, servendo a perfezionare i due primi piloti nell'arte del volo in pallone libero, mettendoli in grado d'istruire, a loro volta, altri numerosi ed appassionati aeronauti. Poi l'involucro diventerà materiale da consumo e la valvola, in alluminio, verrà depositata al Museo del Genio Militare, a Castel Sant'Angelo (poi trasferito nel nuovo edificio). Così per il *“Generale Durand de la Penne”* rimarrà poco riposo, tra viaggi aerei ed addestramenti!⁸⁸

Nella prima metà di giugno, nel campo di Tempelhof, vien sperimentato un pallone frenato di nuovo modello, costruito ad Augsburg, secondo il principio meccanico che fa elevare i drghi volanti da trastullo! È stato studiato in modo da dar stabilità alla navicella, per meglio poter compiere le osservazioni.⁸⁹

Esso consiste in un lungo cilindro orizzontale arrotondato alle due estremità, posteriormente ha due palloni, sopra e sotto, che fungono da timone; una serie di funicelle intorno alla parte anteriore si raccordano in un nodo assicurato al cavo di trattenimento; la navicella pende sotto l'estremità posteriore, dietro al piccolo pallone inferiore; l'aerostato si eleva nell'aria in maniera obliqua, a guisa di un drago volante.

Il paracadutista Hermann Lattermann e la sua allieva Caterina Paulus si gettano, il 17 giugno (è il loro terzo doppio lancio), a Krefeld, dall'aerostato di 3 metri di diametro e di 12 di altezza, il cui involucro, sgonfiato, si trasforma in paracadute, ma egli si sfraccella al suolo. Dopo una pausa, ella riprenderà i rischiosi lanci tra circa un anno.⁹⁰

Il 14 luglio lo svedese Salomon Auguste Andrée s'innalza, da solo, da Gothembourg, a bordo del pallone *“Svea”*, andando ad atterrare in una piccola isola del Mar Baltico di dove lo sferico riprende il volo senza pilota, che vien salvato l'indomani.⁹¹

Il pallone sonda *“Cirrus”* in Germania tocca, il 6 settembre, l'altezza di 18.450 m., percorrendo più di 900-1.000 km., la temperatura registrata è stata di -67° centigradi.⁹²

In Austria vengono iniziati i tiri sperimentali contro i palloni frenati. In Francia si praticano dal 1885, in Germania dal 1887 ed in Russia dal 1890. Una circolare annunzia la formazione di due altre sezioni aerostatiche in Russia, oltre alle due del 1891, ossia a Novogheorghievsk e Ivangorod.⁹³ I.B.E. Dorand, fisico, matematico, ingegnere, da luogotenente viene addepresso allo Stabilimento Aeronautico di Chalais-Meudon, divenendo il collaboratore del colonnello Renard. Per l'aumentata assegnazione di mezzi, con R. Decreto 6 novembre 1894, la *“Compagnia Zappatori”* entra organicamente a far parte del reparto aeronautico, con la denominazione di *“2ª Compagnia Specialisti”*.

Si hanno così le due *Compagnie Specialisti*, le quali, con la loro *Compagnia Treno*, vengono costituite in *“Brigata Specialisti del Genio”*, alla diretta dipendenza del *“3° Reggimento del Genio”*, distaccamento di Roma. Vi è annessa una sezione meccanica, con officina alla Balduina (Roma). Ne assume intanto il comando il maggiore Arduino; poco dopo il maggiore Gaetano Bossi. Il Ministero decide altresì la costituzione di tre parchi aerostatici, uno all'anno (entro il 1896), con un aerostato di 500 mc., uno di 300 mc. e 10 carri ciascuno, e precisamente 7 di cilindri per il gas idrogeno compresso, 1 di manovra, 1 da trasporto e 1 da parco con cassoni per la custodia dei palloni. Quest'anno incomincia alla Balduina la costruzione dei palloni sotto la direzione del tenente Enrico Petrucci.⁹⁴

Nel sistema difensivo dei forti che occupano le posizioni strategiche intorno a Roma, i due della zona di Monte Mario sono i più importanti, presidiando gli accessi dal Nord e coprendo la vista della valle tiberina fino alla confluenza con l'Aniene. Entrambi sono legati alla storia degli aerostieri a Roma: uno sullo sperone dominato dalla villa Mellini, a quota 146 sul livello del mare, e l'altro, all'interno, presso il Borgo di Sant'Onofrio in Campagna, detto Forte Trionfale, sulla destra della via omonima, allontanandosi dalla città. Sotto il profilo sociale, come osserva Luigi Pallottino, studioso e conoscitore di Monte Mario in tutti i suoi aspetti culturali, la presenza militare non tarda a caratterizzarsi come elemento inte-

⁹⁰ MANCINI.

⁹¹ Cronologia aeronautica francese.

⁹² LECORNU, p. 300; CROSARA, I, p. 160.

⁹³ PALUMBO; *Russia, formazione di sezione di aerostieri da fortezza*, «Rivista d'Artiglieria e Genio», 1894, III, p. 328; MANCINI.

⁹⁴ MANCINI; ABATE; Vincenzo LIOY, *Cinquantenario dell'Aviazione Italiana*, «Rivista Aeronautica Italiana», num. speciale, *I primi cinquant'anni dell'Aviazione Italiana*, a. XXXV, n. 3, marzo 1959.

⁸⁸ MANCINI; GROSSI; ABATE; LODI; Cartolina n. 11.

⁸⁹ «Rivista Militare Italiana»; *Esperienze con palloni aerostatici*, «Rivista d'Artiglieria e Genio», 1894, III, p. 146.

grante dell'ambiente locale, specie a San' Onofrio, dove i soldati, benvoluti dalle famiglie stanziali, partecipano alla vita della borgata, anche per la lontananza dalla città e la carenza dei mezzi di comunicazione. Il Forte Trionfale, tra gli ultimi ad essere costruito, nel 1882, è sede della *Compagnia Specialisti*, costituita nel 1887 assorbendo la *sezione aerostatica*, poi trasformata in *Brigata Specialisti* nel 1894, che vi si trasferirà definitivamente nel 1902.

Tra i compiti degli aerostieri non sarebbero comprese le ascensioni libere, essendo adibiti all'osservazione degli effetti del tiro delle artiglierie e dei movimenti delle truppe nemiche in prossimità delle linee, cui si provvede con i palloni frenati. Avendo un interesse militare limitato con scopi prevalentemente sportivi e come scuola di coraggio, il Ministero della Guerra, malgrado le continue insistenze degli ufficiali della Brigata, non si dimostra propenso a consentirle tramite l'uso dei palloni del parco aerostatico militare, essendo considerato materiale di mobilitazione. D'altra parte mancano in Italia gli istruttori per addestrare i piloti di aerostato, mentre le trattative per affidare quest'incarico ad uno straniero (il francese Louis Godard che nel 1884 ha istruito il tenente Pecori Giraldi) vanno per le lunghe. Infatti, come già si è accennato, il capitano Maurizio Mario Moris, comandante della 1^a *Compagnia Specialisti*, ha preso l'iniziativa di costruire a sue spese un pallone per compiere dei viaggi aerei insieme ai suoi commilitoni, impazienti di volare. Egli è nel fiore degli anni, essendo nato a Parigi da famiglia piemontese nel 1860 (morirà a Roma ultraottuagenario nel 1944), e non ci sarà iniziativa a Roma in campo aerostatico, nel periodo pionieristico, che non lo veda in testa a tutti per entusiasmo e competenza. L'impresa di costruire un pallone, nuova per tutti gli appartenenti alla Brigata, non si è presentata di facile attuazione mancando, fra l'altro, gli operai specializzati: sarti, funai, verniciatori, cestai, meccanici.⁹⁵

Il 3 novembre il conte Ferdinand von Zeppelin ottiene il suo primo brevetto per la costruzione di un dirigibile. Un suo primo progetto, presentato alla Commissione composta di ufficiali e scienziati, ha ricevuto voto contrario.⁹⁶

Il 4 dicembre Arthur Berson, di origine polacca, professore dell'osservatorio di Tegel, compie un'ascensione a grande altezza a bordo del pallone "Phénix", di 2.600 mc., alla quota di 9.150 m., auspice la Società tedesca per il progresso della navigazione aerea, che, a Berlino, riceve anche una sovvenzione annua di 50.000 marchi dall'Imperatore Guglielmo e conta, tra i suoi membri, degli studiosi di grandi meriti, quali Assmann, Krenser, Syring, O. Baschin, il capitano Gross, il dott. Köbke.⁹⁷

Questa Società ha compiuto, negli ultimi anni, numerose ascensioni scientifiche, con degli eccellenti aerostati di 2-3.000 mc. come l'"Humboldt", la cui navicella è un vero e proprio laboratorio aereo, il "Germania", l'"Albatros", il "Posen" ed altri, infine il "Phénix".

In questa memorabile ascensione il dott. Berson parte da solo, alle 10,28 del mattino, portando solamente un "guiderope" di 45

kg.; in un quarto d'ora sale a 2.000 m. ed un'ora dopo la partenza tocca i 5.000 m., dove la temperatura è calata a -18°, alle 11,49 è a 6.000 m. ed il termometro segna -20,5°; a mezzogiorno è a quota 6.750 ed a -29°; Berson incomincia a respirare dell'ossigeno; alle 12,25 il pallone è ad 8.000 ed il termometro a -39°; a circa 8.200 egli non può mancar di ricordare due ricercatori francesi morti a quest'altezza, in servizio per la scienza; ad 8.500 m. supera il primato di Glaisher, del 5 settembre 1862 (il quale allora riuscì appena a leggere il barometro, poiché subito dopo era svenuto, riprendendosi quando il suo compagno era riuscito a frenare il pallone, alla temperatura di -42°). Alle 12,49 ossia dopo 2h. 20' dall'inizio vero e proprio dell'ascensione, il barometro indica 9.150 di quota, il termometro scende a -47,9° ed il pallone si arresta: non restano che sei grandi sacchi di zavorra, ed uno piccolo, ma non si deve toccare questa preziosa riserva, necessaria alla sicurezza della discesa e dell'atterraggio; egli scrive di sentirsi proprio bene (lächerlich wohl), assai meglio che poco prima. Dopo aver planato un po' in equilibrio a quest'altezza, alla quale non si è spinto alcun altro essere vivente, il "Phénix" incomincia a discendere lentamente. Il terribile freddo penetra la spessa pelliccia dell'ardito aeronauta, il quale trema; il globo torna a terra alle 15,45 a Schönwohld, poco lontano da Kiel. La salita è durata 2h. 20' e la discesa 3', su un percorso totale di 310 km.

Giuseppe Buti, cappellano pontificio, pubblica, nel «*Bollettino della Società Meteorologica Italiana*», *Osservazioni fatte col pallone a grandi altezze*.⁹⁸

In chiave umoristica e dialettale vien pubblicato *Lu Pallone areostateche, umuristecche, uperaie*.⁹⁹

Maurice Mallet, prossimo fondatore con Paul Jovis della "Zodiac", compie un viaggio in pallone, con scali, che dura 6 giorni.¹⁰⁰

Muore Gabriel Yon, il quale ha rifornito di parchi aerostatici tutta Europa.¹⁰¹

Augusto Severo, deputato al parlamento brasiliano, effettua colà alcune esperienze con il primo dirigibile brasiliano da lui progettato, battezzato "Bartholomeo de Gusmao", il nome del precursore dei fratelli Montgolfier, il cui involucro è della larghezza di 60 m. e la lunghezza della navicella di 52 m. Va però distrutto in una delle prime prove a causa di alcuni difetti costruttivi.¹⁰²

Almerico da Schio scrive un articolo intitolato "L'Aeronave".¹⁰³

Il più pesante

Dall'autunno del 1893 all'estate del 1894 Gustav Weisskopf (un tedesco che però negli Stati Uniti nel 1893 ha trasformato il suo cognome in Whitehead) è talmente appassionato da andare a Berlino a lavorare gratis da Otto Lilienthal, in via Köpenicker, dove apprende il più possibile.

⁹⁸ Serie II, XIV, 30, Torino, 1894.

⁹⁹ Anno I, n. 1, 15-22 agosto (agosto) 1894, Chieti, tip. C. De Marinis e C., 1894, pp. 4, (dimensioni 0,33 x 0,24), Redattore Federico Cesco. «Bollettino Bibliografico Nazionale», a. 1894, n. 7753.

¹⁰⁰ DOLLFUS & BOUCHÉ, p. 154; Maurice Mallet, Henri Lachambre, Paul Jovis, portano in pallone centinaia di persone, tra cui Guy de Maupassant.

¹⁰¹ DOLLFUS & BOUCHÉ, p. 104.

¹⁰² MANCINI.

¹⁰³ «Provincia di Vicenza», 4 novembre 1894, n. 302.

⁹⁵ LODI, pp. 137-38.

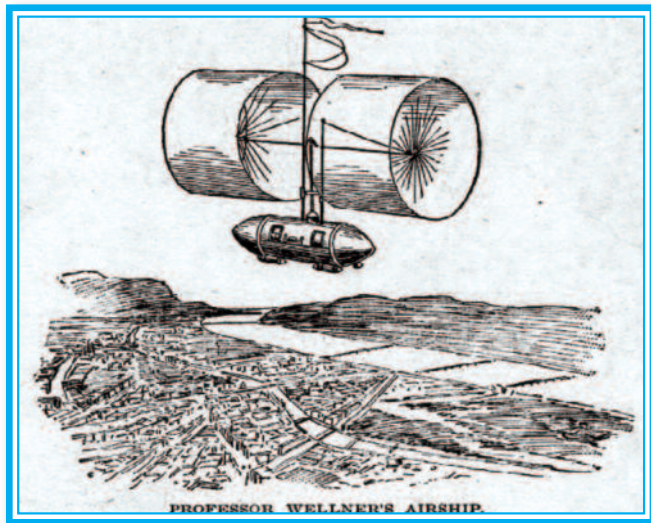
⁹⁶ MANCINI.

⁹⁷ MANCINI; LECORNU, pp. 296-98.

Nato l'11 gennaio 1874, Weisskopf, appassionato al volo degli uccelli e degli aquiloni, rimasto orfano a 13 anni, va ad abitare dal nonno: in una notte di luna si è gettato con un libratore dal tetto, in volo planato, ingenuo tentativo dal quale è uscito illeso. Il nonno, per distrarlo da questa pericolosa passione, lo ha mandato apprendista rilegatore e poi presso un fabbro. Quindi il giovane, assetato di libri di meccanica, è andato a lavorare alla "Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg" dove ha acquistato dimestichezza con i motori "Diesel". È andato poi in America, rimanendovi per sei anni come fabbro e meccanico ambulante, sin quando, in una fabbrica di compatrioti nello Stato di Recife, gli è capitato tra le mani un giornale che parla di Otto Lilienthal. Nonostante i pericoli corsi, non avendo mai rinunciato al sogno di riuscire a volare, decide di rientrare in patria, per lavorare per quasi un anno (dall'autunno del 1893 all'estate del 1894) al fianco di Lilienthal. Spirito irrequieto, riparte quindi per gli Stati Uniti.¹⁰⁴

La «*Revue du cercle militaire*» riferisce che, al circolo degli ingegneri ed architetti di Vienna, il prof. Wellner ha descritto una macchina volante, consistente in una navicella affusolata, per uomini e motori, azionata da tre paia di ruote ad alette mobili ruotanti.

Salvo qualche voce scettica, la conferenza vien ascoltata con interesse. C'è chi dice che tale macchina non sia mai stata costruita. Non si ha comunque notizia di esiti favorevoli. Comunque Wellner, di Brunn (Moravia), già-inventore del "Ballon-Saucisson" nel 1883, abbandonato il più leggero, passa al più pesante, disegnando una grande macchina volante munita di ruote a pale gigantesche (superfici sostenatrici rotative), giranti perpendicolarmente al raggio, i cui assi son paralleli a quello del naviglio; provata dapprima in modello, pare realizzata tra il 1893 ed il 1894.¹⁰⁵



¹⁰⁴ Giorgio EVANGELISTI, *Macchine Bizzarre nella storia dell'Aviazione*, ed. Olimpia, scrive che sia stato in Brasile, ma non pare.

¹⁰⁵ LECORNU, p. 342; DOLLFUS & BOUCHÉ, p. 136. La descrizione della macchina, oltre che brevemente da MANCINI, più ampiamente dalla «*Rivista di Artiglieria e Genio*», *La macchina volante del Prof. Welner*, 1894, I, pp. 155-56.

Il 24 luglio Clément Ader firma una convenzione con il Ministro della Guerra Francese, il gen. August Mercier, assai discusso per l'affare Dreyfus.¹⁰⁶

Samuel Pierpont Langley, adottando quattro ali, due a due a diedro, ma lontane le une dalle altre, realizza automaticamente l'equilibrio del suo primitivo apparecchio, lanciandolo sul fiume, e, volere o volare, inizia l'aviazione propriamente detta, chiamandolo "aerodromo", mentre pare che Victor Tatin chiami "aeroplano" il piano semplice al quale applica un'elica mossa dal caucciù.¹⁰⁷

Il 3 giugno il conte Charles de Lambert acquista un *planeur* del tipo Lilienthal.¹⁰⁸

Dal 4 agosto l'osservatorio di Blue-Hill, nel Massachusetts diretto da Lawrence Rotch, inizia l'esplorazione dell'atmosfera, utilizzando dei cervi volanti: gli strumenti vengono elevati a 430 metri.¹⁰⁹

Il 27 ottobre il capitano inglese Baden Flecker Smyth Baden-Powell (fratello del fondatore degli scout ed a sua volta promotore e dello scoutismo aeronautico) compie un volo con un cervo volante.

Il 12 novembre a bordo di un tipo cellulare di propria concezione, l'australiano Lawrence Hargrave compie un volo: il suo modello verrà adottato da molti altri sperimentatori.¹¹⁰

Sir Hiram Stevens Maxim, un americano fissatosi in Inghilterra (morirà a Londra il 24 novembre 1916), avendo costruita la macchina volante "Maxim", del peso di 3 ton., nella tenuta presso Baxley (Inghilterra), collocata su rotaie di 1 km., quest'anno vien provata.¹¹¹

Alla terza prova, essa si eleva un poco, in un percorso di un centinaio di metri, fin che non si rompe un asse, al quale non è stata assegnata la misura adatta per la resistenza che avrebbe dovuto avere; nel complesso, gli sforzi risultano mal ripartiti, malgrado il grosso marchingegno, di 40 m. di larghezza, 10 di altezza e 30 di lunghezza. Secondo quanto riferisce la «*Revue du Cercle Militaire*», notizia riportata anche dalla «*Rivista di Artiglieria e Genio*», sotto al titolo di *Macchina volante di Maxim*, che ne dà una descrizione, essa avrebbe eseguito la sua prima prova il 31 luglio, sollevandosi con acqua, combustibile e due uomini, percorrendo 300 piedi (92 metri). Malgrado l'incidente, l'esperimento va segnalato come uno dei più notevoli che finora sia stato compiuto. Deduciamo così che questa esperienza venga effettuata in luglio e non in settembre, come molti credono.

Nelle esperienze che hanno luogo nel 1892 e nel 1893, la navicella della macchina aerea Maxim è posta su quattro ruote che scorrono su una lunga ferrovia, e più sopra ve ne è un'altra che

¹⁰⁶ Cronologia aeronautica francese.

¹⁰⁷ Cosimo CANOVETTI, *Storia dei primi tentativi di equilibrio del piano*, «*L'Aviatore Italiano*», 1° dic. 1909.

¹⁰⁸ Cronologia aeronautica francese.

¹⁰⁹ Nel 1900 verranno raggiunti i 4.800 m.; MANCINI.

¹¹⁰ Cronologia aeronautica francese.

¹¹¹ *Macchina volante di Maxim*, «*Rivista di Artiglieria e Genio*», 1894, III, p. 149; Felice PASETTI, «*Riv. di Artigl. e Genio*», 1898, IV, estratto, pp. 20-21, dal vol. BASSET-RIVET, *L'aéronautique*, Paris, 1898; MANCINI; DOLLFUS & BOUCHÉ, p. 142, illustrazione. Nel 1885 Hiram Maxim ha anche realizzato, avendo come collaboratore Horatio Phillips, uno dei primi tunnel aerodinamici del mondo.

sopporta le ruote dell'aeroplano quando esso è sollevato. Per assicurarsi che avvenga il sollevamento, si è posto del colore nella rotaia superiore e se la pittura vien levata, si ammette che la macchina sia stata sollevata. Ciò non è tuttavia esatto in assoluto, potendo un così grosso aeroplano avere, in movimento, delle oscillazioni sufficienti per sollevare le ruote posteriori e togliere il colore dalle rotaie superiori, senza che si registri del volo.

Octave Chanute, seguito il padre (già professore al collegio di Francia, chiamato al collegio Jefferson, in Louisiana), divenuto ingegnere ferroviario negli Stati Uniti, sin dal 1874 ha incominciato ad occuparsi di aviazione. Finalmente compare la sua opera sul progresso delle macchine in volo,¹¹² proprio mentre Marey pubblica i suoi studi sul movimento dei volatili.¹¹³

Anche Percy Sinclair Pilcher inizia le sue esperienze sul volo planato, seguendo prima il metodo di Otto Lilienthal, quindi quello più pericoloso di Jean Marie Le Brix, facendosi tirare contro vento con un cavallo.¹¹⁴

Otto Lilienthal, studiando il movimento degli uccelli, riconosce che il volo, fatto con speciali apparecchi, sia possibile in certe condizioni, quando il vento dia una componente verticale.

L'esperienza ha dimostrato che alcuni corpi possano acquistare un movimento orizzontale, sotto la sola azione del vento, purché la loro curvatura sia in un certo rapporto con la loro superficie e questo rapporto corrisponda, esattamente, a quello osservato negli uccelli. Immagina così una specie di paracadute, formato da due ali meccaniche, con cui si lancia da un'eminanza contro vento, slittando nell'atmosfera. Essendo però il centro di gravità troppo vicino a quello di resistenza, basta un po' di vento per rovesciare l'apparecchio.¹¹⁵

La «*Rivista di Artiglieria e Genio*» rimbalza, dalla «*Revue Scientifique*», la notizia di una comunicazione di Bois-Reimond alla Società di Fisica di Berlino, sulle esperienze di Lilienthal, concludendo che la soluzione delle macchine volanti si basi su tre punti essenziali:

- 1) Giudiziosa utilizzazione del vento;
- 2) Forma adatta della superficie;
- 3) Manovra conveniente dell'apparato.

L'oratore ha aggiunto di aver veduto Lilienthal percorrere, col suo apparecchio, circa 120 m. in 1 minuto, all'altezza di 30 m.: con vento favorevole ha potuto fare dai 200 ai 500 m.; anche il sig. du Bois-Reimond ha percorso dai 20 ai 30 m., servendosi del medesimo apparato. Queste esperienze dovrebbero essere del 1893.

M. E. Weyrin scrive, nell'«*Aéronaute*», un elogio verso Otto Lilienthal, poiché comprende che le fotografie pubblicate donino una grande speranza per l'avvenire.¹¹⁶

¹¹² Octave CHANUTE, *Progress in Flying Machines*, 1894, 8° gr., figg., 85.

¹¹³ *Le mouvement*, Parigi, Masson, 1894; London, 1895.

¹¹⁴ MANCINI; Jean Marie Le Brix nel 1856 in un tentativo del genere si fratturò una gamba, nel 1857 costruì un grosso uccello artificiale ed a Brest nel 1868 è riuscito con questa sorta di cervo volante ad innalzarsi per una decina di metri, combattente nella guerra franco-prussiana del 1870 è stato poi ucciso nel marzo 1872 da una banda di briganti.

¹¹⁵ Felice PASETTI, «*Rivista di Artiglieria e Genio*», 1898, estratto, pp. 26; *Macchina volante*, «*Riv. di Artigl. e Genio*», 1894, I, p. 502.

¹¹⁶ DOLLFUS & BOUCHÉ.

Pasquale Fornari, in *Racconti ed avventure narrate ai giovinetti*, dedica un paragrafo a *Il volo d'Icaro alla moderna*.¹¹⁷ Gustavo Milani sulla «*Nuova Antologia*» riassume *Le vicende dell'Aeronautica*.¹¹⁸ Armand Wouwermans pubblica ad Anversa sui Contributi alla bibliografia della locomozione aerea.¹¹⁹ La «*Minerva*» pubblica *I problemi scientifici dell'avvenire*.¹²⁰

Scienza e tecnica

Enrico Bernardi brevetta e fa realizzare, presso la «*Scuola di Ingegneria*» di Padova, un triciclo leggero, con un motore a benzina, a quattro tempi, la prima automobile interamente italiana, costruita dalla «*Miari & Giusti*» di Padova.¹²¹

La ferrovia Baltimora–Ohio vien elettrificata. Il piemontese Alessandro Cruto avendo realizzato nel 1883, in alternativa ad Edison, la lampadina omonima, ha impiantato una fabbrica, dimettendosi ora per dei dissapori insorti con i soci.¹²²

Nel «*Bollettino degli Ingegneri ed Architetti*» di Milano vien pubblicato uno studio di Cosimo Canovetti su una turbina come propulsore aereo, un cui modello verrà esposto nel 1909.¹²³

Quest'anno si disputa la gara automobilistica Parigi–Rouen, alla quale si iscrivono 97 automobilisti, cinque delle macchine sono azionate ad aria compressa.¹²⁴

L'ing. Egidio Garuffa, tratta *Dello stato attuale della navigazione aerea*, nell'«*Annuario scientifico industriale*» di Milano.¹²⁵

Antologia

«*Macchina volante*», in «*Rivista di Artiglieria e Genio*», 1894, I, p. 502. La macchina volante del Sig. Lilienthal consiste in una superficie di curvatura conveniente, che ha 14 m² di area ed è formata da una tela tesa su di una leggera intelaiatura di legno. Essa non pesa che 20 kg. Al centro si trova un'apertura per il corpo dalle braccia di questi.

Charles Dollfus & Henri Bouché, *Histoire de l'Aéronautique*, L'illustration, Paris, 1938. «La parola conquista non è esagerata nel caso presente. Io non comprendo come si possa guardare con riflessione queste immagini fotografiche, senza provare il calmo entusiasmo che dà l'immensa speranza nell'avvenire».

(Continua nel n. 5-6/2018)

¹¹⁷ Firenze, Salv. Landi, 1894, 8°, figg., pp. 247-55, poi II ed. Milano, Hoepli.

¹¹⁸ Anno 29°, s. III, v. LIII 137, fasc. XX, Roma, ott. 1894, 8°, pp. 695-719.

¹¹⁹ Armand WOUWERMANS, *Contribution à la bibliographie de la locomotion aérienne*, Anversa, 1894, 4°, pp.43.

¹²⁰ «*Minerva*», VII, 1894, pp. 343-45.

¹²¹ Antonio CAPETTI, *Enrico Bernardi*, «*L'Aerotecnicca*», VII, 1927, pp. 403-15 con 5 fig. (ritratto e macchine). Enrico Bernardi è un pioniere della tecnica dei motori leggeri a combustione interna e dell'industria automobilistica in generale, diviene prof. di macchine nella *R. Scuola d'Applicazione per gli Ingegneri* di Padova.

¹²² *L'affascinante storia delle invenzioni*, pp. 117, 213, 459.

¹²³ CROSARA, I, p. 205.

¹²⁴ Lamberto ARTIOLI, *Accadeva 85 anni fa*. Nel 1901 verrà disputato il 1° giro d'Italia a quattro ruote, alla velocità media di 32 km. orari. «*Corriere della Sera*», 17 apr. 1896.

¹²⁵ Milano, XXX, a. 1893 (Milano 1894). pp. 230-33.

“Il Giorno del Ricordo” alla Scuola Militare Aeronautica



Tenere vivo il ricordo del passato per consolidare sempre più i nostri valori democratici

Giovedì 15 febbraio, presso l'Aula Magna dell'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche di Firenze, la Scuola militare aeronautica ha celebrato la giornata dedicata al ricordo delle vittime delle foibe nella Venezia Giulia ed Istria e dell'esodo di oltre 300.000 italiani al termine del secondo conflitto mondiale e nel secondo dopoguerra. Per ricordare questo avvenimento la Scuola ha organizzato, come ogni anno, una conferenza di carattere storico-culturale alla quale hanno partecipato numerosi studenti di Istituti Scolastici fiorentini e toscani ed una rappresentanza di carabinieri della Scuola Marescialli e Brigadieri di Firenze. Il Col. Prisco Antonio Monaco, Comandante e Dirigente Scolastico della Scuola “Giulio Douhet”, dopo aver dato

il benvenuto agli ospiti, ha aperto la conferenza cedendo la parola ad alcuni allievi all'ultimo anno in istruzione che hanno contestualizzato storicamente i drammatici eventi ed analizzato le cause socio-culturali che hanno scatenato l'odio alla base delle violenze. A seguire l'intervento della Dott.ssa Lucia Bellaspiga, giornalista e ricercatrice storica impegnata nello



studio e nella diffusione della memoria storica della tragedia, impegno per il quale è stata insignita di numerosi riconoscimenti. La Dott.ssa Bellaspiga, esule di seconda generazione e profonda conoscitrice degli avvenimenti, ha catturato l'attenzione dei presenti con il suo intervento, ricco di spunti e forti contenuti, ripresi dalle interviste fatte agli esuli. La partecipazione della giornalista ha suscitato notevole interesse nei giovani partecipanti, come testimoniato anche dalle numerose curiosità e domande alla quale la ricercatrice ha risposto raccontando anche l'esperienza tramandata dai propri genitori e nonni.



La conferenza si è conclusa con le testimonianze di alcuni esuli, come la nonna di un allievo che ha voluto inviare il suo contributo sotto forma di audio, ed ancora il Sig. Claudio Bronzin, testimone oculare della nota strage di Vergarolla, episodio in cui persero la vita almeno 100 italiani, tra i quali alcuni membri della sua famiglia.

Il Giorno del Ricordo è una solennità civile nazionale italiana istituita con la legge n. 92 del 30 marzo 2004 per conservare e rinnovare “la memoria della tragedia degli italiani e di tutte le vittime delle foibe, dell'esodo dalle loro terre degli istriani, fiumani e dalmati nel secondo dopoguerra e della più complessa vicenda del confine orientale”.

Fonte Scuola Militare Aeronautica - Firenze
Autore Ten. Lorenzo Petricca

IL GENERALE A. A. RAFFAELE SISTO (1910-1998) - COMBATTENTE IN AFRICA ORIENTALE, IN SPAGNA E NEL SECONDO CONFLITTO MONDIALE - di Giovanni Battista Cersòsimo

Nato il 9 maggio 1910 a Bari, il 18 gennaio 1930 era *Allievo Ufficiale di Complemento nella scuola di Fanteria di Verona*.

Nominato *Sottotenente di Complemento dell'Arma di Fanteria nel 10° Reggimento Ftr* per il previsto servizio di prima nomina con R.D. 25 luglio 1930, il 31 agosto 1931 era collocato in congedo ed assegnato al Distretto Militare di Bari.

Il 5 luglio 1932 era messo a disposizione del Ministero dell'Aeronautica ed assegnato al *Battaglione Autonomo Presidio Aeronautico* di Roma e "richiamato in temporaneo servizio".

Il 30 agosto 1934 era nominato *Sottotenente in S.P.E. nell'Arma Aeronautica ruolo servizi* e dal 18 ottobre 1934 era destinato al *R. Idroscalo di Lero, nel Dodecaneso allora italiano*.



Il 17 febbraio 1936 imbarcato a Napoli perché destinato all'*Aeronautica dell'Eritrea*, era sbarcato a Massaua il 25 febbraio successivo. Tale all'*aeroporto di Macallè* con decorrenza 26 febbraio 1936 ed all'*aeroporto di Addis Abeba* dal 16 maggio dello stesso anno. Dopo essere stato promosso *Tenente ad anzianità* (B.U. 1936 disp.13 pag.138), con:

- D.M. del 9 settembre 1937 veniva decorato della *Croce al Merito di Guerra per le operazioni militari svoltesi in A.O.I.* (B.U. 1937 disp. 42 pag. 965),

- Dispaccio Min.le n.32253 del 25 ottobre 1937 gli veniva tributato un encomio perché "*Incaricato delle funzioni di Direttore Civile d'Aeroporto in Addis Abeba, disimpegnava con adeguata comprensione dell'importanza e delicatezza dello speciale servizio assegnato, prodigandosi con intelligente attività oltre l'orario normale*",

- R.D. del 18 aprile 1938 gli veniva conferita la *Croce di Guerra al Valor Militare, concessa "sul campo"* con la seguente motivazione: "*Prendeva parte a più cicli operativi offrendosi volontariamente per la costituzione di Aeroporti avanzati dell'Impero. Si distingueva in ogni difficile circostanza per serenità, rendimento, sprezzo del pericolo ed alto senso del dovere. A.O.I. Febbraio 1936 - Marzo 1937.*" (B.U. 1938 disp. 25 pag. 527).

Partito dall'A.O.I. per fine ferma, s'imbarcava a Massaua il 9 ottobre 1937 e, sbarcato a Napoli il 19 ottobre 1937, era destinato alla Scuola Specialisti A.M.



Il 16 marzo 1938 era trasferito all'*aeroporto di Montecelio* e il 15 settembre successivo era inviato in "*missione speciale oltremare, quale volontario per la guerra civile spagnola*".

Per la sua partecipazione alla *Guerra di Spagna*, il Generalissimo Franco lo aveva decorato della:

- *Cruz de Guerra Spanola* (Brevetto in data 15 maggio 1938),

- *Medalla de la Campana Spanola* (Brevetto in data 15 maggio 1938),

- *Medalla Militar Collettiva Spanola* (Brevetto concesso in data 12 maggio 1939 al Gagliardetto dell'Aviazione Legionaria).

Queste, nell'ordine, le tre decorazioni spagnole, non più in uso dopo l'8 settembre 1943, con i relativi nastri, per un loro utile ricordo.



Con decorrenza 16 marzo 1939 era promosso al grado di *Capitano ad anzianità* e, rientrato dalla "*missione speciale oltremare*", il 29 giugno 1939 era destinato all'*aeroporto di Guidonia* e dal 1° luglio 1940 all'*aeroporto di Ciampino Sud*.

Il 1° ottobre 1939 sposava *Dona Victoria Eugenia Fernandez Burriel* (B.U. 1940 disp.9 pag.241), figlia del *Generale "nazionalista" Alvaro Fernandez Burriel (1879-1936)*, condannato a morte e fucilato il 12 agosto 1936 dai "*repubblicani spagnoli*", dopo il fallimento della rivolta a Barcellona.

L'8 giugno 1940 conseguiva la *Laurea in Giurisprudenza presso la Regia Università degli Studi di Roma* (comunicazione n. 4541 della stessa Università in data 9 settembre 1940).

Mobilitato in territorio dichiarato in stato di guerra e zona di operazioni dall'11 giugno 1940, dal 1° agosto 1940 al 28 febbraio 1942 era investito delle funzioni di *Comandante del Reparto Servizi dell'Aeroporto di Ciampino Sud*.

Dal 26 dicembre 1942 era assegnato allo *Stato Maggiore dell'Aeronautica*.

Sbandatosi in seguito agli avvenimenti verificatisi successivamente all'8 settembre 43, il 17 giugno 1944 si presentava al Comando Nucleo III Z.A.T. e con decorrenza 7 novembre 1944 era nuovamente destinato allo SMA - I° Ufficio.



Con F.O. n.14 in data 10 maggio 1946 gli veniva tributato un *encomio solenne*, con la seguente motivazione: *“Durante l’occupazione tedesca di Roma, animato da elevati sentimenti patriottici, sfidando la sorveglianza nazi-fascista, si prodigava coraggiosamente per la “causa della resistenza”, aiutando validamente le organizzazioni clandestine sorte per la liberazione della Patria oppressa”. Settembre 1943 - Giugno 1944.*

Con D.P. in data 20 ottobre 1952, era decorato della *Croce di Guerra al Valor Militare*, in commutazione dell’*encomio solenne* di cui al F.O. n.14 del 10 maggio 1946, questa la motivazione: *“Ufficiale animato da elevati sentimenti del dovere e da ardente amore patrio, durante l’occupazione tedesca di Roma si poneva fin dal primo momento a disposizione di una organizzazione informativa militare clandestina, prodigandosi fino alla data della liberazione per garantire la sicurezza e la continuità di funzionamento. Attraverso aspre vicissitudini, sprezzando ogni pericolo, portava a termine brillantemente tutte le missioni operative affidategli facendo riflettere le sue doti di coraggio, abilità e spirito di sacrificio non comune, apportando un prezioso contributo alla causa della liberazione”. Roma 8.9.1943 - 4.6.1944 (B.U. 953, disp.3, pag.182).*

Veniva, inoltre, decorato della *Medaglia d’Argento al Valor Militare* con la seguente motivazione: *“In una rischiosissima missione di guerra si offriva volontario per penetrare nel munitissimo sistema difensivo del nemico al fine di raccogliere precise notizie che dovevano perfezionare la preparazione di una importante offensiva. Fra mille pericoli ed insidie riusciva a portare a termine con successo la missione che fu di somma importanza ai fini operativi”. Bologna (Fronte della 5ª Armata Statunitense), 18 dicembre 1944. (B.U. 956, disp.8, pag.608).*

Promosso *Maggiore ad anzianità* con decorrenza 31 dicembre 1950 (B.U. 951, disp.22, pag.1566), in data 25 agosto 1953 veniva nominato *Giudice presso il Tribunale Militare di Bari*.

Tenente Colonnello a scelta con decorrenza 2 agosto 1954 (B.U. 954, disp.23, pag.1586), in data 15 gennaio 1955 era confermato nell’incarico di *Giudice presso il Tribunale Militare di Bari*. Trasferito all’*aeroporto di Palese-Macchie (BA)* il 1º agosto 1955, il 21 marzo 1957 cessava dall’incarico di *Giudice presso il Tribunale Militare di Bari* per assumere la responsabilità del *S.I.O.S. del Comando della IV Z.A.T. e successivamente della III Regione Aerea di Bari*.

Era *abilitato all’esercizio della professione di Procuratore Legale* dopo aver sostenuto gli esami indetti con D.M. 23.12.947 (Certificato n.160 in data 13.7.956 della Corte d’Appello di Bari) e *Assistente volontario presso la Cattedra di Diritto Pubblico Romano (Corso di Laurea in Scienze Politiche) dell’Università di Bari* a decorrere dal 1º novembre 1951 (Certificato in data 30.6.956 della stessa Università).

Con foglio n. L/438/1659 in data 28 ottobre 1957 del Comando della IV Z.A.T. di Bari riceveva un *encomio*, con la seguente motivazione: *“Svolgeva dal 1953 al 1957 corsi di Diritto Pubblico e di Diritto Aeronautico agli Ufficiali allievi del Corso di Perfezionamento, ottenendo, con appassionata opera e spiccate capacità didattiche, otti-*



mi risultati”. In data 25 maggio 1957 il Generale S.A. Ferdinando Raffaelli, Capo di S.M.A., gli tributava un “encomio”, con questa motivazione: “In un periodo di particolare e intensa attività della Base Aerea di Brindisi prestava opera intelligente e assidua per assicurare l’ordinato e sicuro svolgimento del traffico dei velivoli N.A.T.O. interessati all’uso della Base” (fg. n. L/438/644 in data 25 maggio 1957).

In data 20 luglio 1957 il *Sottocapo di Stato Maggiore dell’Aeronautica* gli tributava un *“encomio”* con la seguente motivazione: *“In occasione di una delicata e complessa missione riservata, la S.V. ha portato un contributo determinante per il felice esito della missione stessa, dimostrando di possedere spiccata capacità organizzativa, senso di responsabilità e spirito d’iniziativa”* (fg. N. 16821 in data 20 luglio 1957 dello Stato Maggiore A.M. S.I.O.S.).

Riceveva, ancora, un *encomio* con la seguente motivazione: *“Ufficiale in possesso di elevate qualità culturali, appassionato e capace, svolgeva con notevole rendimento, eccezionale passione e spirito di sacrificio, le mansioni di insegnante ad ufficiali dei corsi regolari ed allievi ufficiali di complemento* (fg. n.1/20839/P dell’Ispettorato Scuole A.M. in data 12 dicembre 1960).

Promosso *Colonnello a scelta* con anzianità 1º gennaio 1959 (B.U. 959 disp.5 pag.383), a decorrere dal 31 dicembre 1964 era collocato *“in soprannumero all’organico del proprio grado”* (B.U. 1965 disp.8 pag.512) e *“a disposizione”* dal 1º gennaio 1966 (B.U. 966 disp.14 pag.778). Tale all’*Ispettorato Generale dell’Aviazione Civile - Compartimento Traffico Aereo di Bari* dal 1º marzo 1964 al 6 maggio 1973 (B.U. 1974 disp.01 pag.13).

Promosso *Maggiore Generale A.A.r.s. ad anzianità* con decorrenza 10 maggio 1966, cessava dal servizio permanente *a domanda* ed era collocato *“in ausiliaria”* a decorrere dal 7 maggio 1973.

Avendo raggiunto il limite di permanenza *“in ausiliaria”*, era collocato nella *“riserva”* a decorrere dal 7 maggio 1981 (B.U. 1981 disp.21 pag.844) e *“in congedo assoluto”* per età a decorrere dal 10 maggio 1981 (B.U. 1983 disp.18 pag.851).

Promosso *Tenente Generale A.A.r.s. “a titolo onorifico”* ai sensi dell’art. 4 della Legge 8 agosto 1980 n. 434, con anzianità di grado 20 novembre 1981 (B.U. 1983, disp.6, pag. 249), è deceduto a Bari a gennaio del 1998.

Accanto l’*aquila d’oro da pilota di primo grado* (Brevetto n. 7540 in data 20 ottobre 1952) in servizio si fregiava delle *decorazioni nazionali* elencate di seguito:



- Medaglia d’Argento al Valor Militare (B.U. 956 disp.8 pag.608)
- Croce di Guerra al Valor Militare *“sul campo”* (B.U. 1938, disp.25, pag.527)
- Croce di Guerra al Valor Militare (B.U. 953, disp.3, pag.182)
- Croce al Merito di Guerra per le operazioni svoltesi in A.O.I. (B.U. 937 disp.42 pag.965)
- Croce al Merito di Guerra per le operazioni di Grande Polizia Coloniale in A.O. (B.U. 1938 disp.41 pag.1008)
- Croce al Merito di Guerra *(per la Guerra di Spagna 1936-1939)*, (B.U. 939 Suppl. n°06 pag.22)

- Croce al Merito di Guerra - prima concessione (B.U.R.A. 1949 dispensa n.4 pag.205)
 - Medaglia di Benemerita per i Volontari per le operazioni militari in A.O. (B.U. 1940 disp.24 pag.750)
 - Medaglia Commemorativa con Gladio Romano per le operazioni Militari in Africa Orientale (B.U. 1937 suppl. n 2 pag.7)
 - Medaglia di benemerita per i volontari della Guerra di Spagna (R.D. 6 giugno 1940 n.1244) (*)
 - Medaglia Commemorativa della Guerra di Spagna (R.D. 6 giugno 1940 n.1244) (*)
 - Medaglia Commemorativa per le campagne della Guerra 1940-1943, con tre stellette d'argento (artt. 3 e 4 della Legge 24.4.1950 n. 390)
 - Medaglia Commemorativa per le campagne della Guerra di Liberazione (1943-1945), con due stellette d'argento (F.O. 1954 n.27 pag.11)
 - Commendatore dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana (B.U. 971 disp.17 pag.1060)
 - Croce d'Oro per Anzianità di Servizio Militare - Anni XL (B.U. 963 disp. 24 pag. 1688)
- (*) non più in uso dopo l'8 settembre 1943

Alle decorazioni nazionali appena ricordate, prima dell'8 settembre 1943 aggiungeva le tre decorazioni spagnole precedentemente citate. Era inoltre autorizzato a fregiarsi dell'onorificenza di Cavaliere dell'Ordine della Legion d'Onore conferitagli dal Presidente della Repubblica Francese in data 18 giugno 1959 (B.U. 1961 disp.4 pag.223).



Di seguito una ricostruzione ideale di tutti i nastri che avrebbero potuto essere complessivamente presenti al di sopra del taschino sinistro della sua uniforme, sotto l'aquila da pilota di primo grado. L'autore, che lo ha conosciuto quand'era ancora in servizio negli anni '60 e lo ha poi incontrato in occasione dei matrimoni delle figlie Iolanda con il Capitano Pilota Eugenio Tulipano del Corso *Urano*** ed Elisa con il Prof. Luigi Tulipano, Docente di Geologia presso l'Università degli Studi "La Sapienza di Roma", ha voluto così ricordarlo, considerando tutto quanto precede **"meritevole di adeguato riporto divulgativo"**.



Nelle due ultime immagini: l'autore, con gli amici Prezioso, Sinisi e rispettivi familiari al "ricevimento di nozze Eugenio Tulipano - Iolanda Sisto", il 14 dicembre 1968 presso il Grande Albergo delle Nazioni sul Lungomare Nazario Sauro di Bari.



Bibliografia:

- "Copia" dello Stato di Servizio di Sisto Raffaele, nato a Bari il 9 maggio 1910, matricola A/1000023, a cura del Ministero della Difesa, Direzione Generale per il Personale Militare, V Reparto - 12ª Divisione "Documentazione Aeronautica", Orvieto 2017
- Angelo Del Boca: "Italiani in Africa Orientale, dall'Unità alla Marcia su Roma", Laterza, Bari 1985 - "Italiani in Africa Orientale, la conquista dell'Impero", Laterza, Bari 1985
- Fabrizio Di Lalla: "L'impero breve. Vita e opere degli italiani in A.O.I.", Solfanelli, Chieti, 2010 - "Un posto al sole. La colonizzazione demografica in A.O.I.", Solfanelli, Chieti, 2012
- Angelo Emiliani, Giuseppe F. Ghergo e Achille Vigna: "Spagna 1936-39: l'aviazione legionaria", Milano, Intergest 1973
- Edoardo Grassia: "L'aviazione legionaria da bombardamento. Spagna 1936-1939", Roma, IBN 2010
- Guido Mattioli: "L'aviazione legionaria in Spagna", ristampato nel 2016 come e-Book in 2 volumi
- Goffredo Orlandi Contucci: "A.O.I. La conquista dell'Impero nel ricordo del tenente Goffredo Orlandi Contucci", Edizioni MyLife, Monte Colombo/Coriano, 2009
- Ferdinando Pedriali: "Ali di guerra sulla Spagna", IBN Editore, Roma 2015, "Guerra di Spagna e Aviazione italiana", Roma, Ufficio Storico Aeronautica Militare, 1992 - "L'Aviazione Legionaria nella guerra di Spagna", Storia Militare Dossier, settembre - ottobre 2016
- Francesco Pricolo: "La Regia Aeronautica nella seconda guerra mondiale", Milano, Longanesi 1971
- Costantino Scarpa e Paolo Sézanne: "Le decorazioni del Regno di Sardegna e del Regno d'Italia", (due volumi), Uffici storici Esercito - Marina - Aeronautica, 1982-1985
- Virgilio Spigai: "Lero", Società Editrice Tirrena, Livorno 1949
- Luigi Tulipano: "Alle origini del S.A.R. - Un tuffo nella storia dimenticata: Lero 6-11 settembre 2016", Il Corriere dell'Aviatore N. 3-4/2017

È accaduto, non forse a caso, che nell'anno appena trascorso, denso di eventi rievocativi aeronautici di rilievo, una doverosa visita prenatalizia ad un anziano uff.le pilota del glorioso 4° Stormo abbia fatto affiorare, dall'album dei suoi ricordi più cari, atti e fatti destinati a rimanere nascosti nel fondo della memoria di pochi. Appena sei mesi or sono, nella fantasmagorica cornice del 4° Stormo di Grosseto, sono stati festeggiati, con speciale solennità, i primi Cento anni di 5 fra i più importanti Gruppi di volo dell'Aeronautica Militare Italiana.

Né la solenne cerimonia si sarebbe potuta svolgere altrove se non nella base aerea italiana fra le più blasonate perché intitolata ad un grande aviatore: il generale pilota Amedeo d'Aosta, del ramo Savoia Aosta discendente, per parte di madre, dai Borbone-Orléans; Com.te del 4° Stormo negli anni 1933 e 1934, ma no solo.

Ex allievo del collegio di St. Andrew di Londra, e dell'allora Collegio Reale della Nunziatella, (230 anni di storia il 18 nov '17) Altezza Reale, Vicerè dell'India.

Che aggiungere di più per sottolineare lo spessore umano ed il rango aeronautico e storico di tal personaggio?

Fra i cinque Gruppi di volo festeggiati a Grosseto il IX ed il X hanno avuto, in un passato, non proprio recente, vite e vicissitudini del tutto speciali discendenti dalla loro comune appartenenza al 4° Stormo che con i suoi oltre 90 anni d'ininterrotta attività si pone fra i più "anziani" della FA. Orbene, in occasione dell'incontro cui si faceva cenno all'inizio, il vecchio generale ha disvelato storie di vita del 4° Stormo e del IX e X Gruppo fino a ieri note solo a pochi.

L'argomento è incentrato sul problema, allora annoso, fortemente dibattuto e cavallerescamente risolto, dell'attribuzione della gloriosa Bandiera del 4° Stormo. La storia che si legge negli atti dell'Ufficio Storico della FA riferisce che: "Nel giugno del 1956, il Quarto si trasforma in Aerobrigata e si trasferisce a Pratica di Mare per iniziare la conversione su veli-volo F-86 E Sabre. Nel 1962 la bandiera del Reparto è portata da Pratica di Mare a Grosseto, da quel momento sede stabile dell'Aerobrigata. Il 1° giugno



1961 il IX gruppo raggiungeva la base di Grosseto riunendosi agli altri due gruppi dell'Aerobrigata. Nella primavera 1963 comincia l'era dello STARFIGHTER con la versione G. il che fa del 4° stormo il primo Reparto supersonico dell'AMI. Nell'aprile del 1963, mentre il IX Gruppo riceve i primi F-104G Starfighter, il XII Gruppo è trasferito a Gioia del Colle. Nel 1967 l'Aerobrigata è trasformata ancora una volta in Stormo: il X gruppo entra a far parte del costituendo 9° Stormo ed il XII gruppo del 36° Stormo."

Si poneva, quindi, il problema di dove destinare il glorioso vessillo.

Chi avrebbe dovuto custodire, negli anni a venire la Bandiera del 4° Stormo? Grosseto o Grazzanise?

Argomento certamente foriero di cavalleresche scintille originate dalle forti tradizioni cui erano parimenti e fortemente legati sia i piloti del 4° Stormo di Grosseto che quelli che andavano ad alimentare il neo costituito 9° Stormo a Grazzanise. In quegli anni -dal 1961 al '74- la F.A. fu comandata da personaggi di elevato spessore umano e professionale quali i generali di S.A. Silvio Napoli, Aldo Remondino e Duilio Fanali che avrebbero certamente potuto decidere la migliore allocazione della Bandiera di guerra del 4° Stormo senza dover dar conto a nessuno delle proprie decisioni. Ma non fu così! E la loro sapiente e saggia astensione, dal decidere in proposito, fu la prova di quanta considerazione godessero, allora, gli uomini in forza ai Raparti di volo della ricostituita AMI, nel panorama delle FFAA italiane. Come fu risolta la "vexata quaestio" è stato oggetto, per l'appunto, di un felice incontro con un "vecchio com.te del X Gruppo" che ha voluto concedere il privilegio a due suoi ex collaboratori -oggi figure di rilievo dell'ANUA- di conoscere atti e fatti destinati, ove non narrati, a svanire nel limbo dei ricordi. Sono i generali di B.A. Sergio Scarpato (Ibis III) e lo scrivente, ad aver avuto la possibilità di ascoltare, dalla viva voce di uno degli autorevoli protagonisti, una storia avvincente.

Accadde, quindi (e siamo alla fine degli anni 1960) che in una tiepida sera del 3 marzo si ritrovarono nel Circolo Uff.li di una famosa Base Aerea del Centro Italia i rappresentanti del IX e del X Gruppo allora operanti in seno al 4° Stormo Caccia.

Pillole di Storia Aeronautica

dal Presidente ANUA Napoli - gen.le Giuseppe Lenzi - ex del 9° Stormo

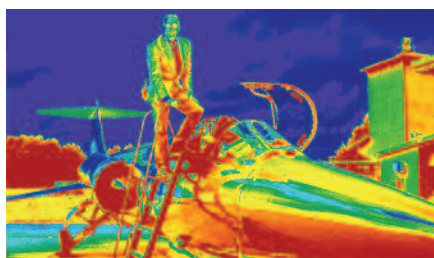
Scopo dell'incontro: (corsivi tratti da un documento scritto e firmato dagli Uff.li presenti all'incontro) *"trattare e possibilmente concordare il punto di vista del Reparto in merito alla futura assegnazione della Bandiera" del 4° Stormo alla base di Grosseto o di Grazzanise*".

Immaginiamo il clima che si determinò tra le due autorevoli componenti del medesimo Stormo chiamate a decidere su una materia così altamente e spiritualmente significativa quale quella della custodia, per tutti i decenni a venire, del Glorioso Vessillo Tricolore che il Capo dello Stato S. Mattarella ha recentemente decorato di M. A. al Valor Aeronautico per le operazioni in Afghanistan.

Difficile, oggi, per quanto sarebbe di elevato significato storico-rievocativo, poter attingere dalla viva voce di tutti i presenti a quell'incontro, il clima di evidente tensione che aleggiava fra tutto e tutti. L'argomento, per dirla con il Sommo poeta (Inf. I, v. 88-90) era da "far tremare le vene e i polsi". Si trattava, infatti, di decidere, una volta e (si sperò) per sempre **dove** le future generazioni di Aviatori avrebbero rivolto la propria attenzione e la propria memoria per onorare il Glorioso Vessillo: in Maremma o in Campania?

Il raro, sbiadito, sgualcito e prezioso documento che abbiamo avuto la possibilità di toccare, per qualche minuto, e sfogliare, con delicatezza, così prosegue: *"...omissis... di eliminare dalla discussione qualunque interesse attuale riferito ai singoli Gruppi (IX e X); di aver sempre ed unicamente presente il bene ed il futuro del 4° Stormo alla cui ombra riposano tanti fulgidi Eroi."*

Tali nobili premesse appaiono sintomatiche dell'eccellente "clima di Reparto" e dello "spirito di corpo" che coinvolgevano, allora, le diverse anime dei due Gruppi di volo i Piloti delle cui Squadriglie, veri depositari delle gesta dello Stormo, si adoperavano al meglio delle proprie capacità umane e professionali per conseguire uno scopo che non ledesse la sensibilità di alcuno. Il nostro "anziano" interlocutore, già pilota e Capo formazione della prima squadriglia di Sabre F-86 inviata in missione "diplomatica" all'estero (anni fine '60) narra delle veementi, corrette e rispettose discussioni - fra gli uomini dei due Gruppi - che infervorarono più di un incontro. Il risultato del delicato e animato meeting fu positivo e si decise di con-



sacrarlo con queste parole: *"Sono stati ascoltati i vari pareri e le proposte delle due parti; ed i presenti hanno convenuto in modo unanime che l'unità del 4° Stormo deve essere posta alla base di ogni ragionamento. e che quindi entrambi i Gruppi devono preservare e perpetuare la grande tradizione del Reparto. Si giunse, pertanto, alla seguente conclusione: "i componenti dei Gruppi del 4° Stormo, entrambi fondatori ed onusti di gloria, riconoscono la 91^a Squadriglia, che fu di Baracca, come la vessillifera e fonte di tutte le tradizioni del 4° Stormo che ha dato nome e simbolo al Reparto. Poiché la 91^a Squadriglia è parte integrante ed insostituibile del 10 Gruppo e da esso gruppo inamovibile, salvo non si voglia distruggere la storia e la tradizione dello Stormo, si decide che il 4° Stormo, la Sua bandiera, le Sue Glorie vadano a congiungersi con la Squadriglia dell'Eroe e siano gelosamente custoditi per il futuro dal X Gruppo sulla Base Aerea di Grazzanise". Hoc erat in votis e così è stato da più di 50 anni.*

Ne consegue che le numerose migliaia di Ufficiali, Sottufficiali ed avieri che dal 1917 ad oggi hanno servito, con onore, la Patria sotto la Bandiera del 9° Stormo debbano essere perennemente grati a quei giovani Uff.li e Piloti del IX e del X di allora per avere riunito, nel solo modo possibile, sotto le medesime insegne di **"F.Baracca"**

“ e del X Gruppo, la Gloriosa Bandiera di Guerra del 9° Stormo.

..e la storia potrebbe finire qui. Ma il destino ha voluto riservare a noi tutti "vecchi" del 9° Stormo un'amara e beffarda realtà. È accaduto un "incomprensibile" evento che ha lasciato interdetti tutti gli "uomini" del Cavallino.

Infatti, nel passato mese di settembre, funesto sotto molteplici aspetti per la F.A. a motivo dei numerosi lutti che l'hanno colpita, s'è sparsa la voce che; *"la pluridecorata Bandiera di Guerra sarà riposta e custodita in una teca del 9° Stormo"*. Puntuale, il 19 ottobre, si è concretata la minaccia: la "nostra" bandiera ha cessato di garrire al vento, al sole, allo sguardo deferente di tutti "noi vecchi" che l'abbiamo onorata ed amata.

Misterioso il motivo di tale improvvida ed incomprensibile iniziativa che credo nessuno desiderasse. Ci si è chiesto il perché di tale sgradita decisione, del cambio del "drappo". Consultato il sito del Ministero Difesa non sono stati trovati lumi in merito alla disciplina per la custodia e la

Pillole di Storia Aeronautica

dal Presidente ANUA Napoli - gen.le Giuseppe Lenzi - ex del 9° Stormo

dismissione delle bandiere di guerra. Sembrerebbe che esse possano essere sostituite (a discrezione di chi?) se appaiono lacerate ed usurate. La bandiera del 9° Stormo ha patito tale incontestabile decisione; non si sa da chi proposta.

Una supersonica mail interlocutoria inviata allo Stormo, per chiedere lumi, è...in attesa di un report.

Ma la cosa che, più di ogni altra ha originato una forte ed immediata avversione è stato il considerare che nessuna delle cosiddette "autorità" della F.A., in occasione dell'infelice evento del 19 ottobre, abbia avuto la cortesia di proferire la parola "bandiera".

L'autorità - a tre stelle- intervenuta a Grazzanise, nel commentare l'evento ha detto:

"I drappi cambiano, ma la Storia rimane".

Mi pregio rammentare che la Treccani, alla voce "drappo" così si esprime:

"Stoffa pregevole, adoperata per paramenti o per vestiti di lusso. Anticam. significò soprattutto la stoffa fine di seta, mentre oggi indica per lo più un panno rasato o altra stoffa pesante per arredamenti"



Cos'altro dovrei aggiungere alla mia profonda marezza che è quella di mille e mille altri Uff.li del glorioso 9° Stormo? A Grazzanise, il 19 ottobre 2017, non è stata cambiata - senza che nessuno ne avesse mai avvertito il bisogno - una "stoffa pesante per arredamenti", bensì una Bandiera di Guerra. "

Come può sfuggire il profondo significato che assume una Ban-

diera che è tanto più gloriosa quanto più lacerata, sfilacciata, sbiadita da mille soli e logorata per i tanti lustri di ululanti venti? Affiora alla memoria un passo da "il cimitero di Praga" di U.Eco: **"l'italiano è infido, si trova più a suo agio col pugnale che con la spada, meglio col veleno che col farmaco, coerente solo nel cambiar bandiera ad ogni evento"**

L'idea del cambio della gloriosa Bandiera del 9° Stormo, sostituita -or sì- da un banale "drappo" odoroso di magazzino, sarà ricordato come l'evento più incomprensibile della recente storia dello Stormo **"F.Baracca."**

Nulla da aggiungere se non che è difficile reprimere, di fronte a tali imposti, sgraditi ed indesiderati eventi, un salutare "Signornò!"

Giuseppe Lenzi



Recensione: **Il bambino e i dittatori**

Il bambino ha tre o quattro anni quando entra in contatto visivo ed emotivo con i tre dittatori del suo tempo, due sanguinari e uno spirituale. In questo libro il Bambino - ora adulto - ricostruisce i fatti con apparente distacco. In realtà. Sembra patire ancora quella molto teatrale "educazione morale in tre atti" toccatagli in sorte e mai richiesta. Nel racconto il Bambino parla solo tre volte per chiedere amore e gioco, e per beffeggiare il potere.

Una difesa preventiva e inconsapevole dalla tragedia in arrivo?

L'autore, Remo Capone, già Ufficiale di complemento in Aeronautica Militare e poi funzionario al Ministero delle Finanze, ha operato a lungo come traduttore dal francese per le più importanti case editrici, ha ottenuto il Premio Lindense nel 1993 con un suo racconto e ha pubblicato proprie poesie nel 1977 e nel 1992. Da molti anni si dedica anche alla ricerca fotografica, con numerose mostre personali e collettive.

FEFÈ editore, Roma (fefeditore@tiscali.it)

Convegno su “La Sanità Campale nella 1^ G.M.”

13 Gennaio 2018 - contributo del Presidente ANUA Napoli

Nell'anno che conclude le cerimonie e gli eventi rievocativi in occasione dei cento anni della Grande Guerra (1915-1918) la delegazione Regionale della nobile associazione ANMCRI (Associazione Nazionale Militari della CRI) di recente riconosciuta dal Ministero della Difesa, organizza un Convegno dal titolo su riportato.

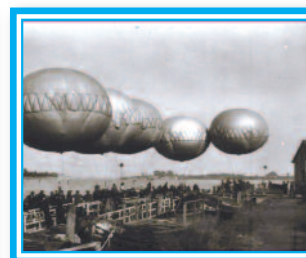
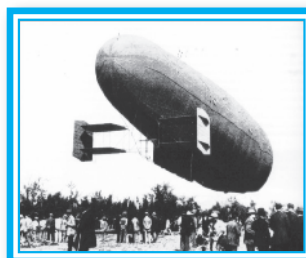


Ricevo, pertanto, quale Presidente della sezione della nostra ANUA un invito, dal Delegato Regionale ANMCRI dott. V. Di Guida, a partecipare al Convegno in qualità di “relatore” assieme a altri.

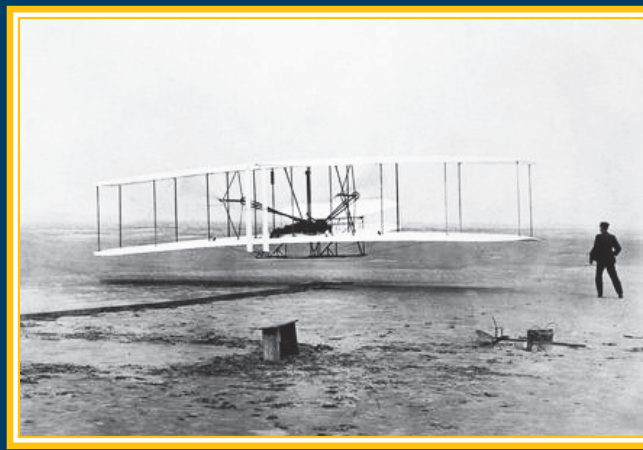
Nel dirmi lusingato per la gratificante proposta esprimo subito la mia incompetenza in materia di “sanità campale” e m'affretto, doverosamente, a specificare che le mie conoscenze a stento mi consentono di distinguere tra una “barella” e una “lettiga”; e men che mai fra una “pinza di Satinski” o un “dermatotomo”.

Mi si rassicura: il mio intervento sarà incentrato a illustrare lo “status” dell'Aviazione Militare agli inizi secolo XX e i suoi riflessi sull'attività della Sanità Campale. Le nubi si dipanano e rasserenano da tale precisazione mi dico disposto a una presentazione/illustrazione dello stato dell'arte aviatoria agli inizi del 1900. Non resta che documentarsi al meglio e, per non tediare le numerose decine di partecipanti al convegno, reputo opportuno illustrare gli eventi ricorrendo a immagini e cartoline d'epoca e rare.

Nella grande sala convegno del Tiro a Volo Nazionale di Napoli, che ci ospita, suffuse le luci, m'avventuro nella proiezione delle immagini di ciò che, alla fine dell'800 ed ai primi del'900 “volava” nel mondo. Ad iniziare dai Palloni frenati usati per la prima volta “a scopo bellico” in Libia ai primi voli degli animosi aviatori in forza a reparti dell'E.I. e prestatati alla nascente aviazione. Per poi narrare dei fratelli “biciclettai” Wilbur ed ORVILLE WRIGHT ED AL LORO VOLO A ROMA CENTOCELLE NELL'APRILE DEL 1909.



17 dicembre 1903



All'epoca in cui apparve, sull'orizzonte degli scenari bellici, la “componente aerea”, l'attività della Sanità Campale fu letteralmente sconvolta.

Gli interventi delle unità di “soccorso feriti” e quelli delle valorose Crocerossine fino ad allora “stanziali”, nel senso che avevano una precisa collocazione topografica nei pressi, ovviamente, delle decine e decine di Km di trincee scavate nel terreno e fra le rocce, dovettero essere radicalmente riconsiderati. Da ciò che “volava”, infatti, potevano essere lanciate bombe in ogni dove, non solo attorno alle trincee, bensì ovunque fossero avvistati e segnalati “dall'alto” reparti sparsi sul vasto territorio della battaglia.

La Sanità Campale, quindi, sorta con peculiari caratteristiche “stanziali” ed in siti quanto più prossimi possibili agli scenari di battaglia, per garantire il più sollecito e tempestivo soccorso ai feriti, si trovò a dover fronteggiare scenari del tutto inusitati: spaziare in ogni dove del vasto territorio bombardato e soccorrere i feriti lontano dagli “attendamenti sanitari” prossimi ai Comandi di Battaglione e di Armata.



Convegno su “La Sanità Campale nella 1^ G.M.”

13 Gennaio 2018 - contributo del Presidente ANUA Napoli



La neonata “caccia” con le sue prerogative di rapidità e di osservazione era in grado di raggiungere i reparti da “bombardare” con un’efficacia tale da rendere, se non impossibile, quasi vana ogni “lenta” azione di intervento dei reparti della Sanità Campale semoventesi su automezzi lenti ed inadatti ai terreni dissestati.



Le numerose Squadriglie di Aviatori che, man mano sorgevano, svolgevano i compiti assegnati ricorrendo ad azioni di “avvistamento” e “bombardamento” secondo gli ordini che ricevevano dagli Alti Comandi. Le loro efficaci azioni offensive, raramente, consentivano ai Reparti di Sanità di intervenire in soccorso dei feriti a motivo delle grandi distanze dei reparti in armi dalle basi logistiche di assistenza e cura allestite dai medici ed organizzate, con rara efficacia a competenza, dalle valorose crocerossine. L'iconografia dell’epoca non mancò di rappresentare, con cartoline, divenute, poi, un vero inno alla valentia delle unità sanitarie, la grande umanità di tutte le donne e gli uomini dediti al sollievo ed al soccorso delle migliaia di feriti. Da non sottacere che, purtroppo, la neonata realtà aerea che si affermava in Europa e nel mondo, con i suoi innegabili progressi civili comportò, anche, tutta una nefasta serie di irrisolvibili problematiche sanitarie originate dalla vastità e dalla gravità delle ferite prodotte dai bombardamenti. Fino allora (anni 1900) l’uso di un fucile tipo [Mannlicher M1890](#) con un colpo si poteva abbattere un solo soldato. Con l’impiego di mitragliatrici [Fiat Mod. 14 tipo Aviazione](#), montate a bordo dei veloci caccia, potevano essere uccisi decine di soldati. Fu progresso? “ai posteri l’ardua sentenza”.

Le cartoline qui riprodotte - solo alcune fra le numerose centinaia pubblicate- danno un’idea di quanto fosse ammirata l’azione delle migliaia di Crocerossine della Sanità Campale che iniziarono la loro attività uma-

Nella foto i prolusori del Convegno: terza da sx sorella Mara Principato, Gen.le G.Lenzi, Delegato Regionale ANMCRI Vincenzo Di Guida, S.Ten. Massimo Correr, Gen.le E.I. Bers. C.Cisbani, Dir. Osp. dott. Gennaro Auzino.



nitaria fin dalla guerra in Eritrea (1895) per non smetterla mai più, animate dalla loro incomparabile forza d’animo

Croce al Merito della Croce Rossa Italiana
(onorificenze al 30 novembre 1917)

Gen. Giuseppe Lenzi



ROBERTO LONGHI "mago delle REGGIANE"



La storia dell'ingegner Roberto Longhi (Foto 1), nato in provincia di Bergamo il 21 dicembre 1909 è piuttosto complicata, con molte sfaccettature ed anche un pochino misteriosa. Le cronache sono piuttosto confuse ed in alcuni casi anche contrastanti.

Semplificando diremo che si è laureato al politecnico di Milano, lavorò

per un po di tempo nelle costruzioni navali e poi si trasferì negli Stati Uniti dove ottenne alcuni impieghi in varie industrie aeronautiche e si fece un'esperienza sulle costruzioni metalliche a guscio e nell'impiego di particolari leghe leggere.

Tornato in Italia nel 1936 dopo circa cinque anni di America, ebbe contatti con il conte Caproni che gli propose di lavorare al miglioramento dell'industria aeronautica italiana sfruttando le sue esperienze americane.

Poco dopo però tornò in America per un breve periodo e quindi ritornò in patria con la moglie americana e si sistemò alla Reggiane progettando e facendo costruire un caccia che assomigliava moltissimo al Seversky P.35 ma con diverse migliorie.

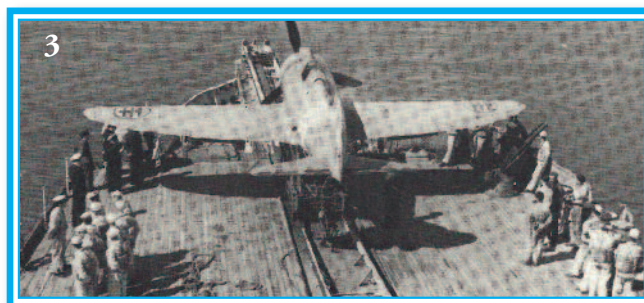
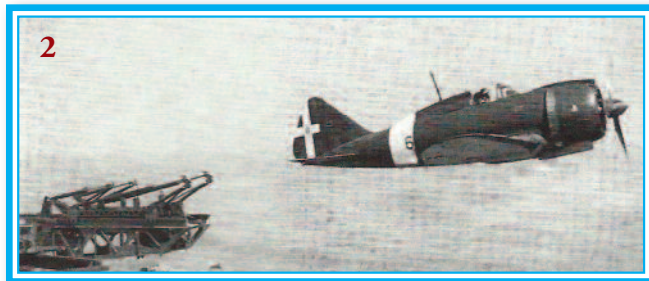
Si sospettò che avesse portato con sé i piani di costruzione del caccia americano ma di questo non si può essere certi. Sta di fatto che il nostro RE 2000, questa era la sigla, era sicuramente meglio del similare USA e anche, stando alle opinioni dei collaudatori De Bernardi e Mantelli, era pure migliore dei nostri similari caccia italiani già in produzione. Era un pochino più veloce, con buona manovrabilità e soprattutto una maggiore autonomia che lo faceva adatto alle lunghe missioni soprattutto sul mare.

Fu però osteggiato un po' per la presenza di serbatoi integrali nelle ali senza protezione e poi non si sa bene per quale altro motivo, ma ottenne importanti commesse dalla Svezia e dall'Ungheria la quale chiese ed ottenne anche la licenza di costruzione.

Venne approntata una versione navale del 2000.

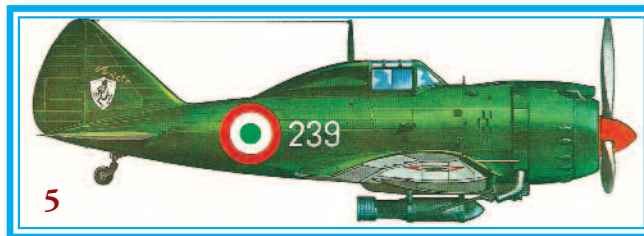
Questa aveva la particolarità di poter essere lanciata con una catapultata da una nave da guerra. Furono fatte delle prove con esito soddisfacente ma sembra non sia mai stato impiegato nelle azioni di guerra. Foto 2 e 3

Dopo questo l'ingegner Longhi progettò il RE 2001 che aveva il motore in linea anziché stellare, con caratteristiche un po' migliori del 2000. Foto 4.



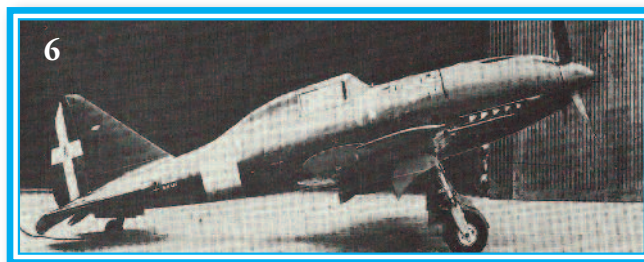
Poi venne anche il RE 2002, più grosso ed adatto per l'attacco in picchiata e che poteva portare tre bombe per un totale di Kg.650. Foto 5. Fu impiegato con esiti alterni.

Alla fine il nostro progettista sfornò, il bellissimo RE 2005 che fu giudicato il miglior caccia della guerra costruito in Italia.



Munito del motore Daimler Benz DB 605 (anche nella versione costruita in Italia dall'Alfa Romeo). Era molto veloce raggiungendo gli oltre 600 Km/h. e anche bene armato ma, come altri esempi, uscì troppo tardi ed in piccolo numero per dimostrare le sue notevoli caratteristiche. Foto 6

Data la sua simpatia per i partigiani, Longhi rischiò conseguenze tragiche ma se la cavò miracolosamente e alla fine del conflitto ritornò per l'ultima volta in America e lì rimase fino alla fine dei suoi giorni avvenuta nel New Jersey il 1° dicembre 1994.



COUZINET ARC EN CIEL 70

Questo aereo francese trimotore fu progettato e costruito negli anni trenta dalla Société des Avions René Couzinet, nome del giovane progettista e titolare della Ditta, per il servizio postale dalla Francia al Sud America.

Il tipo 70, che venne alla luce grazie ad una sottoscrizione pubblica, era la ricostruzione dei precedenti tipi che non ebbero successo ed anche lui ebbe uno sviluppo molto tribolato. Infatti, ben due prototipi furono distrutti uno da un incidente che provocò la morte del collaudatore e l'altro finì con un incendio che lo distrusse al suolo e quindi il terzo fu abbondantemente modificato e migliorato.

La costruzione, completamente in legno, era caratterizzata da una forma particolare della fusoliera che assottigliandosi sempre più lateralmente andava a formare senza soluzioni di continuità la deriva verticale ed il relativo timone di direzione con una forma curvilinea molto dolce. Da qui il nome di Arc en Ciel cioè Arcobaleno. L'ala, di forte spessore, era bassa a sbalzo e il carrello fisso era coperto da due grosse carenature ed anche il ruotino posteriore era vistosamente carenato.

Ebbe vari tipi di motori ma i tre dell'ultima variante erano di tipo Hispano Suiza 12 Nb, dodici cilin-

dri in linea a V e raffreddati a liquido da 650 cavalli ciascuno che comandavano eliche metalliche inizialmente tripale poi cambiate con un tipo bipala.

Alla fine l'unico esemplare costruito lasciò finalmente le officine della fabbrica Couzinet e, tutto sommato si dimostrò utile nel lavoro per il quale era stato pensato, cioè il servizio postale verso il Sud America.

L'equipaggio era costituito da 4 persone ed il carico poteva essere di posta o altra merce.

Fece il primo volo l'11 febbraio 1932 e poi fu adibito ai voli postali con un viaggio iniziale il 16 gennaio 1933 comandato dal famoso pilota Jean Mermoz più tre uomini d'equipaggio che effettuò la tratta atlantica da St. Louis, Senegal, a Natal, Brasile, della durata di 14 ore e 27 minuti.

Poi venne ancora modificato e fu denominato modello 71 e il 28

maggio 1934 iniziò il collegamento regolare con l'America del Sud con una trasvolata al mese finché negli ultimi cinque mesi del 1934 effettuò otto traversate andata e ritorno. Nel 1935 fu ulteriormente modificato e finì la sua carriera tutto sommato abbastanza positiva mentre proseguirono vari progetti anche in versione bombardiere ma tutti rimasti in fase di progetto o inizio di costruzioni senza seguito.



Benvenuto al Generale di Squadra Aerea Antonino ALTORIO, nuovo Socio ANUA



Con sincero entusiasmo la Presidenza Nazionale ringrazia il Gen. Altorio per la sua recente opzione di iscriversi all' **Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica**.

La Redazione nel riportare il benvenuto dell'intero Sodalizio si onora di evidenziare che il Gen. Altorio, nato a Orvieto il **12 Aprile 1946** ed entrato in Accademia Aeronautica nel 1964 con il Corso Centauro III, è stato negli anni più recenti Comandante Logistico e, dopo il congedo, Presidente dell'Associazione Pionieri Aeronautici.

AUGURI





Foto: Concerto Corale dell'Accademia "Vittore Veneziani" per l'ISMA di Firenze

Venerdì 12 gennaio 2018 sono state ufficialmente aperte le celebrazioni fiorentine per festeggiare l'ottantesimo anniversario dell'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche (già Scuola di Guerra Aerea) ad oggi comandato dal Generale di Divisione Aerea Stefano Fort.

Per l'occasione si è tenuto un concerto ad opera dell'illustre accademia di musica corale "Vittore Veneziani" di Ferrara, ospitato nell'incantevole cornice della Basilica di Santa Croce ed alla presenza delle autorità cittadine civili, militari e religiose.

Presente all'evento il Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica il Generale di Squadra Aerea Settimo Caputo che già 10 anni fa promosse, in qualità di Comandante dell'ISMA, il 70° anniversario dell'Istituto.

"'80 anni insieme' è l'espressione che meglio definisce l'indissolubile rapporto che lega l'ex "Scuola di Guerra Aerea" a Firenze, città culla delle arti e che ospita da sempre chi del volo fa non solo una professione ma proprio una passione ed un'espressione



d'arte già ammirata da Leonardo da Vinci" ha affermato il Generale Fort presentando il programma di eventi per il 2018.

"Per festeggiare questi 80 anni gli eventi in programma saranno numerosi ed ogni evento verrà realizzato grazie all'appassionato impegno degli uomini e delle donne dell'Istituto e con il determinante sostegno dello Stato Maggiore Aeronautica. Ma non potevamo fare tutto da soli. Sono lieto ricordare che il principio ispiratore degli eventi celebrativi è quello di ottenere, tramite le diverse attività, alcuni sinceri contributi che serviranno a sostenere chi opera per il bene del prossimo. Per tale motivo ogni manifestazione celebrativa sarà direttamente collegata al progetto Telethon e ad altre realtà che offrono il proprio supporto ai più bisognosi come l'Associazione sanitaria pediatrica "RespiriAMO la vita".

Centinaia i cittadini che hanno risposto all'invito dell'ISMA, simpatizzanti dell'Arma Azzurra, appassionati di musica, turisti, ma anche molti cittadini curiosi di assistere a questo evento celebrativo per l'Istituto e l'Aeronautica Militare.

Istituto di Scienze Militari Aeronautiche Origini:

All'inizio fu la Scuola di Applicazione della Regia Aeronautica, oggi è l'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche ma per Firenze ed i fiorentini è, e probabilmente rimarrà per sempre, la "Scuola di Guerra Aerea" dell'Aeronautica Militare.

Cambiano le denominazioni, gli appellativi, cambia il personale che da 80 anni svolge quotidianamente le sue mansioni in questo Istituto, ma quella che è "la costante", ieri come oggi, è la funzione formativa e di accrescimento culturale che da sempre contraddistingue questa Scuola. "L'Università del volo", come era definita dai fiorentini visse la sua inaugurazione il 28 marzo 1938.

L'Istituto affonda le sue radici in quella che fu la Scuola di Applicazione della Regia Aeronautica, costituita nel 1937. La sede di Firenze fu scelta sia in virtù del retaggio culturale che la città portava in dote, sia con riferimento alla sua posizione geografica, nel contesto di un ambizioso progetto con cui si voleva fare, di Firenze, la città dell'aviazione: Firenze, nel cuore d'Italia, si trovava infatti lontana dai confini nazionali più esposti e dunque fuori dalla portata dei bombardieri dell'epoca. Per tale ragione vi si voleva trasferire l'industria aeronautica nazionale che in quel tempo gravitava sulla città di Torino, assai più esposta alle incursioni.

Con l'industria aeronautica dovevano trovare collocazione a Firenze anche il Comando del Genio aeronautico e la Scuola di Applicazione della "Regia", dove i giovani piloti neo brevettati in accademia, avrebbero

potuto perfezionarsi nel volo sul nuovo aeroporto di Peretola. Le tracce di tutto ciò sono riscontrabili ancor oggi nella toponomastica della città, in particolare nell'area tra l'attuale aeroporto Amerigo Vespucci ed il Parco delle Cascine ove numerosi viali, la cui carreggiata particolarmente ampia doveva consentire il trasferimento dei nuovi velivoli dalle fabbriche all'aeroporto, sono intitolati ad eroi dell'aviazione come "Umberto Guidoni", "Francesco Baracca", "Umberto Maddalena", "Francesco De Pinedo" e tanti altri.

Dunque, per esplicita volontà del Ministro dell'Aeronautica, fu scelto il parco delle Cascine che avrebbe garantito la desiderata cornice di eleganza ma, contestualmente, avrebbe dovuto contenere il nuovo impatto. Firenze accolse con favore l'insediamento della Scuola di Applicazione nell'area occidentale del parco, facendone anzi un proprio fiore all'occhiello, grazie soprattutto alla professionalità del suo progettista che curò in primis l'attento inserimento del complesso architettonico all'interno della prescelta area verde.

Le infrastrutture, su progetto dell'architetto Raffaello Fagnoni, allora preside della Facoltà di Architettura dell'Ateneo fiorentino ed uno dei principali interpreti del cosiddetto "pensiero razionalista italiano" applicato all'architettura, furono infatti realizzate in poco più di un anno e la Scuola poté iniziare l'attività con il primo Corso d'integrazione per ufficiali di complemento piloti già il 1° febbraio 1938.

Il 5 ottobre 1948 lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare vi trasferì la Scuola di Guerra Aerea di Roma che si affiancò alla preesistente Scuola di Applicazione, originando l'acronimo SGA-SAAM che ha identificato l'Istituto per oltre cinquant'anni.

All'epoca la realizzazione della Scuola destò grande meraviglia e stupore per la rapidità con cui fu costruita (inizio lavori aprile 1937 – fine lavori gennaio 1938) ma anche per l'armonia con cui le strutture di un complesso così monumentale vennero inserite nel mezzo del parco secolare delle Cascine, fungendo da esempio architettonico nel rispetto dell'ambiente circostante. L'intera struttura oggi è considerata uno dei monumenti di Firenze ed è un vivido esempio di architettura razionalista italiana, ancora oggi dedicata alla diffusione delle dottrine militari attraverso le attività formative e didattiche, così come fu pensata e progettata.

L'ISMA oggi:

L'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche, dipendente dal Comando delle Scuole 3^a Regione Aerea, è sede di numerose attività formative tra cui il Corso Normale Master, il Corso di Stato Maggiore per i Capitani dei ruoli Speciali ed ulteriori momenti formativi che prevedono attività preparatorie alle Operazioni Fuori dai Confini Nazionali con lezioni teoriche ed esercitazioni pratiche. Sono inoltre previsti corsi professionali ed approfondimenti per Ufficiali nel grado di Maggiore/Tenente Colonnello e Colonnello per coloro che assumeranno la funzione di Comandante di Gruppo e di Reparto; a questi, si è altresì aggiunto il Seminario per i Generali di Brigata che si pone come limpida opportu-

rità di riflessione, durante la quale scambiare esperienze e conoscenze, nonché per potenziare gli strumenti di analisi e stimolare il pensiero strategico dei futuri dirigenti della Forza Armata.

Nell'ISMA è inserito ed operativo il Reparto per la Formazione Didattica e Manageriale, che ha il compito di svolgere attività di formazione in presenza e a distanza (e-learning) e della relativa ricerca/sviluppo nei settori delle metodologie didattiche e delle competenze manageriali, soprattutto in collaborazione con l'Università di Firenze. In virtù di questo, il Reparto è "focal point" nell'ambito dell'Aeronautica Militare per la metodologia e-learning e per la formazione alla leadership.

L'Istituto, parimenti, si afferma anche quale polo culturale e di pensiero della Forza Armata, ospitando Congressi e Seminari Internazionali a carattere aeronautico e militare, nonché convegni e gruppi di studio e lavoro sia nazionali, sia internazionali. Le potenzialità logistiche e tecnologiche dell'ISMA sono conosciute ed apprezzate anche a livello interforze ed internazionale per ospitare simposi, tavoli di lavoro, riunioni e comitati.

Accademia corale Vittore Veneziani:

L'Accademia corale Vittore Veneziani è una realtà corale presente e operante sul territorio ferrarese da oltre sessant'anni; il coro può vantare una lunga storia ricca di successi e collaborazioni artistiche di pregio, sia in Italia che all'estero. La sua vocazione, quella di divenire polo di attrazione e centro di formazione corale per la città di Ferrara, si è da sempre manifestata nell'impegno a richiamare a sé giovani e meno giovani, musicisti o appassionati di musica. Rinnovando tale precisa volontà, l'Accademia intende ancora oggi rimanere significativo punto di riferimento per tutti coloro che vogliono accostarsi alla musica attraverso la coralità, sia immergendosi nel grande repertorio della musica classica che avvicinandosi alle forme più rappresentative della musica popolare, moderna e contemporanea.

Accanto all'aspetto artistico e di promozione culturale è da sottolineare la funzione socializzante e il ruolo educativo svolto dal coro: si può a buon diritto affermare che nessun'altra esperienza musicale sia in grado di coinvolgere persone di ogni condizione, età e cultura in percorsi comuni di armonia e condivisione.

Autore Cap. Andrea Lanzilli



L'atmosfera croce e delizia

Da quando la tecnologia ha reso possibile solcare le vie aeree, l'umanità ha cercato di sviluppare mezzi capaci di volare più in alto, più veloci e con sempre maggiori capacità di carico. Ogni traguardo raggiunto ha ampliato le possibilità commerciali e belliche del mezzo aereo che ha nell'atmosfera sia la chiave del volo sia la sua limitazione in velocità. Per le Aeronautiche Militari, sempre impegnate in missioni che richiedono il massimo delle prestazioni possibili fin dalle teorizzazioni di Douhet, di Mecozzi e di Mitchel, la velocità del mezzo è l'elemento caratteristico ed imprescindibile per ottenere il risultato voluto. Finché si opera entro i primi chilometri di altezza la portanza dell'aria, se è capace di sostenere le nostre macchine, comporta anche un aumento di resistenza che cresce con il quadrato della velocità fino a quando si ha esubero di potenza o fin quando la struttura riesce a sopportare il cimento dinamico cui la macchina viene sottoposta dall'aria. Anche la presa d'aria ed il compressore, che alimentano con l'ossigeno il motore, hanno dei limiti di funzionamento, infatti l'aria, incuneandosi nel condotto di aspirazione, si scalda per effetto dell'attrito e delle eventuali onde d'urto, e ciò comporta la sua dilatazione con conseguente riduzione progressiva della quantità di ossigeno, che giunge effettivamente nella camera di combustione. Con meno ossigeno la potenza cala finché, mancando l'esubero di potenza, si ha la massima velocità possibile ad una certa quota. All'aumentare della quota la presa d'aria funziona meglio e si può andare più veloci, in pratica però il motore air breathing a turbogetto ha un limite in velocità che si pone appena sotto i Mach 3 e che determina un aumento della complessità della macchina man mano che essa si avvicina a questo limite invalicabile. Più aumenta il riscaldamento dell'aria e più cresce il cimento cui le varie parti del propulsore e dei suoi accessori sono sottoposte, e più comporta aggravii di peso o scelte di particolari materiali per evitare avarie, però il confine di Mach 3 resta oggi invalicabile.

Sono stati fatti molti studi per superare gli ostacoli connessi alla gestione dell'aria da portare alla camera di combustione e si sono progettate macchine che sostanzialmente evitano il compressore e la turbina (organi rotanti) come gli scramjet ed i ramjet. Il ramjet o statoreattore, studiato fin dagli anni '30, sarebbe capace di buone prestazioni ma inizia a funzionare bene solo quando è già in regime supersonico e quindi richiede altri propulsori che ne permettano l'avvio (razzi, cannoni, catapulte o turboreattori). Insomma a punto fisso od a bassa velocità, il ramjet non è capace di creare la spinta adeguata per accelerare l'aeromobile. Uno dei massimi contributori in questo campo fu il nostro Magg. Ferri che, responsabile della galleria supersonica del vento di Guidonia, passato al sud dopo l'8 settembre con i cobelligeranti, alla fine della guerra fu preso dagli Americani che lo portarono negli USA dove nel 1947 divenne direttore della GAS Division Branch del centro di ricerca NACA e sviluppò il primo ramjet oltreoceano.

In questo motore supersonico l'aria viene fatta entrare in un condotto che ne rallenta progressivamente la velocità fino ad arrivare in camera di combustione in regime subsonico. Il fluido

viene qui raggiunto dalle fiamme degli spruzzatori di carburante ed ha un brusco innalzamento di temperatura con conseguente aumento di pressione che lo porta ad espandersi nel condotto di uscita raggiungendo velocità di molto maggiori rispetto a quelle di avanzamento dell'aeromobile e fornendo una decisa spinta in avanti. Il passo successivo è stato la realizzazione del primo scramjet in cui la combustione avviene completamente in regime supersonico e ci si libera quindi della principale limitazione del ramjet. Lo scramjet solo da poco tempo ha cominciato a solcare il cielo con macchine come lo X-43 e lo X-51 che promettono di volare, in altissima quota, fino a molto oltre i Mach 5 (si parla di raggiungere e mantenere i Mach 10-15).

Lo scramjet, per iniziare a funzionare, ha bisogno di essere accelerato a velocità molto alte, dell'ordine di Mach 3-4, e solo oltre queste velocità fornisce spinta. Il velivolo sperimentale X-43 è stato portato nelle condizioni di funzionamento da un razzo Pegasus, sganciato da un B52, ed ha raggiunto per pochissimi secondi Mach 10 impiegando un chilo di idrogeno liquido come combustibile.



Lo X-43 si appresta ad essere trasportato da un B52 sulla punta del razzo Pegasus. Raggiungerà Mach 10 il 16/11/2004

I propulsori supersonici

Nella figura seguente, si vedono schematizzati i motori oggi disponibili per volare oltre la barriera del suono: man mano che si eliminano le componenti meccaniche usate per comprimere ed accelerare il flusso d'aria in ingresso, si possono ottenere le prestazioni più elevate grazie al raffinato impiego di particolari forme del condotto che gestiscono opportunamente i vari parametri termofluidodinamici del flusso all'interno del motore. Il motore turbogetto gestisce un flusso che, dal compressore alla turbina, è mantenuto a velocità subsonica anche se il velivolo procede oltre Mach 1.

I colori tentano di far vedere graficamente l'andamento delle temperature in ingresso, che crescono man mano che aumenta la pressione, fino alla camera di combustione dove si innalzano raggiungendo la temperatura a cui il carburante brucia in presenza dell'ossigeno atmosferico. In generale, verso Mach 5, la temperatura dell'aria non può più essere aumentata dal carburante perché l'aria in ingresso ha già raggiunto la temperatura di combustione per effetto degli attriti e/o delle onde d'urto.

Occorrono quindi altre architetture per andare oltre questa soglia ed in particolare bisogna raffreddare l'aria, la presa d'aria e

Centro Studi - "Il volo ipersonico - oggi"

di Francesco Falcucci

le parti calde del motore con accorgimenti molto complessi. Nello scramjet X-43 la presa d'aria, per pochi attimi, è stata raffreddata facendo circolare acqua nella fusoliera, ma non è un sistema utilizzabile oltre i pochi secondi di attivazione ed è stata impiegata solo per dimostrare la fattibilità del propulsore.

Un razzo non ha questa limitazione, non respira aria perché si porta dietro carburante ed ossigeno, tuttavia non è il massimo

per assicurare il volo ipersonico nell'atmosfera a causa di pesanti limitazioni di autonomia.

Quando vediamo un lanciatore sulla rampa, prima del decollo, vediamo una macchina imponente, orgogliosa, in cui ben l'80% del peso è costituito dal propellente; a sua volta l'80% del peso del propellente è costituito dall'ossigeno!

Un motore air

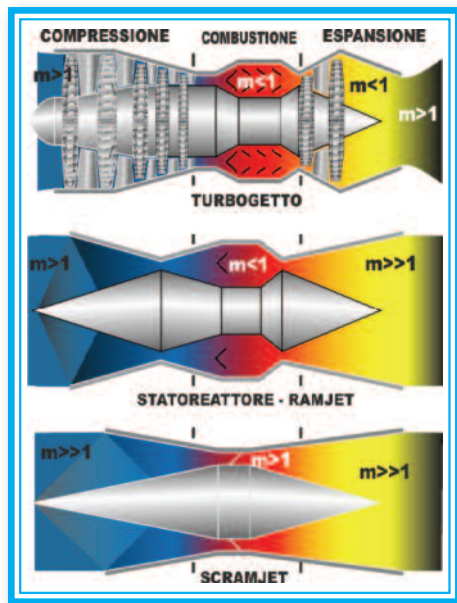
breathing, a parità di condizioni, portandosi dietro solo il carburante e prendendo dall'ambiente l'ossidante, ha un vantaggio incolmabile in termini di autonomia, oltre a disporre di un rendimento nettamente migliore del motore a razzo.

Aeromobili ipersonici

Sempre più in alto e sempre più veloci: dalla fine della guerra abbiamo studiato questo affascinante argomento con realizzazioni militari come l'americano SR 71 (Mach 3,3 con un complesso propulsore che varia la geometria dei condotti diventando da turbogetto ramjet) ed il russo Mig 25 (Mach 2,8 massimo valore raggiunto per un turbogetto), mentre in Inghilterra si tentava di accrescere la velocità operativa dei mezzi commerciali di linea con il progetto Hotol, un interessante aereo che avrebbe dovuto de-

collare da pista, salire prima con motori air breathing, continuare a salire ed accelerare con motori a razzo fino alla velocità necessaria per entrare in orbita bassa, uscirne al momento voluto con motori a razzo, frenando per il rientro nell'atmosfera e planare fino all'aeroporto di arrivo. Il progetto non è avanzato oltre gli studi di fattibilità ma è importante perché è divenuto il capostipite di una nuova tipologia di aeromobile: lo spaziplano (SSTO, Single Stage To Orbit, capace di raggiungere l'orbita senza ricorrere alla strategia della segmentazione del vettore). Questo è un concetto affascinante, non solo perché, a differenza dei lanciatori a razzo, promette il riutilizzo delle strutture, ma anche perché fa risparmiare sul peso del propellente in quanto impiega, nelle prime fasi della salita, lo stesso ossigeno atmosferico. Non si tratta di un risparmio da poco, come si è visto, anche perché nei razzi proprio le prime fasi del volo richiedono il massimo consumo. Si stanno studiando le architetture più diverse con impianti capaci di estrarre in volo ed in grande quantità l'ossigeno atmosferico, non solo per l'impiego immediato ma anche per immagazzinarne l'eccesso, garantendone poi la disponibilità per il funzionamento dei motori anche nella fase della propulsione a razzo.

Infine è opportuno ricordare che lo spaziplano può rimanere in orbita a motore spento mantenendo una velocità dell'ordine dei 7 Km/s, con una capacità operativa utile non solo alle attività commerciali ma anche a quelle di interesse sia scientifico che militare, anche per lunghi tempi. Insomma, il costo dell'inserimento in orbita permette di raggiungere in brevissimo tempo la velocità orbitale e di seguire una traiettoria velocissima fino al rientro in atmosfera in vista della destinazione, con tempi di volo ridottissimi rispetto agli attuali aerei commerciali, ma assicura anche il rimanere in orbita senza consumare carburante per la durata di una missione completamente diversa, come potrebbe essere quella di rilasciare carichi spaziali, effettuare operazioni di manutenzione, di rifornimento, di ricognizione od altro ancora. Il velivolo a decollo rullato che sale imbarcando ossigeno atmosferico e vola fino all'orbita bassa è una sfida che viene affrontata da vari paesi, e che al momento appare come sempre più promettente per l'economia dell'esplorazione e dello sfruttamento delle immense risorse spaziali. L'Inghilterra ha deciso di svilup-



Motori air breathing capaci di volo supersonico



Spaziplano HOTOL, Horizontal Take Off and Landing



Disegno dello Skylon mentre opera in orbita

Centro Studi - “Il volo ipersonico - oggi”

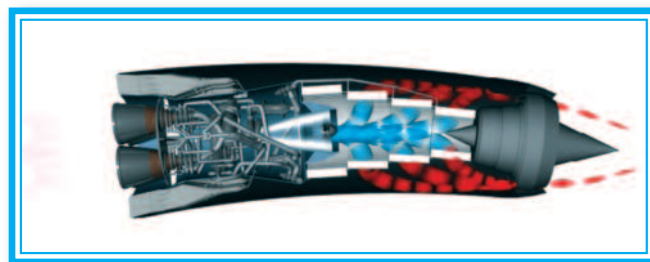
di Francesco Falcucci

pare il progetto Skylon, che potrebbe rimanere in ambito europeo perché UK intenderebbe mantenere la partecipazione all'ESA anche dopo la Brexit. Tale aeromobile sarà propulso da due motori SABRE (Synergistic Air Breathing Reaction Engine) della società Reaction Engines Limited; essi dovrebbero partire da punto fisso come normali turbopropulsori con una particolare presa d'aria in cui può essere fatto circolare un fluido criogenico man mano che la velocità sale. La presa d'aria stessa diventa così un vero e proprio filtro criogenico, capace di portare l'atmosfera fino a -150°C prima di entrare in camera di combustione, essa così, non solo permette di mantenere la spinta del motore ben oltre Mach 5, ma anche di distillare l'ossigeno dall'aria depurandola da acqua ed anidride carbonica, riducendo così di molto il peso del propellente necessario, all'inizio del volo, per la missione nello spazio.

Speriamo che l'ESA (European Space Agency) riesca/voglia mantenere il collegamento con il programma Skylon che è, come si può facilmente intuire, estremamente costoso. Intanto si sa che gli USA ed UK hanno cominciato a scambiare informazioni sul tema e pertanto tra la Brexit, le tremende limitazioni di bilancio che hanno falciato la ricerca scientifica nel vecchio mondo e la forza americana potrebbe accadere che questa porta sullo spazio venga a breve preclusa agli europei per motivi di bilancio, con inimmaginabili

conseguenze future se lo spazio comincerà ad essere colonizzato in modo massivo.

Intanto i russi si stanno affacciando al volo ipersonico militare con mezzi di cui si sa ancora molto poco come i missili Sarmat



Funzionamento di principio del motore ipersonico SABRE. Il filtro criogenico in bianco dovrebbe essere capace di gestire aria in arrivo portandola a -150°C prima di entrare nella camera di combustione.

e Tzirkon ed il velivolo Ju 71, mentre i cinesi non stanno a guardare ed hanno realizzato un missile balistico capace di rilasciare, dopo un volo sub orbitale, un'arma consistente in un aliante ipersonico Wu 14 che può manovrare in altissima velocità per ingannare le difese e per scegliere il bersaglio. Si tratta di armi micidiali che sono di difficile contrasto con le normali impiantistiche di difesa aerea, fondamentalmente per la difficoltà di avere un sufficiente tempo di allertamento quando l'arma viaggia a velocità ipersonica, e sono capaci di alta letalità anche come semplici armi cinetiche.

La tecnologia ipersonica è quindi sia in grado di dischiudere l'ingresso allo spazio per l'umanità e permettere lo sfruttamento economico delle risorse del sistema solare, sia capace di costituire un'ulteriore minaccia alla sopravvivenza sul nostro pianeta.

Prospettive della difesa Italiana per la Cyber security *Conferenza organizzata dal CESMA dell'Associazione Arma Aeronautica alla Casa dell'Aviatore* *Roma 23 gennaio 2018 - Relatore il Gen. B.A. Francesco Vestito*

Nel 2017 i Ministri della Difesa dei Paesi appartenenti al blocco NATO hanno approvato il riconoscimento del cyber spazio come quinto dominio della conflittualità dopo terra, mare, aria e spazio; riconoscimento, poi, ufficializzato durante il 27esimo incontro dei capi di Stato e di governo della NATO tenutosi a luglio u.s. a Varsavia. In conseguenza di questo importantissimo riconoscimento, che impatta su tutti gli Stati appartenenti all'Alleanza atlantica, occorrerà al più presto avviare una riflessione molto seria e approfondita sugli elementi che devono necessariamente sorreggere una simile dichiarazione.

Ciò, soprattutto alla luce dell'estensione, anche al cyber-spazio, della clausola di difesa collettiva, che, com'è noto, dal settembre del 2014 prevede che gli Stati appartenenti alla NATO si forniscano reciproca assistenza anche in caso di aggressione attraverso attacchi cibernetici.

Infatti, seppure in quest'ambito il principale obiettivo della NATO è sempre stato e resterà ancora quello di difendere i propri sistemi informatici e di aiutare gli Stati membri a sviluppare le più idonee capacità di **cyber-defense**, il riconoscimento del **cyber-spazio** come dominio per le operazioni militari compor-

terà al più presto l'integrazione dello spazio cibernetico nel campo della difesa collettiva.

Ed allora, al pari di ciò che già oggi avviene con le armi convenzionali, occorrerà presumibilmente che ogni singolo Stato dell'Alleanza Atlantica e la stessa NATO – magari attraverso la creazione di uno specifico Cyber Command – si dotino quanto prima anche di capacità offensive per il cyber-spazio da utilizzare, ovviamente, come mera reazione ad eventuali attacchi (ciberneticici e non) portati nei confronti della NATO o di uno dei Paesi alleati. Proprio su questa scia si inserisce la notizia di giugno con cui il governo italiano ha annunciato pubblicamente di essere in procinto di creare il suo primo “Cyber Command”.

Il “Libro Bianco per la Sicurezza Internazionale e la Difesa”, redatto dal Ministero della Difesa italiano e approvato nell'aprile del 2015, infatti, fa della cyber-defense e delle operazioni militari nel dominio cibernetico una delle sue priorità strategiche ed uno dei più importanti programmi di investimento per il triennio 2016/2018.

In quest'ottica, la Difesa italiana ha istituito recentemente il Comando Interforze per le Operazioni Cibernetiche (CIOC).

Come noto, specifiche norme legislative nel corso degli anni hanno stabilito regole sempre più stringenti per prevenire gli infortuni sul lavoro ed evitare rischi per la salute dei lavoratori e l'ambiente, regole che devono essere adottate da tutte le imprese o contesti organizzativi. Da tali obblighi non sono esentate le Forze Armate cui vengono comunque riconosciute le particolari esigenze connesse con il servizio espletato.

Quanti tra i soci dell'ANUA hanno avuto incarichi di comando o comunque la responsabilità di impartire ordini, istruzioni o direttive sulle attività da eseguire, rammenteranno l'impegno, particolarmente complesso e problematico, richiesto, specie agli inizi, per l'applicazione della normativa relativa alla materia "prevenzione antinfortunistica e tutela ambientale".

Per conoscere quale è la situazione attuale sulla materia in ambito AM abbiamo rivolto alcune domande al Brig. Gen. **GARn Giovanni Trivisonno**, che riveste l'incarico di Capo dell'Ufficio Generale di Coordinamento della Vigilanza Antinfortunistica (UCOVA) dello SMA.

Generale Trivisonno, come è implementato attualmente il sistema di regole collegato al settore della prevenzione antinfortunistica e della salvaguardia ambientale nell'ambito della FA.?

La diffusione della cultura antinfortunistica nella Pubblica Amministrazione e nell'AM ha avuto un più ampio sviluppo a partire dall'emanazione del D. Lgs. 626/1994 e di altre norme correlate; poi, a seguito del D. Lgs. 81/2008, si è avuta una ulteriore evoluzione, tesa a perseguire ancora maggiormente la tutela della salute e della sicurezza del personale militare e civile della FA, la quale, peraltro, ha da sempre avuto una particolare attenzione alle tematiche della tutela del personale, anche per una lunga e consolidata esperienza maturata nel campo della Sicurezza del Volo.

L'organizzazione antinfortunistica, così come delineata dal citato D.Lgs. 81/2008, svolge ogni attività necessaria alla valutazione dei rischi ovvero alla tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro della Forza Armata, e per l'applicazione di un programma di prevenzione, che integri, in modo coerente, le esigenze tecnico-produttive di ogni Ente/Reparto, con la salvaguardia dell'integrità psico-fisica del personale, tenendo conto anche dell'influenza dei fattori ambientali. La diffusione della cultura antinfortunistica e la formazione del personale, attuate attraverso specifici corsi, unite all'individuazione dei Responsabili (RSPP) e degli Addetti (ASPP) del Servizio Protezione e Prevenzione e del Medico Competente, consente di adottare le più corrette modalità per la valutazione/eliminazione/riduzione dei rischi e la puntuale redazione nonché aggiornamento del Documento di Valutazione del Rischio presso ogni Ente dell'AM.

Ogni anno, tramite corsi e seminari dedicati alle figure addette alla prevenzione, più di 1000 unità sono formate a livello centrale, mentre, a livello locale, vengono svolti corsi per lavoratori, preposti e dirigenti, di competenza dei Datori di Lavoro.

Anche nel settore Ambientale l'AM ha adottato i principi che la vedono svolgere una funzione attiva, attraverso l'impegno a mi-

nimizzare l'impatto ambientale delle proprie attività. Le numerose leggi a salvaguardia dell'ambiente, emanate negli ultimi anni, richiedono una approfondita conoscenza e scrupolosa osservanza in quanto il loro mancato rispetto, nella maggior parte dei casi, determina risvolti penali e amministrativi che, nell'ambito dell'AD, rientrano nelle responsabilità dei Comandanti di Enti/Reparti. La FA pertanto ha definito, nell'ambito della politica ambientale delineata dallo Stato Maggiore Difesa, la discendente politica ambientale individuando l'organizzazione, i compiti, le responsabilità dei Comandi e delle proprie Articolazioni, al fine di ridurre l'impatto ambientale generato dalle attività operative e addestrative.

Come è strutturata l'organizzazione antinfortunistica e di salvaguardia ambientale della FA?

A livello centrale, il Capo di SMA si avvale dell'Ufficio Generale di Coordinamento della Prevenzione Antinfortu-

nistica e della Tutela Ambientale (**UCOPRATA**) riorganizzato nel 2015, a cui è stato affidato il compito di formulare la politica della FA nel settore della prevenzione. Più in particolare, tale Ufficio Generale ha la responsabilità di proporre l'emanazione delle direttive di indirizzo, favorire la creazione e la condivisione di una cultura antinfortunistica e della tutela ambientale, anche attraverso la creazione di programmi di formazione ed attività di consulenza tecnica a favore degli organismi di F. A., per l'applicazione delle norme di riferimento, nazionali, comunitarie e NATO.

A partire dal 2010, per l'attuazione dei nuovi assetti normativi, venutisi a delineare, in particolare, con il Titolo IV del D.P.R. 15 marzo 2010 n. 90 "Testo Unico delle disposizioni regolamentari in materia di Ordinamento Militare", alle dipendenze del Capo di SMA, è stato costituito l'Ufficio Generale di Coordinamento della Vigilanza Antinfortunistica (**UCOVA**), con il compito di svolgere attività di vigilanza ispettiva e tecnico-amministrativa, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro della FA, anche a seguito di delega della



magistratura. L'attribuzione di una competenza generale ed esclusiva ad un organo interno di F.A. ad effettuare la verifica dell'applicazione della normativa a tutela della salute e sicurezza dei lavoratori, ha determinato un ulteriore innalzamento dell'attenzione nei confronti delle questioni relative alla sicurezza nei luoghi di lavoro e una moltiplicazione delle attività ed iniziative volte alla sua implementazione, non riscontrabili in passato.

Secondo le disposizioni del citato Decreto, il personale di UCOVA assegnato a compiti ispettivi riveste la qualifica di Ufficiale di Polizia Giudiziaria e, pertanto, pur essendo incardinato nell'organizzazione della FA, per quanto attiene al rapporto di servizio e gerarchico, nell'esercizio della funzione di vigilanza, volta all'accertamento delle violazioni della normativa posta a tutela della salute e sicurezza dei lavoratori nei luoghi di lavoro, risponde direttamente all'Autorità Giudiziaria (art. 109 della Costituzione). I risultati delle attività compiute dagli ispettori, sia di iniziativa sia disposte o delegate dall'Autorità Giudiziaria, vengono direttamente riferite a quest'ultima, senza alcuna ingerenza da parte dell'Amministrazione di appartenenza. In tale contesto, gli ispettori della vigilanza, in qualità di ufficiali di Polizia Giudiziaria, trovano la principale fonte di regolamentazione delle loro attività nelle disposizioni del codice di procedura penale.

Gli organi di vigilanza delle Forze Armate sono coordinati dall'Ufficio Centrale di Vigilanza, allocato presso il Segretariato Generale della Difesa, con il compito di dare indirizzi generali sulla materia, consulenza e promozione della formazione e dell'aggiornamento del personale ispettivo, sottraendo tali attività dagli ambiti gestionali delle singole autorità di Vertice delle Forze Armate.

Come vengono esercitate in pratica le funzioni dell' Ufficio che lei dirige?

Le funzioni di vigilanza ispettiva (a carattere sanzionatorio) vengono esercitate:

- secondo il programma annuale dei sopralluoghi approvato dal Capo di SMA;
- d'iniziativa, a seguito di segnalazione d'infortunio o malattia professionale e/o di segnalazioni di inadempienze;
- su delega dell'Autorità Giudiziaria.

Le funzioni di vigilanza tecnico-amministrativa (a carattere autorizzativo) vengono esercitate:

- a seguito delle notifiche di inizio lavori, nel caso di cantieri temporanei e mobili;
- a seguito della predisposizione dei piani di lavoro, nei cantieri per la bonifica dei materiali contenenti amianto.

In linea con la disciplina in materia di tutela della salute e sicu-



rezza nei luoghi di lavoro, nei casi di accertata inadempienza, gli ispettori impartiscono al contravventore apposite "prescrizioni", con le quali viene fissato un termine per far cessare il pericolo per la sicurezza e, quindi, per la regolarizzazione della situazione antiggiuridica. Tutti i risultati degli accertamenti effettuati e le disposizioni emerse nel corso dell'at-

tività ispettiva sono direttamente riferiti alla magistratura, secondo le particolari disposizioni che, nel nostro ordinamento, regolano l'esercizio della funzione di polizia giudiziaria.

L'esercizio della vigilanza antinfortunistica, per l'ampiezza delle attribuzioni conferite e i numerosi interventi effettuati, ha comportato un notevole sforzo attuativo da parte dei soggetti incaricati che si sono imbattuti in realtà lavorative sempre tese ad assicurare alti livelli di operatività con sempre più esigue risorse a disposizione. Nonostante ciò, a partire dal 2010, si sono realizzati numerosi sopralluoghi ispettivi presso i diversi Enti e Reparti della F.A. dislocati in tutto il territorio nazionale; sono state puntualmente eseguite tutte le deleghe di indagini disposte dall'Autorità Giudiziaria; si sono esercitate tutte quelle prerogative proprie dell'attività di vigilanza tecnico-amministrativa che hanno portato al controllo e alla successiva approvazione di tutti i piani di lavoro per la bonifica dell'amianto.

Quali risultati sono stati ottenuti?

È opportuno sottolineare che l'istituzione dell'organo di vigilanza antinfortunistica all'interno della Forza Armata ha portato i Comandanti, con funzioni di datore di lavoro, a relazionarsi con un nuovo soggetto istituzionale, deputato alla verifica del loro operato, in ordine all'attuazione della normativa in materia di tutela della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.

Tale situazione, ha così portato ad un innalzamento dell'attenzione nei confronti della sicurezza e della salute nei luoghi di lavoro, ad un progressivo incremento dei livelli di salute e sicurezza e ad una crescita della cultura antinfortunistica presso tutti gli Enti e Reparti dell'A.M.. Il risultato più rilevante che testimonia l'accresciuta attenzione agli aspetti di tutela della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro della FA è la significativa diminuzione del numero degli infortuni che, dal 2010 ad oggi, hanno subito un calo pari a circa il 25%.

Mi preme far osservare che tale decremento è superiore a quello riscontrato dall'andamento infortunistico nazionale dello stesso periodo. La spinta positiva derivata dalle attività poste in essere dall'Organo di Vigilanza è da poco iniziata e si è coscienti che il processo di miglioramento, verso una sempre più corretta rispondenza ai vigenti canoni antinfortunistici, richieda ancora ulteriori sforzi, anche in considerazione della complessità degli assetti, della peculiarità dei mezzi e dei compiti assegnati alla Aeronautica Militare.

Il controllo del traffico aereo

In un anno migliaia di missioni di volo coordinate e controllate, aree militari assegnate e gestite, lavorati numerosi avvisi ai naviganti, i cosiddetti "notam". Svolgono ruoli importanti, spesso poco conosciuti, garantiscono il controllo del traffico aereo 365 giorni l'anno, in tutto l'arco della giornata.

Sono i controllori del traffico aereo che, attraverso l'applicazione di procedure standardizzate e grazie all'utilizzo di sistemi di comunicazione quali i radar di sorveglianza, assicurano un servizio di fondamentale importanza per il Paese.

In Italia il ruolo chiave per garantire un sicuro e ordinato flus-

pendenti provvedendo alla regolamentazione della fornitura del servizio, alla standardizzazione delle procedure operative, al coordinamento ed al controllo delle attività e dei compiti operativi assegnati.

Nel suo complesso il sistema assicurato dai Servizi di Coordinamento e Controllo costituisce uno degli strumenti a disposizione dell'Air Operation Centre (AOC, inquadrato a sua volta nel Comando Operazioni Aeree), dal quale dipende gerarchicamente, per l'esercizio delle responsabilità di Comando e Controllo.

La complessità e la globalizzazione degli scenari hanno imposto ai Servizi di Coordinamento e Controllo di Forza Armata, un trend evolutivo di ricerca e attuazione e un necessario processo d'integrazione ed unificazione delle procedure e delle metodologie funzionali, volte a consegnare nelle mani della Forza Armata un unico strumento-sistema nazionale sempre più riconoscibile e credibile. Il Reparto opera in un contesto multiforme e dinamico nel quale le operazioni aeree militari devono convivere con quelle crescenti dell'aviazione civile, nel pieno rispetto dei venti requisiti di sicurezza.

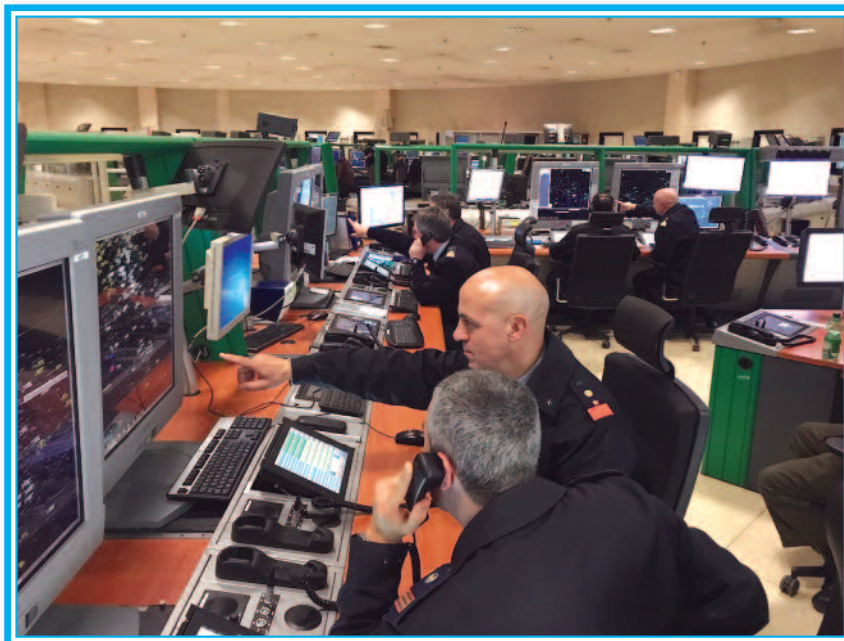
In tale contesto, è rilevante, per il nostro Paese, la capacità del sistema Comando Operazioni Aeree/Servizi di Coordinamento e Controllo per la pianificazione e la gestione dello spazio aereo di interesse per l'aviazione militare, come detto sempre in accordo alle esigenze dell'aviazione civile, per il migliore impiego della risorsa spazio aereo nazionale quale volano dell'economia italiana.

so degli aeromobili militari è affidato all'Aeronautica Militare attraverso il Reparto Servizi Coordinamento e Controllo A.M. (RSCCAM) che è nato il 3 maggio 2016, a seguito della revisione ordinativa che ha sancito la riorganizzazione del Servizio Coordinamento e Controllo Aeronautica Militare di Ciampino.

Dal Reparto dipendono altri Servizi di Coordinamento e Controllo (SCCAM) quello di Abano Terme, quello di Brindisi e quello di Milano Linate, che sono nati per rispondere alla migrazione in ambito civile delle responsabilità dei servizi della navigazione aerea per il traffico aereo generale e per garantire lo svolgimento di operazioni aeree militari in uno scenario operativo, nazionale ed europeo ormai orientato prevalentemente al soddisfacimento delle operazioni dell'aviazione generale e commerciale.

Tutte e quattro le sedi dell'Aeronautica Militare (Ciampino, Abano Terme, Brindisi e Milano) **assicurano la capacità di controllo radar sull'intero spazio aereo nazionale.** Il Reparto Servizi Coordinamento e Controllo assicura l'efficienza operativa degli Enti di-

I Servizi di Coordinamento e Controllo sono ubicati presso i Centri di Controllo d'Area (ACC) dell'ENAV SpA e sono deputati ad assicurare il supporto alle operazioni aeree a livello na-



Il controllo del traffico aereo

zionale, attraverso il coordinamento e il diretto controllo tattico del Traffico Aereo Operativo (OAT).

Per il tramite delle cellule nazionali denominate "Airspace Management Cell" e "Airspace Coordination Unit", entrambe con sede a Ciampino, viene altresì assicurata anche la negoziazione e l'assegnazione dello spazio aereo a livello pretattico. Di primaria importanza è inoltre il contributo informativo fornito alle attività di Difesa Area sui movimenti del Traffico Aereo Generale (GAT).

Nel dicembre 2016, a seguito dell'attuazione del programma *Free Route Airspace Italy* (FRAIT) la collaudata collaborazione civile-militare sull'intero spazio aereo italiano ha permesso l'inizio di un rivoluzionario evento per l'intero comparto aeronautico.

Il Free Route consente a tutti i velivoli in sorvolo a quote superiori agli 11.000 metri (Flight Level 335) di scegliere un percorso diretto senza fare più riferimento al network di rotte e aerovie. Da una recentissima analisi è emerso che, nel 2017, un importante risultato raggiunto grazie a tale procedura ha permesso di far risparmiare alle compagnie aeree circa 30 milioni di chilogrammi di carburante, con una conseguente minore immissione di CO2 nell'ambiente di circa 95 milioni di chilogrammi.

Il programma *Free Route Airspace Italy* è tra i più recenti successi del processo di incessante integrazione degli obiettivi di settore raggiunti attraverso il costante coordinamento tra la Forza Armata e l'Ente Nazionale di Assistenza al Volo.

Tutte le attività assicurate dai Servizi di Coordinamento e Controllo possono essere considerate come il *trait d'union* fra la realtà militare e quella civile, così apparentemente diverse ma allo stesso tempo così armoniche nella condivisione di più alti concetti e strategie che sfociano in tangibili punti di forza per il Paese nel suo complesso, così come auspicato dal Libro Bianco per la Difesa e la Sicurezza.

È importante ricordare solo alcune delle più intense, complesse e prolungate operazioni aeree militari, quali le crisi in ex Jugoslavia, Kosovo, Libia e grandi eventi come G8, EXPO, Giubileo, resi possibili anche grazie all'empatia professionale che pervade, a tutti i livelli, la componente militare e civile impiegata nel settore del traffico aereo e che ha permesso soluzioni operative tali da ridurre al minimo l'impatto sul traffico aereo civile, attraverso una dinamica di coordinamento da considerarsi, ormai, ben calibrata e stabile.

L'organizzazione, così come strutturata, delinea un modello di cooperazione civile-militare maturo e ampiamente riconosciuto quale riferimento nel panorama europeo e non solo. La scelta operata dal legislatore all'epoca della cosiddetta smilitarizzazione, controllori militari e civili che lavorano fianco a fianco nella stessa sala operativa, fu una opzione per molti visionaria ma ancora oggi attuale e moderna.

Nella fisionomia assunta dalla struttura nazionale dei servizi di navigazione area, contraddistinta da un alto grado di collaborazione civile-militare, il sistema SCCAM impiega personale militare qualificato *controllore del traffico aereo*, **dotato del massimo livello di abilitazione e licenza comunitaria**.

09 Febbraio 2018 - Autore Ufficio Generale del Capo di SMA

Airmen to Airmen Talks in Israele

02 Marzo 2018 - SMA - Autore Cap. Federico Manni

Airmen to Airmen Talks (AtAT) in Israele tra lo Stato Maggiore Aeronautica e la Israeli Air Force

Il Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale di Squadra Aerea Settimo Caputo, accompagnato dal Generale di Divisione Aerea Giandomenico Taricco, Capo del 4° Reparto SMA, nell'ambito del Piano di Cooperazione per l'anno 2018 si è recato, dal 24 al 27 febbraio 2018, in visita in Israele per svolgere gli Airmen to Airmen Talks (AtAT) con il Brigadier General Tomer Bar, Chief of Staff della Israeli Air Force (IAF).

L'incontro ha testimoniato la proficua attività di cooperazione tra le due forze aeree nell'ambito dei già solidi rapporti bilaterali con lo Stato di Israele, improntati ad una politica di apertura e cooperazione sia nel campo operativo-addestrativo sia in quello del *procurement*.

Durante la visita la delegazione italiana ha avuto la possibilità di visitare alcune basi (*Palmachim, Nevatim e Hatzor*) della IAF. L'Aeronautica Militare è impegnata con l'addestramento dei piloti israeliani presso l'*International Training Centre* (ITC) di Pisa per il conseguimento dell'abilitazione su velivolo C-130J; al contempo personale AM si reca ciclicamente presso la scuola UAV di Palmachim per svolgere corsi di qualificazione.

Senza dubbio, come rappresentato dal Gen. Caputo al Gen. Bar, la collaborazione tra i due Paesi è manifestazione di una relazione strategica dal valore inestimabile che l'Aeronautica Militare riconosce, rispetta e si impegna a custodire e ad incrementare.

Durante la visita il Sottocapo di SMA si è inoltre recato allo Yad Vashem (Museo della Memoria dell'Olocausto), per rendere omaggio alle vittime della Shoah con la deposizione di una corona. Il Gen. Caputo ha infine incontrato l'Ambasciatore d'Italia presso lo Stato d'Israele, Sua Eccellenza Gianluigi Benedetti.



8 marzo - Giornata della Donna alla SVTAM di Taranto



L'ANUA di Taranto ha voluto segnalare, tramite il suo Presidente Prof. Dott. Aldo Marturano, il successo avuto dalla manifestazione della giornata della donna effettuata alla **Scuola Volontari Truppa AM**. Un successo che nella cittadinanza ha esaltato l'Aeronautica, con i suoi uomini rappresentativi ed i suoi esaltanti "lanci" culturali. La vicinanza tra personale in servizio e non, evidenziata dall'evento di cui si fa riporto sintetico di parole ed immagini, è stata quindi per tutti motivo di fiera.

Il Com.te Col. Dezi, dopo i saluti alle autorità presenti e l'introduzione all'evento, ha evidenziato il valore culturale dello stesso: *Una scuola non può soffermarsi esclusivamente su questioni nozionistiche, sicuramente importanti, ma deve dare impulso ad aspetti valoriali più profondi. Ho parlato di cultura del militare-cittadino, ossia*

di quel professionista, pienamente integrato nella società civile, consapevole del suo ruolo e delle sue responsabilità, difensore dei valori della nostra Nazione. Oggi la Scuola Volontari vuole dimostrare a tutti Voi come interpreta questo ruolo di polo culturale. Se ora chiedessi una definizione di cultura, probabilmente riceverei centinaia di definizioni. Personalmente, da tempo ormai, ho trovato una definizione meravigliosa del termine "cultura", sulla quale come detto sto orientando la mia azione di comando, e che vorrei condividere con voi. Nella sua semplicità racchiude un senso profondissimo, che obbliga a riflessione e produce emozioni.

Non a caso è stata data da una delle più illustri personalità del secolo scorso, Gaetano Salvemini, uno dei Padri Costituenti. Questi affermava che "la cultura è ciò che resta dopo aver dimenticato tutto ciò che si è studiato". Alla Scuola Militare, nonché a quella Civile presente in gran numero in questa sala, spetta questo primario compito, la diffusione della cultura, quindi quel soffice terreno sul quale seminare e far crescere i valori più importanti.



Dal periodico LO JONIO

Non è stata una festa, ma un tributo alle donne. Vero, autentico, ricco di sfaccettature. Momenti poetici, musica, balletti, allegria, ma anche attimi di commo- zione, parlando di femminicidio e stalking.

Sono stati questi gli ingredienti di «**L'universo è donna – Tribute to international women's day**»: la manifestazione, ideata dagli allievi del 17° e 18°

corso VTSP della Scuola Volontari Truppa dell'Aeronautica Militare e fortemente voluta dal Comandante della base, il Col. Fabio Dezi, ha incantato i 500 spettatori che hanno affollato l'Aula Magna «Italo Balbo» della struttura. La serata, presentata dal nostro vice direttore Leo Spalluto, ha avuto come momento clou un talk show celebrativo a cui sono state invitate dieci donne che danno lustro alla città di Taranto nella vita sociale, culturale, professionale.

Alla kermesse, che si è avvalsa della regia del Direttore degli studi della SVTAM, T. Col. Roberto Tundo, hanno partecipato Annagrazia Angolano (direttrice Canale 85), Roberta Di Laura (ballerina professionista di danza classica), Vilma Gilli (giudice penale presso il Tribunale di Taranto), Grazia Lodeserto (pittrice), Alessandra Macchitella (giornalista e scrittrice), Melga (cantautrice), Francesca Semeraro (saltatrice con l'asta e campionessa italiana juniores), Perla Suma (presidente di Fidapa e Lilt), Valentina Tilgher (assessore allo Sviluppo Economico del Comune di Taranto) e Valentina Valente (fiduciario della Fondazione Italiana Sommelier Puglia). Con un filmato è stata celebrata anche Patrizia Fersurella, produttrice cinematografica e fondatrice della Sun Film. I presenti hanno potuto scoprire, grazie alle domande rivolte da Leo Spalluto, il lato umano, gli aneddoti, le speranze, i sogni e le difficoltà delle dieci donne protagoniste. Non sono mancate neppure le lacrime: gli allievi del corso hanno realizzato un filmato commemorativo per ricordare le recenti vittime di femminicidio assurte alla cronaca nazionale. Al termine della serata c'è stata anche la tradizionale passerella, ispirata, come la scenografia, al Maurizio Costanzo Show.



«Abbiamo avuto – sottolinea il Col. Dezi – delle ospiti d'eccezione. Grazie al loro contributo abbiamo sensibilizzato gli allievi frequentatori della scuola e gli spettatori sul tema del rispetto del genere femminile».

Offerta formativa - Seminario "IO VOLO 3.0"

Liceo "Giuseppe Moscati", Grottaglie



Il volo in tutte le sue peculiarità, le opportunità di lavoro e le potenzialità dell'Aviazione per il tempo libero sono i contenuti del seminario "IO VOLO" che per il terzo anno consecutivo si è tenuto presso il liceo Moscati di Grottaglie con il supporto di ingegneri e tecnici specializzati della materia, con il coordinamento delle insegnanti prof. Izzinosa e prof. Prete e la supervisione del dirigente scolastico, prof. Anna Sturino.

Dal 30 gennaio in circa 15 ore di lezione, a cui si sono aggiunte le visite guidate presso enti e strutture aeronautiche pugliesi, il seminario ha consentito ai giovani frequentatori di conoscere il mondo dell'Aviazione dalla storia del Volo umano, all'aerotecnica, fino alla medicina aeronautica, alla meteorologia e al controllo del traffico aereo per arrivare a descrivere le potenzialità per le attività lavorative che altrimenti rimarrebbero sconosciute agli studenti.

"IO VOLO 3.0 – ci dice il gen. Carlo Landi, 41 anni di volo in Aeronautica Militare e ora promotore del progetto - vuole fare conoscere ai giovani l'Aviazione perché il volo fa ormai parte della nostra vita quotidiana".

Qualsiasi professione i giovani decideranno di intraprendere si troveranno ad impiegare il mezzo aereo per raggiungere località che, solo grazie ai velivoli e all'organizzazione che ne fa il sistema di comunicazione più sicuro, diventano accessibili.

È quindi importante che insieme a nozioni sull'uso del computer o all'insegnamento delle lingue straniere i giovani possano sapere cos'è e come funziona una aerovia, a che cosa servono le varie componenti di un velivolo, quali sono gli effetti della meteorologia e della fisiologia umana durante un volo.

Le visite istruzionali sono ora servite a mettere in contatto i giovani con realtà produttive e scientifiche della Regione Puglia affinché possano decidere consapevolmente come continuare i loro studi e quale professione abbracciare. Iniziativa quindi auspicabile in tutte le Regioni

È di questi giorni la notizia che diverse compagnie aeree in Europa e in Italia stanno cercando migliaia di giovani per impiegarli nelle loro organizzazioni. Non si tratta solo di piloti o di hostess ma anche di tecnici di terra e di bordo che consentano al "sistema aviazione" di continuare a funzionare correttamente con un progressivo incremento annuale di traffico passeggeri e merci.

Da ultimo viene offerta ai giovani la possibilità di vivere "un giorno da Piloti" volando con istruttori qualificati presso una scuola volo (in questa occasione pugliese) e provando l'emozione di pilotare un piccolo velivolo dopo averne pianificato in tutti i dettagli la rotta.

Con "IO VOLO 3.0" il Liceo Moscati si pone tra gli Istituti superiori con una offerta formativa differenziata e proiettata a coprire le esigenze reali dei giovani e apre una finestra di cono-

C'è poi l'ambito industriale e della ricerca in cui il settore aerospazio è quello più trainante e che offre prospettive di impiego di ampio respiro.

scenza da cui i frequentatori potranno apprendere non solo nozioni teoriche, ma nuovi modi per vincere autonomamente le sfide per un futuro professionale sereno e coinvolgente.

L'ANUA divulga augurando che l'iniziativa del gen. Landi venga confermata e diffusa per la quarta edizione.



Generale di Divisione Aerea(R) Carlo LANDI Nota Biografica

- Nato a Roma il 09.03.1951, il 19 Ottobre 1970 viene ammesso all'Accademia Aeronautica 1^a Classe nel Corso " Leone 3^o" quale Ufficiale dell'Arma Aeronautica, Ruolo Naviganti Normale; - Diventa "Pilota d'Aeroplano" il 12 ottobre 1971; - Terminata l'accademia nel 1974 viene assegnato alla Scuola Volo base Aviogetti dove inizia il corso su MB326; - Per esigenze del programma di sperimentazione del Tornado frequenta un corso per Collaudatori-Sperimentatori presso il RAF College di Cranwell e quindi assegnato al Reparto

Sperimentale di Volo di Pratica sino al gen. '89; - È nominato "Assistente alla cattedra di Navigazione Aerea" (Corsi Vulcano III, Turbine III e Urano III); - Subisce una malfunzione irreparabile durante un volo con MB-326 e si eietta con successo utilizzando il seggiolino Martin Barker MK4 lug. '91; - Comandante del 21° Gruppo Radar di Poggio Ballone 16 ott. '91/20 ott. '92; - Capo Sezione Armamento del 4° Rep. Stato Maggiore A.M. 21 ott. '92/ 30 giu.'97; - È responsabile del programma GPS e coordina le attività dell'Ufficio di Programma internazionale del Global Positioning System di Los Angeles dal sett. '92 al sett. '95;

- È nominato "Insegnante di Avionica e Armamento Aereo" ai corsi Normali (Capitani) della Scuola di Guerra Aerea dell'A.M. giu '95 -sett. 97;

Ha al suo attivo oltre 2500 ore di volo su Tornado, F 104, G91T, MB326, MB 339, S-208, S-211, SM 1019, HAWK, C130 H, C130J, Atlantic, G-222, C-27J, VC-10, Nimrod, numerosi velivoli civili, elicotteri, alianti e almeno 10 velivoli ultraleggeri diversi.

Dal 2012 ha ideato e condotto il "Progetto Volare Sicuri", Dal 2014 collabora con il CIRA, per gli aspetti di Sicurezza del Volo e la redazione del documento "Flight safety" e conduzione di prove involo per il programma FLARE.



Giotto - Resurrezione - cappella degli Scrovegni - Padova

La Prof.ssa AURORA SIMONE, che ha vissuto esperienza aeronautica nella sua famiglia ed è Socio ANUA, avvicinandosi la Santa Pasqua 2018 ha offerto ai lettori de "Il Corriere dell'Aviatore" il seguente brano:

CRISTO È RISORTO ED ASCENDE AL CIELO

La Prima Lettera di S. Paolo ai Corinzi, recita: "Se Cristo non è risorto, vuota allora è la nostra predicazione, vuota anche la vostra fede... e voi siete ancora nei vostri peccati" (I Cor 15, 14.17). Con queste parole San Paolo fa capire quale decisiva importanza Egli attribuisse alla Risurrezione di Gesù. Da sola la Croce, infatti senza il Cristo, non potrebbe spiegare la fede cristiana.

Il mistero Pasquale consiste nel fatto che *quel Crocifisso è risorto nel terzo giorno secondo le Scritture*. La Risurrezione è un dato fondamentale in base al quale San Paolo può formulare il suo annuncio (Kerigma) sintetico: "Colui che è stato crocifisso, e che ha così manifestato l'immenso amore di Dio per l'uomo, è risorto ed è vivo in mezzo a noi".

È opportuno precisare che Paolo nell'annunciare la Risurrezione non vuole scrivere un manuale di Teologia ma affronta il tema rispondendo a dubbi e domande concrete che gli venivano proposte dai fedeli; quindi un discorso pieno di fede e di teologia vissuta. Noi siamo stati *giustificati*, cioè, resi giusti, salvati, dal *Cristo morto e risorto per noi*. Emerge innanzitutto *il fatto* della Risurrezione senza il quale la vita cristiana sarebbe semplicemente assurda.

In quel mattino di Pasqua avviene un evento straordinario ma anche concreto, contrassegnato da segni ben precisi, registrati da molti Testimoni "le apparizioni del Risorto" e, sia per Paolo che per gli Evangelisti, la risurrezione di Cristo è legata alla *testimonianza* di chi ha fatto una esperienza diretta del Risorto e, tutti unanimi, danno una rilevanza fondamentale al tema *delle apparizioni*, che sono il fondamento per la fede nel Risorto che ha lasciato la tomba vuota. Due fatti sono importanti: *la tomba vuota* e *Gesù è apparso realmente* a Maria di Magdala, ai discepoli di Emmaus e poi ai Discepoli riuniti nel cenacolo ed in ultimo a Paolo.

Il tema principale è quello della fede, sia personale che comunitaria; essa è progressiva da una scena all'altra e si approfondisce nelle tappe della formazione della comunità, poste in evidenza tra la relazione del "vedere e credere".

La fede ecclesiale nel Risorto si basa su una duplice testimonianza: quella delle scritture e quella dei primi discepoli, ed è richiesta, come risposta all'iniziativa libera e gratuita del Risorto che, tornando al Padre, SALE VERSO IL CIELO e, in possesso di una vita nuova, dona lo Spirito che è condizione di base, per l'uomo di ricevere la pace e il perdono dei peccati. Cosa dice a noi a distanza di duemila anni l'affermazione: *Cristo è risorto?* Perché la Risurrezione è per San Paolo e per noi oggi un tema così determinante?

San Paolo dà questa risposta con la Lettera ai Romani 1, 3-4 "Dio aveva già promesso questo messaggio di salvezza. Esso riguarda il Figlio di Dio Gesù Cristo, nostro Signore. Sul piano umano egli è discendente di Davide, ma sul piano dello Spirito che santifica, Dio lo ha costituito Figlio suo, con potenza, quando lo ha risuscitato dai morti".

La resurrezione di Cristo è ben rappresentata nel corso della storia nell'arte sacra. Numerosi sono i pittori e gli artisti da GIOTTO passando per PIERO DELLA FRANCESCA, RAFFAELLO, LEONARDO, TIZIANO, MANTEGNA fino a CARAVAGGIO che nel suo dipinto I DISCEPOLI DI EMMAUS nel cenacolo, vengono lasciati da Cristo prima di prendere il VOLO VERSO IL CIELO, per sedersi alla destra del Padre, nel mondo della immanenza verso la trascendenza.

Mercoledì 21 marzo 2018, alle ore 10:30,
presso la Cappella della Caserma Romagnoli,
adiacente Palazzo AM in Roma,
si tiene come ogni anno la celebrazione del

Precetto Pasquale

organizzato dalla Presidenza Nazionale ANUA.

A seguire, presso il Circolo Ufficiali - Casa dell'Aviatore,
dalle ore 13.00 alle 16.00, Pranzo sociale e conferenza del
Col. Sadini su:

"L'Aeronautica nella 1^a Guerra Mondiale"

Per informazioni: tel. 06 32111740

anua.sezioneroma@virgilio.it



Circolo Ufficiali Aeronautica Militare



CASA DELL'AVIATORE - ROMA, VIA DELL'UNIVERSITA' - TEL. (+39) 064927161

La Casa dell'Aviatore, oltre agli alloggi, offre molti servizi in ambiente distinto e signorile: sale ristorazione, una foresteria nonché saloni per i ricevimenti e conferenze, una sala giochi, servizio bar, servizio di barberia etc.

Nell'area del vasto giardino con laghetto artificiale che circonda l'edificio è stato allestito il Ristorante Giardino, composto da tre sale interne e due spazi esterni dove sia d'estate che d'inverno è possibile consumare aperitivi, pranzi e cene, nonché organizzare eventi e serate a tema.

Tra le attività sociali, oltre a conferenze e riunioni conviviali, concerti di musica classica e non, vengono organizzati tornei di bridge e di burraco, corsi di ballo e serate musicali con piano bar.

