

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



Richiami del calendario A.M. 2017

2017 L'AERONAUTICA MILITARE ENTRA IN UNA NUOVA ERA



AERONAUTICA 4.0



*Non è la specie più forte
che sopravvive,
neanche la più intelligente,
ma quella che saprà essere
più reattiva al cambiamento
(Darwin 1859).*

*Il cambiamento è in atto!
Sii parte attiva e trainante
del cambiamento poiché
riguarda il tuo Paese
e la tua Aeronautica,
la tua vita
e quella dei tuoi figli.*

N. 1-2/2017

IL CORRIERE dell'AVIATORE

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

N. 1-2 Gennaio-Febbraio 2017

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

Responsabile Amministrativo

Norberto Vassalli di Dachenhausen

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

Associato all'U.S.P.I.

Iscrizione al R.O.C. n. 26014



Impaginazione e Stampa: **STILGRAFICA srl**
00159 Roma • Via Ignazio Pettinengo, 31/33
Tel. 0643588200 • Fax 064385693
www.stilgrafica.com • info@stilgrafica.com

Stampato nel mese di gennaio 2017

Numero a 56 pagine

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

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

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

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

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

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

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

In questo numero:

Editoriale - 2017: Aviatori d'Italia e Aeronautica 4.0	p. 1
Gli auguri del Presidente Mattarella ai militari impegnati in missioni internazionali	p. 2
Impegni dell'Aeronautica Militare Italiana	p. 3
Workshop annuale per addetti Pubblica Informazione dell'Aeronautica Militare	p. 8
Eventi Scuole Formazione A.M.	p. 10
Avvicendamenti ai Vertici del Ruolo Armi	p. 16
Avvicendamento nei Comandi	p. 19
Frecce Tricolori Presentata la formazione acrobatica	p. 23
Airman To Airman Talks tra l'AM e la GAF	p. 25
Nuova sede del Segretariato della Difesa	p. 26
Volati più in alto	p. 27
Raduno per Cinquantennale del Corso EOLO TERZO	p. 29
Raduno Ufficiali S.S.A.M. di Caserta	p. 31
Notizie al Volo ...nel tempo recente	p. 32
Il 3° Stormo e la logistica di proiezione	p. 32
Il Generale Lodovisi e il Generale Landi portano a termine una missione iniziata 25 anni fa	p. 34
Vittori: "Nuova era per il trasporto aereo"	p. 34
Accordo ALTEC-Virgin Galactic Raggiunto per la Sperimentazione di Voli Suborbitali in Italia	p. 35
Il Ministro della Difesa incontra gli atleti militari protagonisti di Rio 2016	p. 35
La 46ª Brigata Aerea	p. 37
L'arte della guerra si studia sempre di Angelo Pagliuca	p. 38
Orientamenti sui motori aeronautici: elettrici o combustione? a cura di Francesco Falcucci	p. 40
Illustri personaggi dell'Aviazione - Donald W. Douglas	p. 43
Aerei importanti ma poco conosciuti (Bergomi)	p. 45
IL CAPRONI 161 bis	
Evidenze culturali condivise in ANUA	p. 46
Sinergie virtuose	p. 49
Il Sacrario dei Caduti d'Oltremare di Bari	
<i>A cura di Giovanni Battista Cersosimo</i>	p. 52
Mancato aggiornamento delle pensioni in attesa del giudizio della corte costituzionale	p. 56



2017: Aviatori d'Italia e Aeronautica 4.0



Editoriale

Con il nuovo anno, secondo il pensiero espresso e consolidato dal Capo di SMA, Generale Vincenzo Vecciarelli, l'Aeronautica Militare entra in una "nuova era", riprendendo il concetto di "Industria 4.0", a testimoniare la piena entrata nella "quarta rivoluzione industriale", fatta di automazione, tecnologia *smart*, realtà virtuale, *cyber*-sistemi modulari, flessibili e pienamente interoperabili.

La nuova "Visione" della Forza Armata mira ad una **Aeronautica sempre più coesa e sempre più utile al Paese**, per una "Missione" impegnata ad evolvere ed ampliare i campi d'azione, ridisegnando una pianta organizzativa con al centro lo Stormo quale unità operativa fondamentale.

Fra gli impegni viene posto anche l'intento di realizzare una sorta di "**palestra del pensiero aeronautico**" per favorire ispirazione, creatività, innovazione e cambiamento condiviso. In tale contesto non v'è dubbio che la Forza Armata possa contare sui contributi che le Associazioni aeronautiche sono in grado di offrire, avuto riguardo al differenziato possesso di capacità propulsive per attività utili alla società.

Infatti già da qualche anno l'Associazione Arma Aeronautica (A.A.A.) e l'Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica (A.N.U.A.) si stanno confrontando alla ricerca di un'armonizzazione delle risorse umane e materiali disponibili affinché il loro agire non risulti dispersivo o comunque minimizzato. Nella primavera del 2015 presso la Casa dell'Aviatore fu tenuto un Convegno sul tema "L'Associazione che vorrei: quale rotta per il futuro". In quella occasione fu concordemente sottolineata la necessità di creare un organismo unitario rappresentativo dell'associazionismo dell'A.M. In vari incontri fra rappresentanti delle Presidenze AAA ed ANUA si è proceduto all'approfondimento di problematiche relative all'esigenza di rispettare i valori fondanti dei singoli sodalizi e di evitare l'appesantimento degli oneri economici dovuti al rifacimento delle strutture organizzative e delle componenti rappresentative periferiche.

In proposito va ricordato che la proposta inizialmente elaborata dall'ANUA (*Aviatori d'Italia*) era basata su una nuova realtà associativa costituita, a similitudine della Lega Navale, attraverso un tracciato legislativo (delega e successivo DPR attuativo) in modo da poter prevedere taluni servizi offerti allo Stato (insegnamento della Meteorologia, Avvistamento incendi boschivi, diffusione cultura aeronautica nelle scuole, etc) a fronte di alcune concessioni (la lega navale ha diritto ad una percentuale di posti barca nei porti italiani). Per tale proposta la posizione espressa lo scorso anno dall'AAA è stata di totale disinteresse.

La visione espressa dal Generale Vecciarelli e la recente convocazione allo SMA delle Presidenze Nazionali AAA e ANUA sono giunte con sentitissimo gradimento, ritenendole ben

mirate ad individuare un percorso di cooperazione confacente con le esigenze della Forza Armata e gli scopi dei Sodalizi associativi aeronautici.

Appare dunque, nel rispetto delle solide pluridecennali tradizioni di ANUA e AAA, opportuno ed appropriato dare corpo al percorso "*Aviatori d'Italia*" configurando con tale denominazione un **Comitato Permanente** costituito da membri, in numero da concordare, tratti dalle due Presidenze Nazionali ed esperti nei settori progettuali d'impegno dei Ruoli di provenienza. Detto Comitato agirebbe con incontri periodici da concordare con SMA e sarebbe delegato a rappresentare i Sodalizi, sia per proporre iniziative richieste dalle Presidenze che per ricevere da SMA informazioni ed istruzioni interessanti la Forza Armata.

Il *Comitato "Aviatori d'Italia"* avrebbe sede nella Palazzina Douhet, non avrebbe oneri economici, avrebbe recensioni dedicate sulle riviste di ANUA e AAA.

Il 2017 è appena iniziato e le pregresse esperienze nel Sodalizio, al quale ci dedichiamo con alterne capacità d'impegno, stimolano l'individuazione di nuovi propositi che ci aiutino a definire sempre meglio gli ambiti dei nostri orizzonti sociali. Sono trascorsi quasi due anni alla ricerca di una visione dell'associazionismo aeronautico che renda armonico e moralmente fruttuoso lo stare insieme di chi ha vissuto o ancora vive esperienze legate al mondo aeronautico militare.

Si è dunque parlato e discusso di una visione unificante sotto l'indicazione "*Aviatori d'Italia*", ma non si è giunti ad una soluzione condivisibile perché di fatto si contrappongono **due visioni unificanti: una mediante fusione dei sodalizi ed una mediante sinergia di attività**. Se si prescinde dalle non sempre giustificate esigenze economiche di funzionamento, i sodalizi esistenti hanno tutti una propria ragion d'essere e quindi potrebbero seguire, in coerenza con la seconda visione, le norme comportamentali che vigono nella società statale ove la persona fa parte di una famiglia che vive ed opera in una comunità.

Su *Il Corriere dell'Aviatore* abbiamo più volte richiamato questi concetti e le riflessioni informali raccolte fanno ritenere non perseguibile un percorso di annullamento delle esistenti Associazioni, ma incentivabile uno sviluppo di attività coordinate e sinergiche.

Non v'è dubbio che uno degli impegni da soddisfare è la semplificazione dei rapporti con la Forza Armata, mediante appropriata concertazione di ciò che si chiede e di ciò che si offre.

A questo punto, appare opportuno porre in evidenza nei nostri Sodalizi aeronautici il concetto che
**LA RECIPROCA COMPrensIONE AIUTA A VIVERE
MEGLIO CON SE STESSI E CON GLI ALTRI.**

Gli auguri del Presidente Mattarella ai militari impegnati in missioni internazionali



Mercoledì 21 dicembre il Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, accompagnato dal Ministro della Difesa, Roberta Pinotti, si è recato al Comando Operativo di Vertice Interforze (COI) per i tradizionali auguri ai militari italiani impegnati nelle missioni all'estero.

“Le missioni italiane all'estero comportano sacrifici e privazioni a donne e uomini delle Forze armate, ma quello che fate è importante per il ruolo ed il prestigio del nostro paese, è importante per l'affermazione della pace nel contesto internazionale e gli italiani lo sanno” ha detto il Capo dello Stato durante il collegamento in videoconferenza con i contingenti italiani all'estero.

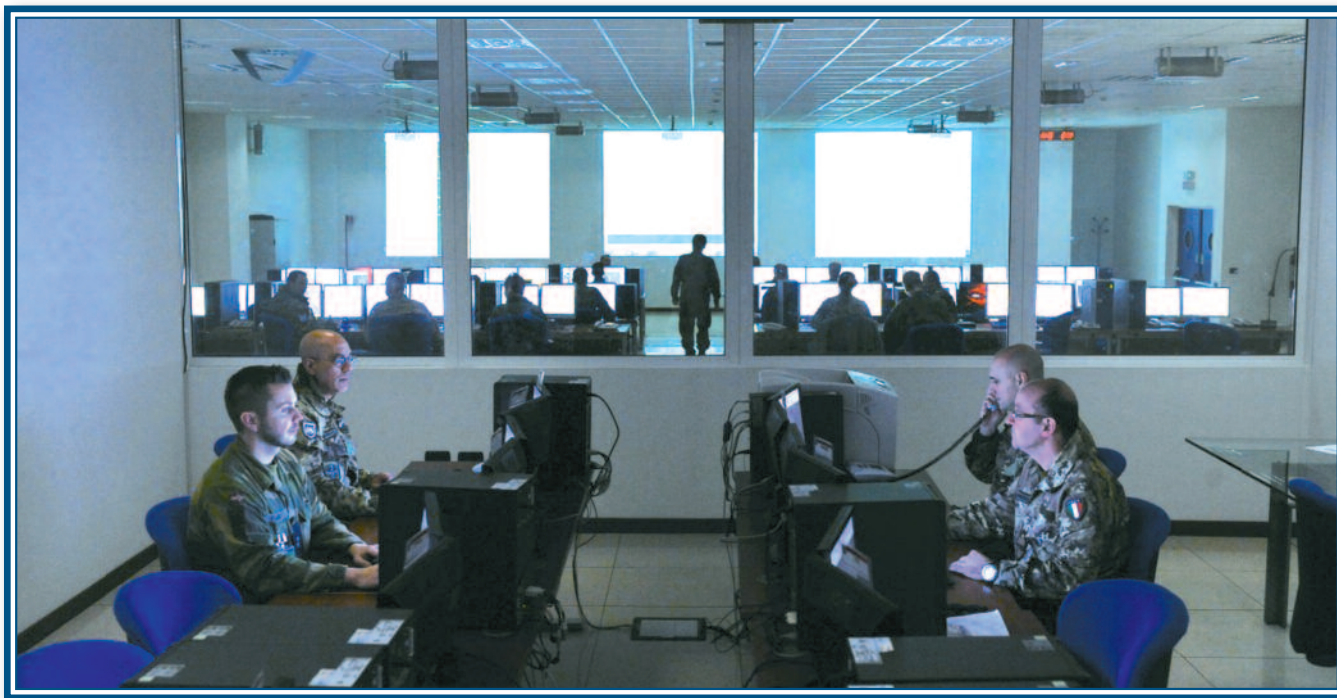
Nell'occasione il Ministro ha ricordato il grande impegno dell'Italia nei diversi teatri operativi per la stabilità internazionale ed ha evidenziato come il nostro Paese abbia impiegato il maggior numero di uomini e di donne in Iraq “perché lo stiamo aiutando a riconquistare il proprio territorio per sconfiggere l'Isis”.

In videoconferenza c'erano quindici teatri operativi – tra i quali anche il Kuwait, dal quale si è collegato il Comandante della Task Force Air, Colonnello dell'Aeronautica Militare, che ha voluto chiedere al Capo dello Stato “di far sapere a tutti gli italiani che la pace e la serenità che troveranno sotto l'albero di Natale è il regalo da parte dei propri uomini e donne in uniforme, ovunque essi operino.”



*Fonte Stato Maggiore Difesa
Autore Ufficio Pubblica Informazione*

SENZA SOLUZIONE DI CONTINUITÀ



Difesa aerea, trasporti sanitari d'urgenza, ricerca e soccorso di persone in difficoltà, sono tutti servizi garantiti 365 giorni l'anno a favore dei cittadini

L'Aeronautica Militare non si ferma mai. Anche durante le festività natalizie, *senza soluzione di continuità* gli uomini e le donne della Forza Armata operano per la sicurezza del Paese e dei cittadini, garantendo la difesa dello spazio aereo italiano e assicurando, a favore della collettività, il servizio di ricerca e soccorso ed il trasporto sanitario d'urgenza. Sono questi *solo alcuni esempi* delle attività svolte dall'Aeronautica Militare ogni giorno dell'anno.

Difesa-Aerea



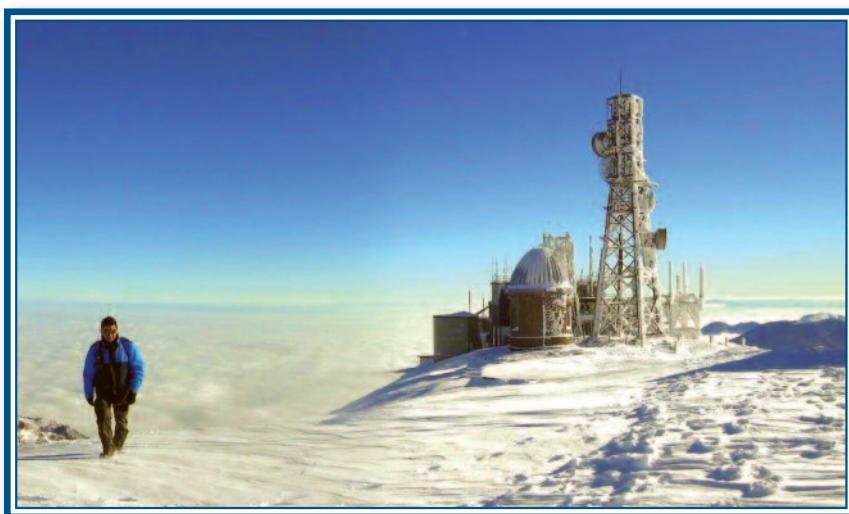
Ventiquatt'ore al giorno, 365 giorni l'anno, una rete di sensori capillare sul territorio nazionale dei Reparti della Difesa Aerea per identificare qualunque velivolo sospetto. Caccia pronti al decollo in pochissimi minuti, grazie anche al servizio del Traffico Aereo unitamente agli operatori guida caccia, per intercettare e neutra-

lizzare l'eventuale minaccia. È la difesa aerea, un complesso e articolato strumento, attraverso il quale l'Aeronautica Militare protegge lo spazio aereo nazionale da qualunque violazione. La difesa aerea è la ragion d'essere dell'Aeronautica Militare, il compito naturale dal giorno della sua costituzione e che è divenuta, dopo i tragici eventi dell'11 settembre 2001, non solo di estrema attualità ma anche e soprattutto delicata e difficile da assolvere. Mezzi flessibili e altamente tecnologici, professionisti di prim'ordine, regole d'ingaggio certe, una catena di comando univoca sono le risposte ad ogni possibile forma di minaccia proveniente dal cielo. Ad assicurare il servizio di sorveglianza dello spazio aereo nazionale dal 2006 è l'Eurofighter 2000 'Typhoon' in servizio presso il 4° Stormo di Grosseto, il 36° Stormo di Gioia del Colle (Bari) ed il 37° Stormo di Trapani Birgi.



Assistenza al Volo

L'Aeronautica Militare contribuisce in misura sostanziale alla continuità e sicurezza dei voli civili e militari che si svolgono nello spazio aereo italiano, tramite la fornitura, unitamente alla Società ENAV S.P.A., 24 ore al giorno in ogni giorno dell'anno, dei servizi d'assistenza al volo, comprensivi del controllo del traffico aereo, delle informazioni aeronautiche e della meteorologia. In particolare, fornisce assistenza meteorologica a quasi tutti voli civili e militari che interessano lo spazio aereo italiano, e concorre al controllo di circa il 50% del traffico aereo che decolla o atterra dagli aeroporti italiani.



L'Aeronautica Militare assicura il controllo e l'assistenza meteorologica di tutto il traffico aereo civile e militare che si svolge sugli aeroporti militari, comprensivo, in particolare, degli aerei ed elicotteri preposti alla difesa aerea e sicurezza dello spazio aereo, alla ricerca e soccorso aereo, al trasporto aereo d'emergenza di ammalati, al trasporto aereo di organi da trapiantare.

L'assistenza al volo fornita dall'Aeronautica Militare senza soluzione di continuità, a qualsiasi ora e in ogni giorno dell'anno, costituisce un servizio indispensabile alla difesa, sicurezza, funzionalità e benessere del Paese, e alla navigazione spedita e sicura di ogni aereo italiano o straniero che interessa un aeroporto o lo spazio aereo nazionale.

Ricerca e Soccorso

L'attività di ricerca e soccorso – S.A.R. (Search And Rescue), in Italia, è gestita dal Comando Operazioni Aeree di Poggio Renatico (Ferrara) all'interno del quale è

presente un Rescue Coordination Center che ha il compito di esercitare il Comando e Controllo degli assetti S.A.R. e la gestione delle richieste di soccorso nazionale.

L'Aeronautica Militare assicura questi interventi tutto l'anno, ventiquattr'ore al giorno con equipaggi ed elicotteri pronti al decollo con brevissimo preavviso. Le caratteristiche e le prestazioni degli elicotteri quali il nuovo HH-101, HH-139A, e HH.212 permettono di raggiungere qualsiasi parte del territorio nazionale o delle acque territoriali. La specifica denominazione di Combat/SAR, invece, è riferita alle missioni dedicate principalmente al recupero degli equipaggi di assetti aerei, colpiti in territorio ostile.

La funzione S.A.R. è istituzionalmente affidata al 15° Stormo di Cervia (Ravenna), da cui dipendono l'80° Centro CSAR di Decimomannu (Cagliari), l'81° Centro Addestramento Equipaggi (CAE) e l'83° Gruppo Combat SAR di Cervia, l'82° Centro CSAR di Trapani, l'84° Centro SAR di Gioia del Colle (Bari) e l'85° Centro SAR di Pratica di Mare (Roma).



Impegni dell'Aeronautica Militare Italiana

Al 15° Stormo di Cervia, opera anche una Squadriglia Collegamenti con elicotteri NH-500. Qualora situazioni contingenti di urgenza e necessità lo richiedano, contribuiscono al servizio S.A.R. anche il 21° Gruppo del 9° Stormo di Grazzanise (Caserta) e la Squadriglia Collegamento di Perdasdefogu (Ogliastra), che operano con elicotteri HH.212.



Trasporto-sanitario-d'urgenza



Il servizio, anch'esso assicurato 365 giorni all'anno e 24 ore su 24, è a disposizione dell'intera comunità nazionale ed è di particolare interesse per tutti i cittadini che, in attesa di un trapianto oppure in imminente pericolo di vita, necessitano di un trasporto urgente e tempestivo presso un adeguato luogo di cura. Gli equipaggi e i velivoli del 31° Stormo di Ciampino, Airbus A319CJ, Falcon 50 e Falcon 900EX, sono pronti a decollare in pochi minuti per tutte le destinazioni, sia in Italia che all'estero.

Mediamente, negli ultimi anni, per realizzare tutte le attività sono state effettuate circa 9.000 ore di volo. Di queste, circa 1.500-1.700 ore sono dedicate al soccorso a persone in imminente pericolo di vita e per l'attività di trapianto e trasporto di organi. Gli equipaggi sono allertati dalla sala situazioni dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, che ne riceve richiesta da ospedali e prefetture.



Nel 2016 oltre 220 missioni, più di 700 ore di volo ed oltre 215 persone in difficoltà sono state trasportate dall'Aeronautica Militare. Il coordinamento è molto breve, si realizza in pochi minuti e assicura il volo ben dentro il limite di allerta delle due ore. Due equipaggi coprono tutto l'arco delle 24 ore, costantemente disponibili di giorno e di notte. La casistica dei tipi d'intervento è assai variegata: può trattarsi di persone in imminente pericolo di vita, incidenti particolari, persone che necessitano di un trapianto, o di *équipe* mediche che si debbano spostare rapidamente per prelevare organi vitali per l'immediata esecuzione di trapianti medici. Il 31° Stormo opera spesso anche per cittadini italiani che si trovano all'estero e che abbiano bisogno di cure immediate o specialistiche.

Oltre al 31° Stormo, sono chiamati ad intervenire in caso di necessità anche gli equipaggi e i velivoli della 46^a Brigata Aerea di Pisa che come i colleghi di Ciampino effettuano missioni di pubblica utilità, quali il trasporto sanitario d'urgenza di ammalati, di traumatizzati gravi e di organi per trapianti, nonché interventi a favore di persone comunque in situazioni di rischio, con la particolarità offerta dal velivolo C130J in grado di trasportare un'ambulanza senza la necessità di dover movimentare il paziente.

Gli equipaggi della 46^a Brigata Aerea sono stati spesso chiamati in supporto per la realizzazione di missioni umanitarie, soprattutto in occasione di gravi calamità naturali o altri eventi che determinino la necessità di fornire aiuti e sostegni a popolazioni che da questi accadimenti subiscono pesanti disagi.

In particolare, la 46^a Brigata Aerea è in grado di assicurare un servizio unico in Italia e raro nel resto del mondo quale il trasporto sanitario in totale biocontenimento.

La logistica di proiezione

È affidato al 3° Stormo di Villafranca, il compito di rischierare ovunque ed in tempi brevi a supporto di popolazioni in difficoltà o in teatri operativi, le capacità logistiche di proiezione d'eccezione per l'approntamento iniziale, la gestione ed il supporto delle strutture logistiche e operative necessarie ad una qualsiasi area di rischieramento. Con queste capacità l'Aeronautica Militare è in grado di progettare il supporto necessario generale in Italia come all'estero. Essendo lo Stormo unico nel suo genere nell'ambi-

Impegni dell'Aeronautica Militare Italiana

to dell'Aeronautica Militare, le sue articolazioni interne si basano prevalentemente su di un dispositivo di natura campale, composto da una serie di capacità logistiche, tra loro interconnesse, che la nostra Nazione è chiamata a garantire e sostenere in quanto Paese NATO/UE.



Numerose sono state anche le operazioni nazionali svolte dallo Stormo, in particolare quelle in supporto alla popolazione civile, ultima in ordine di tempo, l'attivazione in occasione degli eventi sismici in Italia centrale nei comuni di Amatrice, Accumoli, Rieti e Norcia a partire dal 24 agosto 2016. A poche ore dal terribile sisma, il 3° Stormo ha infatti inviato sul posto un apposito Team di supporto, allestendo in poche ore sul luogo una torre di controllo mobile, per assicurare in brevissimo tempo i servizi minimi di assistenza al volo. In aggiunta, è stato inviato sul posto anche un team avanzato di primo intervento, per garantire capacità di rifornimento di avio carburante, un sistema antincendio, stazioni meteo e tutto il supporto logistico necessario.

Il servizio meteorologico

Il servizio meteorologico fornito dall'Aeronautica Militare rientra tra le *funzioni istituzionali che la Forza Armata assicura al*

sistema di sicurezza del Paese, rappresentandolo in ambito europeo e mondiale nell'Organizzazione Meteorologica delle Nazioni Unite. Un servizio di importanza strategica per l'economia e per i Servizi della Navigazione Aerea su tutte le rotte aeree nazionali.



Anche questo servizio è assicurato **tutti i giorni 24 ore al giorno**, da oltre 50 anni.

Il Servizio Meteorologico dell'Aeronautica Militare svolge una serie di attività che hanno come destinatari non solo gli enti e Reparti della propria Forza Armata, ma anche numerose altre istituzioni, sia militari che civili.

Cinque le funzioni fondamentali: assistenza al volo; contributo alla Difesa; servizi per la comunità; collaborazione nazionale e internazionale; contributo alle attività economiche e sociali.

Servizi per la comunità: particolarmente importante è il contributo che il Servizio Meteorologico dell'Aeronautica Militare offre alla collettività in termini di salvaguardia delle vite umane e dei beni. In altre parole, viene fornita una serie di servizi per la prevenzione dei danni a persone e cose dovuti a eventi atmosferici estremi e la salvaguardia delle vite umane in caso di calamità naturali.

Autore – Ufficio Generale del Capo di SMA – 23 XII 2016

2017 – L'aeronautica Militare entra in Una Nuova Era Aeronautica 4.0

“Un'Aeronautica sempre più efficiente ed integrata a livello interforze, che oltre a garantire la difesa del territorio e la tutela della sovranità nazionale possa esprimere significative capacità operative nel sistema geopolitico di sicurezza internazionale e contribuire, nel contesto interdisciplinare, alla salvaguardia delle persone, delle cose, della cultura e dei valori del Paese”.

Con queste parole il **Generale Vecciarelli** ha voluto sintetizzare la Vision di una Aeronautica Militare in costante evoluzione, forte di una sua specifica identità ma al tempo stesso parte integrante di un sistema complesso.

Impegni dell'Aeronautica Militare Italiana

“Aeronautica 4.0” riprende il concetto di “Industria 4.0”, a testimoniare la piena entrata nella “quarta rivoluzione industriale”, fatta di automazione, tecnologia smart, realtà virtuale, cyber-sistemi modulari, flessibili e pienamente interoperabili. Mezzi sofisticati e tecnologie all'avanguardia intorno alle quali ruota e si evolve senza sosta una struttura complessa, sempre più moderna e coesa, al servizio del Paese in strettissima collaborazione con le altre agenzie dello Stato, con un personale caratterizzato da profonda motivazione e elevata professionalità.

VISION – Una Aeronautica sempre più coesa e sempre più utile al Paese.

Un unico grande Stormo di solidi valori che con unità d'intenti sappia porre la propria professionalità al servizio esclusivo del bene dell'Italia anteponendo l'interesse comune a qualsiasi considerazione personale. Una Aeronautica sempre più efficiente ed integrata a livello interforze, che oltre a garantire la difesa del territorio e la tutela della sovranità nazionale, possa esprimere significative capacità operative nel sistema geopolitico di sicurezza internazionale e contribuire, nel contesto interdisciplinare, alla salvaguardia delle persone, delle cose, della cultura e dei valori del Paese.

MISSION

Evolvere coniugando le peculiari caratteristiche del potere aerospaziale e le capacità operative già conseguite verso una Aeronautica che sia in grado di sviluppare prioritariamente persistenti capacità di sorveglianza e consapevolezza della situazione operativa, elevata mobilità, più estese capacità di difesa aerea integrata e ingaggio di precisione. Oltre all'Air Superiority ed all'Ingaggio di Precisione, sviluppare consistenti capacità di Information Superiority, Strategie Awareness e Mobilità Strategica.

Ampliare i campi d'azione delle singole specialità alle componenti attigue nella ricerca di una sempre più elevata sostenibilità finanziaria ed efficienza complessiva nell'ambito di una reale e sinergica integrazione interforze ed interagenzia per garantire al contempo l'assolvimento dei compiti assegnati ed elevata utilità complessiva al sistema paese.

Ridisegnare l'intera pianta dell'Aeronautica ponendo al centro l'unità operativa fondamentale – lo **STORMO** – a cui conferire priorità organica, sostenibile efficacia operativa e logistica in una organizzazione più agile e snella a partire dalle strutture di staff e di comando.

Realizzare una sorta di “palestra del pensiero aeronautico” esteso a tutto il personale della Forza Armata che consenta di dare sostenibilità morale e vivacità alle idee per favorire ispirazione, creatività, innovazione e cambiamento condiviso al fine di rafforzare gli elementi di riferimento ed i valori etici propri dell'organizzazione

Creare un ambiente dove il personale possa realizzare se stesso, dove il benessere fisico ed intellettuale di ognuno, congiuntamente alla soddisfazione nel lavoro, costituisca la base della considerazione, della premura, del rispetto e della dignità di tutti gli altri.

Queste le linee guida riportate sul calendario A.M. 2017, alla presentazione del quale presso il Centro Alti Studi della Difesa (Palazzo Salvati – Roma) sono intervenuti Ministro della Difesa e Capo di S.M.D.

Nel suo intervento, il Ministro Pinotti ha affermato che “nel calendario di quest'anno e nel luogo scelto per presentarlo vi sono molti significati importanti. La scelta del Casd non è casuale, qui si formano gli ufficiali di tutte le Forze Armate. Gli aggettivi che ci hanno raccontato questo calendario sono declinabili a tutte le Forze Armate: interoperabilità, interscambio, flessibilità, Mission dell'Aeronautica e di tutte le Forze Armate. Il pensiero del Libro Bianco sta diventando realtà. La Difesa del Paese è un investimento importante per dare un servizio di altissima qualità ai cittadini.”

Il Capo di S.M.D. Generale Claudio Graziano, ha evidenziato che “le nostre Forze armate sono impegnate, come forse mai prima, in numerosi teatri operativi internazionali per garantire la sicurezza internazionale e l'Aeronautica Militare continua a confermarsi una splendida risorsa al servizio del Paese, sempre più all'avanguardia e pienamente integrata nella realtà interforze. Oggi l'Arma Azzurra, che ha alle spalle una tradizione storica importante, non solo è degna del suo glorioso passato ma, sia tecnologicamente sia umanamente, anche migliore.”

Workshop annuale per addetti Pubblica Informazione dell'Aeronautica Militare

Con il contributo di esperti militari e civili, è stato analizzato il ruolo della comunicazione interna nella creazione e condivisione del pensiero organizzativo e nello sviluppo della leadership

Si è svolta il 30 novembre a Roma, alla Casa dell'Aviatore, l'edizione 2016 del Workshop per addetti alla Pubblica Informazione (P.I.) dell'A.M., l'evento organizzato annualmente dall'Ufficio P.I. dell'Ufficio Generale del Capo di Stato



Maggiore quale momento di aggiornamento per tutta la comunità P.I. della Forza Armata.

Hanno partecipato circa 90 addetti alla Pubblica Informazione in servizio presso Enti e Reparti della Forza Armata. Tra essi anche i 36 frequentatori del 2° Corso per "Specialista dell'Informazione e della Comunicazione istituzionale in campo militare-aeronautico", svolto a Roma dal 14 novembre al 2 dicembre. Si tratta della seconda edizione del nuovo percorso formativo avviato l'anno scorso per sviluppare ulteriormente la formazione del personale dell'Aeronautica Militare addetto alla Comunicazione istituzionale, al fine di avere professionisti in grado di operare non solo nel campo della Pubblica Informazione (rapporti con i media giornalisticici) ma in quello più ampio Public Affairs (rapporti con i media giornalisticici, comunicazione esterna ed interna).

Ogni anno nel Workshop viene sviluppato un tema specifico relativo al settore della Comunicazione istituzionale. Questa edizione è stata dedicata al tema *"Comunicazione, identità e cambiamento nelle organizzazioni moderne: il ruolo della comunicazione interna nella creazione e condivisione del pensiero organizzativo e nello sviluppo della leadership per avere un'efficace azione collettiva in contesti ad alta complessità, dinamicità ed incertezza"*.

I lavori sono stati aperti dall'indirizzo di saluto del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli, il quale ha sottolineato che *"la nostra organizzazione è fatta di uomini e donne che si mettono a disposizione di altri per servire senza alcun interesse se non il bene comune"* e che il

compito principale della Pubblica Informazione è quello di *"dare senso e importanza al lavoro della nostra organizzazione, presentandoci nel modo migliore, per dare merito a chi opera sul campo"*.

A seguire si è svolta la cerimonia di consegna del premio "Comunicatore dell'anno 2016", destinato al personale P.I. dell'Aeronautica Militare che nel corso dell'anno si sia maggiormente distinto. Quest'anno il premio è stato attribuito al Maggiore Daniele Lelli, Ufficiale P.I. della 31° Stormo di Ciampino che è tragicamente scomparso in un incidente stradale. In un ideale abbraccio di tutta la comunità P.I., il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica ha consegnato una targa a Marzia Lelli, sorella del Maggiore Lelli, e una al Comandante del 31° Stormo, Colonnello Filippo Quagliato, per mantenere vivo l'esempio di professionalità, dedizione e impegno, insieme al ricordo di un collega "speciale".

Successivamente, grazie all'intervento di esperti militari e civili, sono state declinate le varie dimensioni attraverso le quali la comunicazione interna agisce nell'ambito dei processi organizzativi. In particolare, è stato analizzato il ruolo della comunicazione interna quale fattore abilitante del processo relazionale collettivo sul quale si fondano sia gli elementi portanti di ogni organizzazione (identità organizzativa, leadership, spirito di appartenenza, condivisione degli obiettivi organizzativi, ecc.), sia quei meccanismi interni che alimentano la capacità dell'organizzazione stessa di innovarsi e

di adattarsi ai mutamenti dello scenario in cui opera.

Il primo intervento, tenuto dal Generale di Squadra Aerea Fernando Giancotti, Comandante delle Scuole dell'Aeronautica Militare, ha evidenziato come la comunicazione interna possa essere uno strumento efficace a supporto della leadership e dell'azione di comando, soprattutto nell'ambito dei processi di cambiamento organizzativo. Attraverso la presentazione di un caso concreto – il progetto "L'allievo al centro" dell'Accademia Aeronautica – sono state illustrate alcune modalità operative dove la comunicazione ha dimostrato di poter sostenere l'azione di comando e accompagnare il cambiamento.

A seguire l'intervento del dott. Renato Vichi, responsabile "Media Relations per l'Italia" del Gruppo Unicredit, il quale ha trattato il tema *"Comunicazione interna, identità e innovazione organizzativa: come i mutamenti dell'ambiente comunicativo esterno possono influenzare le strategie di comunicazione interna"*. Dopo aver illustrato i mutamenti intervenuti nello scenario comunicativo, il dott. Vichi ha evidenziato il labile confine oggi esistente tra ambiente interno e ambiente esterno all'organizzazione, col risultato che il singolo dipendente non è solo un ricettore di informazioni, ma un amplificatore di esse, in positivo o in negativo, per cui svolge un ruolo molto importante ai fini dell'identità e dell'immagine dell'organizzazione.

Nell'ultimo intervento, il dott. Patrizio Regis, responsabile "Comunicazione Interna" del Gruppo Unicredit, ha parlato di *"Comunicazione interna nell'era digitale"*. A partire dalla constatazio-

Workshop annuale per addetti Pubblica Informazione dell'Aeronautica Militare



ne del ruolo sempre più importante che oggi, con la diffusione dei social media, i dipendenti hanno assunto nel modo in cui viene raccontata un'organizzazione, il dott. Regis ha illustrato alcuni strumenti e attività di comunicazione interna che si possono utilizzare per rafforzare il senso di appartenenza e il grado di partecipazione in ambito organizzativo, al fine di affrontare al meglio le sfide dettate dai nuovi scenari della comunicazione.

I lavori si sono chiusi con l'intervento del colonnello Urbano Floreani, Capo dell'Ufficio Pubblica Informazione: "Coscienti che il cambiamento avviene anche grazie alla crescita della competenza, con questo Workshop abbiamo voluto concentrarci sugli aspetti di comunicazione interna. Affidiamo ai comunicatori della Forza

Armata la missione, di certo impegnativa, di sostenere questo processo di sviluppo, con la rinnovata certezza che la comunità P.I., sempre più coesa, saprà adattarsi alle nuove sfide della comunicazione".

Onorificenza brasiliana per il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica



Il giorno 26 ottobre presso l'Ambasciata brasiliana a Roma si è svolta la cerimonia di consegna della medaglia "Merito Santos-Dumont" al Generale di Squadra Enzo Vecciarelli, Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare.

L'onorificenza, consegnata dall'Ambasciatore brasiliano a Roma, Sua Eccellenza Ricardo Neiva Tavez, è stata concessa dal Comandante dell'Aeronautica Brasiliana, Generale Nivaldo Luiz Rossato, al Generale Vecciarelli per il "il costante instancabile impegno nella collaborazione con la Forza Aerea Brasiliana".

La Medaglia "Merito Santos-Dumont" è stata istituita nella Forza Aerea Brasiliana con il decreto presidenziale del 5 settembre 1956, in omaggio del brasiliano Alberto Santos-Dumont, in occasione delle commemorazioni del cinquantenario del primo volo compiuto con un aeromobile con motore a benzina. La medaglia è una distinzione concessa ai militari della Forza Armata Aerea Brasiliana distinti nell'esercizio della loro professione, a militari delle forze armate nazionali e straniere resisi meritevoli di omaggio speciale della Forza Aerea Brasiliana e a cittadini brasiliani e stranieri che abbiano prestato rilevanti servizi all'Aeronautica brasiliana.

Ai fervidi complimenti dell'Ambasciatore il Gen Vecciarelli ha manifestato gratitudine e orgoglio nel ricevere questo prestigioso riconoscimento.

Autore Cap. Orlando Fantozzi

Inaugurato l'anno accademico degli Istituti di formazione AM 10 Novembre 2016 -Accademia Aeronautica – Pozzuoli(NA)



Alla cerimonia dell'inaugurazione dell'Anno Accademico hanno preso parte, oltre al Presidente del Consiglio **Matteo Renzi**, e al Ministro della Difesa, **Roberta Pinotti**, il Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale **Claudio Graziano**, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale di Squadra Aerea, **Enzo Vecciarrelli**, il Comandante delle Scuole, Generale di Squadra Aerea **Fernando Giancotti** e il Comandante dell'Accademia Aeronautica, Generale di Divisione Aerea **Nicola Lanza de Cristoforis**.

"Orgoglioso per un'occasione così prestigiosa che conferma la straordinaria professionalità dell'Aeronautica Militare, vanto del nostro Paese. Auguro buon anno a tutte le Allieve e gli Allievi". Questa la dedica che il Presidente del Consiglio, Matteo Renzi, ha lasciato sull'albo d'onore dell'Aeronautica Militare in occasione dell'inaugurazione dell'anno accademico 2016/2017 degli Istituti di formazione. In essa c'è la sintesi dell'importanza dell'evento.

La formazione, completata con l'addestramento, costituisce infatti il presupposto indispensabile per l'impiego. Il cosiddetto *"fattore umano"* è, infatti, un elemento indispensabile nell'architettura della Difesa.

Nel suo intervento il Ministro Pinotti ha sottolineato il grande impegno del governo per la sicurezza e la difesa nazionale e internazionale: *"questo governo, dopo tanto tempo, ha posto attenzione anche sulle risorse"*.

Risorse indispensabili per rispondere, ad esempio, tanto alle minacce del terrorismo quanto all'emergenze derivanti dalle catastrofi naturali.

"Nella formazione sta il nostro futuro" ha aggiunto il Ministro spiegando che quello attuale è *"un periodo in cui le Forze armate sono impegnate come non mai, con sfide anche molto nuove che coinvolgono 7 mila militari nelle missioni internazionali, altrettanti impegnati nel nostro territorio in Strade Sicure e 2 mila coinvolti nell'emergenza terremoto"*. *"In questa fase storica ci troviamo a fronteggiare un nemico nuovo e difficile, il terrorismo internazionale, e la strategia che abbiamo adottato, quella dell'essere presenti, importante nelle missioni esterne"* ha aggiunto.

Riguardo gli impegni internazionali, il Ministro ha poi ricordato che quella in Libia è *"una missione che l'Italia ha deciso da sola, un*





fatto nuovo. Una missione richiesta direttamente dal presidente Serraj al presidente Renzi”.

Oggi è stato inaugurato l'anno accademico per gli allievi e le allieve di:

Accademia Aeronautica di Pozzuoli,
Istituto di Scienze Militari Aeronautiche di Firenze,
Scuola Marescialli di Viterbo,
Scuola Specialisti, Scuola Volontari di Truppa, Scuola “G. Dohuet” e *Centro di Formazione Aviation English*.

Una cerimonia che si svolge dal 1923, anno di costituzione dell'Aeronautica Militare e dell'Accademia Aeronautica stessa, durante la quale agli allievi più meritevoli sono state inoltre consegnati il “*premio annuale per l'attitudine militare nelle Accademie*” istituito dal Consiglio dell'Ordine militare d'Italia (OMI), la “*sciabola d'onore*”, il “*premio targa d'onore*”, il “*trofeo Douhet – Mitchell*” e il “*premio Daga d'Onore*”.

Pozzuoli
10 novembre 2016
fra cronaca e ricordi
di Giuseppe Lenzi – Pres.te Sezione ANUA Napoli

Si avvia a gran velocità verso il centesimo anniversario (nel 2023) della fondazione dell'A.M.I. la cerimonia che oggi si rinnova per celebrare l'inizio di un nuovo Anno Accademico.

Lunga ed eccellente la tradizione che, dal 1949-1950, ha visto alternarsi nelle austere sale dell'Accademia Aeronautica – nelle varie sedi in essa fu ospitata – illustri prolusori.

L'evento si è rinnovato, il 10 novembre 2016, con l'intervento del primo Presidente del Consiglio dei Ministri, che abbia mai presieduto una cerimonia inaugurativa, il dott. Matteo Renzi. Sincero e spontaneo il messaggio che ha rivolto agli Allievi degli istituti di formazione per il loro futuro con le stellette.

La sala teatro dell'Accademia Aeronautica di Pozzuoli a stento ha contenuto i più di mille ospiti ed autorità invitati all'inaugurazione del corso di studi.

Sembrava che ancora riecheggiassero, nella memoria dei più “anziani” fra i presenti, gli interventi degli autorevoli predecessori politici alternatisi quali prolusori del significativo ed importante evento per la vita dell'A.M.I.

Il sen. M.Cornaggia Medici, allora Presidente della Commissione Difesa del Senato per l'inaugurazione dell'A.A. 1963-64; il sen. Emilio Colombo, quale Presidente del Parlamento Europeo per l'A.A.1977-78; l'On. Giorgio Napolitano, Presidente della Camera per l'inaugurazione 1993-1994 e l'on. Gianfranco Fini, Ministro degli Esteri che presiedette la cerimonia per l'A.A.2005-2006. Oggi, sul palco dei prolusori, è salito il più giovane dei Presidenti del Consiglio dei Ministri che l'Italia abbia avuto.

Giovane fra mille giovani aviatori la sintonia che s'è involata tra Renzi e gli accademisti è stata palpabile com'è nello stile della new generation.

Messaggi semplici, chiari, lineari espressi con il cuore più ancora che con la mente. E gli aviatori di domani l'hanno ben compreso ed apprezzato.

Non a caso la dedica che il Presidente del Consiglio dei Ministri ha vergato sulle candide pagine del “libro d'onore” fanno emergere la forte personalità del Presidente.

L'inizio della cerimonia ha visto il saluto del gen.le di S.A. Ferdinando Giancotti, Com.te del Comando Scuole A.M./3^a Regione Aerea alle massime autorità presenti: il Ministro della Difesa, il Capo di SMD, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, il Magnifico Rettore dell'Università Federico II di Napoli prof. Gaetano Manfredi, le numerose autorità civili presenti: impossibile enumerarle tutte.

Con speciale attenzione l'autorevole uditorio ha ascoltato l'intervento del generale S.A. Enzo Vecciarelli, che rivolto agli Allievi ha detto: “**siete un «un unico grande stormo in volo»**. E poi, ancora, citando un'antica poesia: “Nessuno di noi è stato pensato per essere un uomo comune, siamo nati per essere comete, voi appartenete alle stelle, spiccate quindi il volo”. L'anno Accademico 2016-2017 è stato quindi dichiarato aperto. Applausi in sala. Preciso e puntuale il già richiamato intervento che senatrice Pinotti ha inteso rivolgere a tutti gli appartenenti alle FFAA.

Protagonisti dell'evento gli allievi e le allieve dell': Accademia Aeronautica di Pozzuoli, dell'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche di Firenze, della Scuola Marescialli di Viterbo, Scuola Specialisti, Scuola Volontari di Truppa, Scuola “G. Dohuet” e del Centro di Formazione Aviation English.

Agli allievi più meritevoli sono stati, quindi, consegnati il “premio annuale per l'attitudine militare nelle Accademie” istituito dal Consiglio dell'Ordine militare d'Italia (OMI), il “premio targa d'onore”, il “trofeo Douhet – Mitchell” e il “premio Daga d'Onore”.

Fra i premi più prestigiosi annoveriamo senza incertezze quello della “**sciabola d'onore**”, attribuito, per la prima volta nel 1923 al **S.Ten.Fausto Cecconi**, allievo del corso Aquila, risultato primo, del suo corso per tre anni di seguito. A distanza di circa novantasette anni dalla fondazione dell'AMI può essere gradito rievocare, seppur brevemente, la figura di questo brillante allievo della nostra Aeronautica. A ventitré anni è già Pilota Militare brevettato sul velivolo Biplano Ansaldo SVA A 330/4. Nel 1930, all'età di ventisei anni conquista il record mondiale di durata in

volo restando in aria per 67 ore e 27 minuti percorrendo 8188 km. Nello stesso anno partecipa alla Crociera Transatlantica Italia-Brasile; e perciò promosso Capitano per meriti speciali. L'anno successivo, in volo sul velivolo S 64, un incidente tecnico sottrae all'affetto dei suoi cari e di tutti gli aviatori il valoroso pilota cui è conferita la Medaglia d'Oro al Valor Aeronautico alla memoria. Ma è ben lunga e gloriosa la storia delle "Sciabole d'Onore" conferite, negli anni agli allievi più meritevoli del Massimo Istituto di formazione dell'A.M.I. Se al Cap. Cecconi nel 1930 fu attribuito il prestigioso trofeo per le sue ardimentose imprese e per avere volato, anche, alla fantastica velocità di 122 kmh, la "Sciabola d'onore nell'anno 2003 è stata assegnata ad un'Allieva del ruolo naviganti del Corso Borea IV che, fra le tante conquiste professionali che avrebbe conseguito annovera quella di avere volato alla velocità di circa ventottomila Km. Mi riferisco al **Cap. Pilota Samantha Cristoforetti**. Astronauta con la più lunga permanenza nello spazio e che per ciò le è stato dedicato un asteroide il "15005 samcristoforetti".

Per l'anno 2016 l'ambito riconoscimento è stato assegnato all'**Aspirante Pilota Andrea Rossetti del Corso Rostro IV** che ha ricevuto la "sciabola" dalle mani del Capo di S.M. Gen.le Vecciarelli. Per ritrovare un altro valente Aspirante del medesimo Corso della III generazione bisogna risalire all'anno 1975 quando la "Sciabola d'Onore" fu conquistata dall'Aspirante Giuseppe Brandmayr. Occorre, invece, risalire all'anno 1979 per registrare un'assoluta novità: l'assegnazione dell'ambito riconoscimento araldico a due Aspiranti del corso Sparviero III: Paolo Sfarra del ruolo naviganti pilota ed Ettore Scagliarini del ruolo Ingegneri; classificatisi a pari merito nei rispettivi ruoli. Evento che, fino ad oggi, non si è mai più verificato.



Una splendida giornata di sole sull'azzurro mare che circonda i Campi Flegrei ha visto, quindi, schierato sulla terrazza del Circolo Uff.li che si affaccia sull'infinito, il Presidente Renzi prestarsi alla cerimonia del taglio della cravatta da parte del capo Calotta. Il trofeo andrà ad aggiungersi a quelli di tant'altre autorità che hanno già sportivamente patito la vecchia tradizione di lasciare all'Istituto un proprio personale capo d'abbigliamento deferentemente "tagliato" dal Capo Calotta. Quel che resta della cravatta blu scuro del presidente Renzi sarà, quindi, collocato nella grande bacheca, esposta nella sala convegno degli Ufficiali, fra quello del Presidente Sandro Pertini, cui chi redige queste note ebbe l'ardire di tagliare la cravatta (28.3.1980) e la candida "papalina" che S.S. Giovanni Paolo II. donò all'Accademia in occasione della Sua visita pastorale il 12 novembre 1990. L'appuntamento, per tutti gli aviatori, è per il prossimo novembre 2017.

Il corso Pegaso V ha festeggiato il Mak π 100



Giovedì 27 ottobre, presso l'Accademia Aeronautica, alla presenza del Comandante delle Scuole dell'Aeronautica Militare / 3^a Regione Aerea, Generale di Squadra Aerea Fernando Giancotti e dei padrini dei Corsi Pegaso, Generale di Squadra Aerea Carlo Magrassi (Pegaso III), Generale di Squadra Aerea Settimo Caputo (Pegaso III) e del Colonnello Stefano Castelnovo (Pegaso IV), si è svolta la tradizionale festa del "Mak π 100" che, quest'anno, ha visto protagonisti 79 giovani Sottotenenti del Corso Pegaso V.

Eventi Scuole Formazione A.M.



Una tradizione che si ripete dunque nel tempo, a simbolo della coesione che unisce i componenti di ogni corso accademico e del loro legame con l'Accademia Aeronautica che li prepara alla vita operativa e di reparto.

Quest'anno, l'evento ha assunto una duplice connotazione benefica, attraverso una raccolta fondi destinata a TELETHON e, in segno di vicinanza alle sofferenze delle popolazioni del Centro Italia, ancora una volta colpite da un grave sciame sismico, la rinuncia a parte degli allestimenti per destinare alcuni fondi così recuperati alla ricostruzione.

Autore Cap. Giulio Finotti

I Sottotenenti hanno indossato l'uniforme da gala e, insieme ai loro familiari, al cospetto delle massime autorità militari e di rappresentanti delle Istituzioni civili, hanno salutato la città partenopea.

La intitolazione "Mak π 100" deriva da un'espressione piemontese scherzosa e sarcastica "mac pi sent" che vuol dire "solo cento giorni". Essa esprime l'ansiosa attesa della fine del periodo accademico prima dello "smembramento" del Corso con la successiva assegnazione dei piloti alle scuole di volo avanzato di Lecce, Sheppard (U.S.A.) e l'invio ai Reparti operativi dei Sottotenenti appartenenti ai restanti ruoli e corpi.



70° Stormo dove i piloti spiccano il volo



Il 70° Stormo intitolato al Generale Grazianni, è una delle scuole di volo dell'Aeronautica Militare, che ha sede a Latina all'Aeroporto Comani ed è alle dipendenze del Comando Scuole/3^a Regione Aerea di Bari. Ad oggi, la Scuola di volo di Latina ha rilasciato oltre 12.000 brevetti di pilotaggio, collezionando un totale di circa 500.000 ore di volo.

Lo Stormo, al pari delle altre scuole di volo dell'Aeronautica Militare, ha subito negli ultimi due anni un marcato processo di

crescita ed ammodernamento per fornire un'offerta addestrativa di assoluta qualità e competenza, tale da rappresentare un punto di riferimento nella formazione al volo militare, anche nel contesto internazionale.

Infatti già alcune nazioni straniere, tra le quali Olanda e Kuwait, ravvisando le effettive potenzialità che la scuola di volo di Latina può offrire grazie ai suoi moderni programmi istruttori, hanno scelto il Reparto dell'Aeronautica Militare per la formazione dei propri piloti.

Al 70° Stormo, nel primo semestre del 2016, sono stati brevettati otto piloti dell'Esercito Italiano, dieci della Forza Aerea del Kuwait, e due della Royal Netherland Air Force.

Attualmente sono presenti presso la scuola di volo frequentatori stranieri provenienti dalla Tunisia e dal Perù, candidati del primo corso accademico "Urano V" dell'Accademia Aeronautica che stanno effettuando la selezione al volo ed il conseguimento del brevetto di pilota d'aeroplano ed altri allievi del corso "Nibbio V" che sono a Latina per svolgere un addestramento propedeutico al conseguimento del brevetto di pilota militare su velivoli convenzionali. I frequentatori italiani e stranieri che si sono formati a Latina solo nel 2016, sono stati oltre duecento.



Le attività del 70° Stormo

Selezione al volo in fase concorsuale: Durante la fase concorsuale per l'ammissione nel ruolo naviganti, la scuola provvede all'accertamento dell'attitudine al volo ed il conseguimento del Brevetto di Pilota di Aeroplano (B.P.A.) sul velivolo Aermacchi T.260B: tappe obbligatorie per ogni candidato del ruolo naviganti e per il successivo superamento del concorso in Aeronautica Militare.

Già dalle primissime fasi, l'allievo pilota viene sottoposto ad un programma addestrativo al volo "syllabus" che, a partire da quest'anno, viene svolto interamente in lingua inglese e che prevede una fase teorica "ground school" ed una fase pratica "flying training" dalla durata complessiva di circa tre mesi. I giovani frequentatori, nella fase di studio a "terra", in circa tre settimane, apprendono e assimilano le nozioni delle materie di base quali impiantistica del velivolo, meteorologia, controllo del traffico aereo, medicina aeronautica, fraseologia radio in lingua inglese e procedure di volo.



Successivamente, superati gli esami teorici, gli allievi passano alla parte pratica: l'addestramento in volo, diviso in tre distinti moduli ciascuno da superare per poter continuare l'attività di addestramento al volo. È previsto inoltre un esame intermedio ed uno finale, per terminare poi con la prova decisiva, il volo da *solisti*.

I candidati che concorrono per il ruolo naviganti, arrivano al 70° Stormo dopo aver affrontato e superato il tirocinio psico-attitudinale svolto presso l'Accade-

mia Aeronautica nella penultima fase del concorso.

Presso la scuola di volo di Latina i giovani affrontano l'ultima prova concorsuale che, dopo il superamento del corso di pilotaggio, gli permetterà di fregiarsi dell'aquila di pilota di aeroplano, una prima importante tappa che aprirà loro la strada in Aeronautica Militare. Solo in una seconda fase, questa volta da allievi, i piloti affronteranno l'impegnativo iter addestrativo per il conseguimento del Brevetto di Pilota Militare e della Laurea Magistrale in Accademia Aeronautica (per i soli ufficiali del Ruolo Naviganti Normale).

Velivoli in dotazione: Aermacchi T.260B; Tecnam T.2006°



Addestramento al volo: I corsi per il conseguimento del Brevetto di Pilota Militare (B.P.M.) prevedono diverse fasi addestrative ed iter differenziati a seconda delle linee volo alle quali i piloti saranno destinati. *B.P.M. Fase I:* L'addestramento istrutturale BPM 1 (1^a fase) prevede 2 fasi addestrative distinte, denominate rispettivamente: BPM 1 A e B viene svolto a Latina. Questa tipologia di addestramen-

to è il frutto dell'esperienza acquisita attraverso i vari corsi svolti sul velivolo addestratore T.260B e dalle esperienze istruzionali maturate dalla Forza Armata, sia in ambito nazionale che internazionale.

La prima fase addestrativa ha lo scopo di fornire una preparazione teorica a terra dai contenuti mirati ad accrescere ed a facilitare l'addestramento nelle diverse forme di volo. Nella fase BPM1 A vengono consolidati gli elementi fondamentali del volo a vista relativamente alle manovre già introdotte nella precedente fase BPA e conseguire una adeguata padronanza del velivolo in particolare nello sviluppo delle manovre acrobatiche e di coordinazione e nella gestione delle emergenze simulate (Fase B1A). Conseguire le capacità propedeutiche alle navigazioni VFR (visual flight rules) ed una adeguata padronanza del velivolo nella gestione delle emergenze simulate (Fase B1B). Tale fase addestrativa è svolta con il velivolo T.260B. Al termine della 1ª fase, tutti i piloti vengono inviati presso le scuole di volo nazionali ed internazionali per svolgere la seconda fase (*B.P.M. Fase 2*).

Successivamente frequenteranno iter addestrativi nelle diverse scuole di volo dell'Aeronautica Militare, iter che saranno differenziati a seconda della linea volo (aviogetto, elicotteri, plurimotore) alla quale i piloti verranno assegnati (61° Stormo, 72° Stormo, CAE Multicrew, o presso le scuole di volo estere).

I piloti della linea volo plurimotori torneranno poi al 70° Stormo per frequentare un ulteriore corso di addestramento al volo (BPM Fase 3 A) per il conseguimento del brevetto di pilota militare e velivoli convenzionali sul Tecnam T.2006A, attività formativa propedeutica all'addestramento finale sul velivolo plurimotore Piaggio P.180A (corso che sarà successivamente svolto al CAE Multicrew di Pratica di Mare). Il 70° Stormo ha inoltre la gestione del corso Istruttori di Volo per gli Ufficiali Piloti Militari assegnati allo Stormo e di quello per l'abilitazione ed il mantenimento delle qualifiche sui velivoli in dotazione allo Stormo.

Al 70° Stormo una donna ad istruire i piloti: Il capitano Daniela Benvenuti, prima donna istruttrice di volo sul velivolo Aermacchi T.260B.



Istituto a Firenze il laboratorio di ricerca “Human Resource Management per l’Innovazione”

Venerdì 11 novembre, presso l'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche, ha avuto luogo la stipula dell'Atto Integrativo alla Convenzione tra l'Aeronautica Militare e l'Università degli Studi di Firenze (UNIFI) per l'istituzione del laboratorio congiunto di ricerca “Human Resource Management per l’Innovazione”.

L'accordo è stato sottoscritto dal Generale di Brigata Giancarlo Lollo, Capo Ufficio Generale per l’Innovazione Manageriale, e dal Prof. Carlo Odoardi, in qualità di responsabile scientifico del laboratorio congiunto di ricerca. Le attività del “laboratorio”, finalizzate al perfezionamento dell'efficienza dei processi lavorativi, saranno condotte presso i vari Reparti dell'AM e gestite da un comitato congiunto composto da docenti universitari e da personale designato appartenente alla Forza Armata. I modelli di analisi sviluppati saranno volti a sperimentare metodiche innovative nell'ambito della gestione delle risorse umane. L'importanza del momento è stata suggellata dalla presenza del Sottocapo di SMA, Generale di Squadra Aerea Settimo Caputo e del Magnifico Rettore dell'Ateneo Fiorentino il Prof. Luigi Dei.

“L'Aeronautica Militare considera il personale la risorsa più pregiata e la collaborazione con l'Ateneo Fiorentino permetterà di valorizzare le risorse umane attraverso un metodo scientifico ed innovativo. La propensione allo studio, alla sperimentazione ed all'innovazione è il procedimento più idoneo e qualificato per favorire i processi di crescita e di miglioramento continuo,” ha affermato il Generale Caputo.

“Questo accordo approfondisce la collaborazione già in atto tra l'Università di Firenze e l'Aeronautica Militare – ha aggiunto il rettore Luigi Dei – di grande interesse per tutte e due le nostre istituzioni.



Il Generale Fornari lascia gli incarichi di Comandante del Servizio dei Supporti e di Capo del Ruolo delle Armi



Giovedì 15 dicembre, nell'Ufficio del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, alla presenza del Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli, Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, si è svolta la cerimonia di cambio a Capo del Ruolo delle Armi dell'Arma Aeronautica, tra il Generale di Divisione Achille Fornari, che lascia l'incarico dopo 12 mesi di Comando, e il Generale di Divisione Massimo Berti, subentrante.

Il giorno precedente, nella Sala Madonna di Loreto di Palazzo Aeronautica a Roma, il Generale Fornari ha lasciato l'incarico di Capo del Servizio dei Supporti del Comando Logistico al Generale di Brigata Giancarlo Lolli. Alla cerimonia di avvicendamento, presieduta dal Comandante Logistico dell'A.M. Generale di Squadra Aerea Gabriele Salvestroni, hanno preso parte numerose autorità militari e civili oltre ad una nutrita rappresentanza del personale del Servizio e degli Enti dipendenti.

Il Generale Fornari, nel corso del suo intervento di saluto, ha voluto ringraziare tutto il personale per i molteplici obiettivi raggiunti in tutti i settori di pertinenza, rimarcando l'importanza assunta dalla logistica militare nel supportare, secondo criteri di elevata modularità e prontezza, tutte le operazioni in cui è coinvolta l'Aeronautica Militare. Il Capo del Servizio uscente ha poi espresso al Generale Lolli il suo profondo augurio di un proficuo lavoro, con la certezza che potrà contare sull'apporto di un potenziale umano di indiscussa competenza professionale.

Il Generale Lolli, nel prendere la parola e dopo aver rivolto un caloroso benvenuto alle autorità civili e militari intervenute, ha espresso la propria gratitudine al Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica ed al Comandante Logistico per la fiducia concessagli nell'attribuzione dell'incarico alla guida del Servizio dei Supporti, esternando la sua soddisfazione di poter continuare ad operare nel settore della logistica, al quale si è dedicato nel corso di tutta la carriera.

La cerimonia si è conclusa con l'intervento del Generale Salvestroni, il quale, dopo aver rivolto il proprio caloroso saluto al

Generale Fornari, che dopo 46 anni di carriera dal 16 dicembre lascerà il servizio attivo, ha sottolineato come l'elevato livello di capacità espresse dal Servizio dei Supporti sia risultato determinante nella conduzione delle operazioni condotte dalla Forza Armata, sia in campo strettamente militare che a favore della popolazione civile.



Autore 1° M.llo Antonio De Paola – 1° M.llo Bruno Mattogno

Cambio al vertice del Comando Aeronautica Militare e del Ruolo delle Armi

Autore Cap. Vittorio Manzoni



Il Generale Massimo Berti cede l'incarico di Comandante del COMAER al Generale di Brigata Francesco Cannillo e quello di Generale del Ruolo delle Armi al Generale di Divisione Giorgio Baldacci

Lunedì 19 dicembre, presso l'Aeroporto Militare "F. Baracca" di Centocelle (RM), ha avuto luogo, alla presenza del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli, la cerimonia di avvicendamento tra il Generale di Divisione Massimo Berti ed il Generale di Divisione Giorgio Baldacci, nell'incarico di Generale del Ruolo delle Armi, e tra lo stesso Generale Berti ed il Generale di Brigata Francesco Cannillo, subentrante nell'incarico di Comandante del Comando Aeronautica Militare Roma (COMAER).

Alla cerimonia hanno preso parte numerose autorità militari e civili oltre ad una nutrita rappresentanza del personale del Ruolo, del ComAer e degli Enti dipendenti. A conferire maggiore lustro e solennità all'evento i Labari delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma, i Gonfalonieri della Regione Lazio e della Città Metropolitana di Roma Capitale, quest'ultimo decorato di Medaglia d'Oro al Valor Militare, nonché il T.Col. Gianfranco Paglia, anch'egli decorato di Medaglia d'Oro al Valor Militare.

Nel suo intervento di saluto, il Generale Berti, dopo aver ringraziato tutti i presenti ha rivolto un affettuoso saluto ai suoi colleghi del Corso Nibbio 3° con i quali 44 anni fa iniziò la propria personale "avventura" in Forza Armata: "Oggi giungo al termine del mio cammino professionale iniziato indossando le stellette il 13 maggio del 1969 con l'ingresso nella Scuola Militare della Nunziatella e proseguito con l'ingresso in Accademia il 18 ottobre del 1972. Sono oltre 47 anni, dei quali 44 nella nostra F.A., alla quale desidero esprimere la mia più sentita e profonda riconoscenza e gratitudine per le bellissime esperienze che mi ha consentito di effettuare, facendomi crescere professionalmente ed umanamente."

Il Generale Berti ha poi ringraziato tutto il personale del COMAER e degli Enti Dipendenti per la trasparenza, la professionalità e l'abnegazione con cui ha operato sotto il suo comando:



"Grazie a tutti voi per quello che avete fatto e per come lo avete fatto!". Facendo un bilancio delle attività svolte si è soffermato sulla recente ri-locazione del Segretariato Generale della Difesa sul sedime di Centocelle ed in parte su Palazzo Aeronautica, concretizzatasi senza impatti sull'utenza generale delle due sedi, grazie anche alla positiva sinergia sviluppata con RAMDIFE, e allo stesso Generale Carlo Magrassi, Segretario Generale della Difesa, che si è spesso impegnato in prima persona per il conseguimento di questo prioritario obiettivo. Infine il Comandante uscente del COMAER ha posto l'accento sul recente decreto del Ministro della Difesa che assegna proprio al Comando Aeronautica Militare Roma il compito di fornire il supporto tecnico, organizzativo e logistico al Segretariato Generale della Difesa nelle due sedi di Centocelle e palazzo A.M., identificando in questa una delle future sfide dell'Ente.

Il Generale Berti ha poi ringraziato tutto il personale del COMAER e degli Enti Dipendenti per la trasparenza, la professionalità e l'abnegazione con cui ha operato sotto il suo comando:

Avvicinamenti ai Vertici del Ruolo Armi

Nell'incarico di Generale del Ruolo delle Armi, il Generale Berti ha voluto affidare un messaggio agli Ufficiali del Ruolo: "Siate dei Comandanti, improntate la vostra attività alla correttezza, alla coerenza ed alla dignità del Ruolo che ricoprite nella nostra Organizzazione, ispirandovi a quanti, con dedizione e spirito di sacrificio hanno servito l'Aeronautica Militare. Cercate sempre



di proporvi, di farvi trovare professionalmente pronti per svolgere attività di comando ad ogni livello gerarchico".

Il Generale Cannillo, dopo aver ringraziato tutti gli intervenuti ed aver rivolto un deferente saluto alle Medaglie d'Oro presenti, nel ricordare la mission del Comando Aeronautica Militare Roma a garantire, anche per il tramite degli Enti dipendenti,

l'efficacia operativa degli Enti Interforze e di Forza Armata dislocati nei sedimi di Palazzo Aeronautica e degli Aeroporti di Centocelle e di Vigna di Valle, ha sottolineato, rivolgendosi al Signor Capo di Stato Maggiore, come il suo impegno, quale Comandante del COMAER, sarà orientato a rendere sempre più coesa la compagine affidatagli, sempre più al servizio della comunità interforze e del sistema paese. Rivolgendosi, inoltre, alle autorità interforze presenti ha detto: "alla prestigiosa componente interforze, qui autorevolmente rappresentata, garantisco continuità ed impulso a quell'azione di generoso sostegno logistico tale da assicurare la piena espressione della vostra operatività".

Il Gen. Baldacci, dopo aver anch'egli ringraziato tutti i presenti e significato la singolare importanza che la presenza dei due "nastri azzurri" conferisce alla cerimonia odierna ha, dopo aver ripercorso la sua



lunga carriera, espresso la sua soddisfazione per essere arrivato al vertice del Ruolo. Ha citato il famoso apologo di Menenio Agrippa al fine di comprendere l'ampiezza di intervento e l'importanza risolutiva che ricopre oggi il Ruolo delle Armi e che, ancora di più, ricoprirà nell'Aeronautica 4.0: "non si tratta dunque di definire in modo drastico o dinastico chi è senato o popolo, stomaco o braccia ma, in primo luogo, riconoscere il prezioso ruolo svolto da ciascuno, nel concorrere e collaborare alla vita e alla salute dello stesso corpo cui si appartiene".

Il Capo di Stato Maggiore, nel suo intervento, ha ripercorso la storia del Ruolo dagli anni '90 in poi nel quadro della riorganizzazione della Forza Armata: "Noi facciamo parte di una learning organization, a noi piace imparare dalle lezioni apprese nel corso

della nostra operatività, prendere spunto dall'intelligenza dei nostri uomini", ricordando la recente iniziativa della "palestra del pensiero" lanciata come stimolo a tutto il personale della Forza Armata. A conclusione del suo intervento il Generale Vecciarelli ha rivolto il suo caloroso saluto al Generale Berti per i 44 anni di carriera prestati con dedizione al servizio del Paese.

Il Comando Aeronautica Militare Roma (COMAER) è stato costituito il primo marzo 1999, data che per l'Aeronautica Militare segna anche il passaggio da una struttura "territoriale" ad una di tipo "funzionale". Il COMAER assicura il supporto tecnico-logistico e amministrativo agli enti di F.A. ed a quelli interforze ubicati nel comprensorio di Palazzo Aeronautica, del sedime dell'Aeroporto di Centocelle tra i quali, recentemente, anche il Segretariato Generale della Difesa, e del Comando Aeroporto Vigna di Valle-Centro Storiografico e Sportivo A.M.. Garantisce le funzioni territoriali e di collegamento con gli Enti e le Amministrazioni presenti nell'area della Capitale ed assolve le funzioni di Presidio Aeronautico previste dalla normativa di settore.

Con il Decreto Legislativo 30 dicembre 1997 n. 490 fu sancita la nascita del Ruolo delle Armi. Il Generale del Ruolo delle Armi nell'espletamento delle sue funzioni è coadiuvato dal proprio Ufficio il quale, tra i compiti principali, provvede a studiare e proporre provvedimenti nel settore del reclutamento e dei profili d'impiego del personale del Ruolo delle Armi, a concorrere nella definizione dell'iter formativo del personale del Ruolo, a curare e promuovere la pubblicazione e la diffusione di studi, conferenze e monografie tecniche di specifico interesse aeronautico.



E non poteva mancare una foto ricordo di Fornari e Berti con i loro stretti collaboratori: Rizzo e DeSimone.

Al vertice della 2ª Divisione del Comando Logistico



Il Brigadier Generale Maurizio Astolfi subentra al Generale Ispettore Pierluigi Ciardelli

Mercoledì 19 ottobre si è svolto il passaggio di consegne tra il **Generale Ispettore Pierluigi Ciardelli**, uscente, e il **Brigadier Generale Maurizio Astolfi**, subentrante, al vertice del Comando della 2ª Divisione del Comando Logistico A.M.. Alla cerimonia, presenziata dal Comandante Logistico Generale di Squadra Aerea Gabriele Salvestroni, hanno partecipato numerose autorità militari e civili, nonché i Comandanti/Direttori degli Enti/Reparti Dipendenti dalla 2ª Divisione.

Il Generale Ciardelli, nel corso del suo discorso, ha ripercorso le fasi salienti che hanno caratterizzato il proprio periodo di Comando, sottolineando come i risultati conseguiti siano frutto del personale della 2ª Divisione, uomini e donne stupendi per competenza, passione e impegno, che riescono a far muovere la complessa macchina dell'efficienza linea operando sia dal centro, che dai Reparti Manutenzione e Centri Logistici. Il Generale Ciardelli ha voluto, altresì, ringraziare il Comandante Logistico per avergli sempre dato la massima fiducia, per la sua lucida visione della realtà e per la sua chiara azione di Comando. Rivolgendosi al Generale Astolfi ha inoltre affermato che con l'incarico che si accinge ad assumere gli sono riservati l'onore e la fortuna di poter guidare un'articolazione fondamentale della Forza Armata, quale la 2ª Divisione del Comando Logistico.

Il Generale Astolfi, a sua volta, ha ringraziato il Generale Salvestroni per avergli affidato questo delicato incarico, che si propone di assolvere con impegno, attenzione e sollecitudine. Rivolgendosi alle donne e agli uomini della 2ª Divisione ha inoltre assicurato la massima apertura verso i contribuiti che potranno arrivare da tutto il personale. Ha infine ringraziato il Generale Ciardelli per la guida sempre serena e ispirata e per la concretezza delle azioni, augurandogli il meglio per il futuro che lo attende.

A conclusione della cerimonia, il Generale Salvestroni ha rivolto al Generale Ciardelli i ringraziamenti per gli importanti e prestigiosi obiettivi conseguiti alla guida della 2ª Divisione e ha

confermato la fiducia al Generale Astolfi, augurandogli di svolgere al meglio il prestigioso incarico assunto.

*Autore 1° M.llo Lgt. Marco Andreozzi -
2ª Divisione Logistica – Roma*

Alla direzione del 10° Reparto Manutenzione Velivoli

Il 5 ottobre, all'Aeroporto "F. Cesari" di Galatina, ha avuto luogo la cerimonia di cambio al vertice del 10° R.M.V., il Reparto che provvede alla manutenzione di tutti i velivoli MB339 e T-346 in dotazione all'Aeronautica Militare italiana e al supporto tecnico-logistico delle barriere d'arresto operanti su tutto il territorio nazionale.



L'evento, presieduto dal Generale Ispettore Pierluigi Ciardelli, Comandante della 2ª Divisione del Comando Logistico, ha visto il passaggio di consegne tra il Direttore uscente, il **Col. Filippo Trigilio**, destinato all'incarico di Capo Ufficio nell'ambito della Direzione Generale degli Armamenti Aeronautici a Roma, ed il **Col. Antonio Camillo Cossu**, nuovo Direttore.

Al Comando del 3° Reparto Manutenzione Velivoli



Il 12 ottobre presso il 3° Reparto Manutenzione Velivoli (RMV), con sede nell'Aeroporto di Treviso S. Angelo si è svolta la cerimonia cambio comando tra il Direttore uscente, **Colonnello Stefa-**



Avvicendamento nei Comandi

no **Gamberi** ed il Direttore subentrante, **Colonnello Marco Budani**. La cerimonia, si è svolta alla presenza delle massime autorità civili e militari della Marca Trevigiana, è stata presieduta dal Generale Ispettore Pierluigi Ciardelli, Comandante la 2^a Divisione del Comando Logistico.

Al Comando Aeroporto / Quartier Generale della 1^a Regione Aerea



Venerdì 14 ottobre si è svolta, presso il Comando Aeroporto /Quartier Generale della 1^a R.A., la cerimonia di cambio comando tra il **Col. Efrem Moioli**, comandante uscente ed il **Col. Alessandro Losio**, subentrante, presieduta dal Comandante della 1^a Regione Aerea, Gen.S.A. Settimo Caputo, alla presenza delle autorità civili e militari di Milano.

Hanno preso parte alla cerimonia la Fanfara della 1^a Regione Aerea, i gonfaloni delle città di Segrate e Peschiera Borromeo ed i labari delle Associazioni combattentistiche e d'Arma.

Al termine del passaggio di consegne tra i due Comandanti, il Col Moioli ha preso la parola ringraziando tutte le autorità convenute ed in particolare il Gen. Caputo "... a cui va la mia profonda riconoscenza, per l'immane sostegno fornito nello svolgimento del mio incarico, per avermi assicurato chiarezza di obiettivi, autonomia nell'azione di comando e pronto supporto con una leadership decisa in ogni occasione." Rivolgendosi al personale del Reparto, al quale ha manifestato tutta la propria riconoscenza, ha inoltre aggiunto che "...in questi due anni ho avuto modo di vivere un'esperienza entusiasmante che mi ha fatto crescere molto, sia sotto il profilo umano che professionale".

Il Col. Losio, nel suo intervento, ha ringraziato le superiori autorità per la fiducia accordata nell'affidargli l'incarico aggiungendo che "...dai Comandanti, con i quali ho avuto l'onore ed il piacere di operare, ho imparato che il compito di un leader è quello di educare nuovi leader. Non posso non estendere un

pensiero a tutti Voi, colleghi del ruolo Truppa, Sott.li e Marescialli, Voi siete la spina dorsale dell'Aeronautica operosa che ogni giorno svolge in silenzio i compiti assegnati....".

Il Gen. Caputo, nella sua prolusione, dopo aver ringraziato le autorità presenti, i Gonfaloni ed le Associazioni combattentistiche e d'arma, "... la cui presenza conferma la condivisione dei valori che appartengono alla nostra storia, al nostro presente e faranno parte del nostro futuro", si è soffermato sui consolidati rapporti tra le istituzioni locali e l'Aeronautica Militare dopo

più di 90 anni di permanenza dell'Arma Azzurra nella città di Milano, sempre a servizio della cittadinanza. Proseguendo nel suo discorso, il Comandante della 1^a Regione Aerea, ha ringraziato il personale del Comando Aeroporto Quartier Generale della 1^a R.A. "... organismo fulcro dell'Aeronautica Militare di Milano, per il costante supporto logistico fornito a tutti gli Enti e Reparti del presidio aeronautico e per il prezioso supporto alle attività di assistenza ai numerosi voli sanitari giunti a Milano, effettuati dalla Forza Armata per soccorrere pazienti in imminente pericolo di vita o per trapianto organi". Il Gen Caputo riferendosi alla nuova vision e mission dell'Aeronautica Militare ha esortato tutto il personale militare presente "...ad un contributo di pensiero in tutti i settori anche di non specifica competenza". Inoltre ha esortato il personale "...ad una partecipazione attiva al progetto di revisione dello strumento militare per la realizzazione di un obiettivo comune e

cioè di una Forza Armata sempre più coesa ed in linea con la nuova pianta organica che verrà definita".

Autore T. Col. Alberto Dicarlo – Comando 1^aR.A. – Milano

Al Comando del 2^o Stormo

Martedì 4 ottobre, presso l'Aeroporto Militare di Udine-Rivolto, ha avuto luogo l'avvicendamento al comando del 2^o Stormo tra il **Colonnello Francesco Frare**, Comandante uscente ed il **Colonnello Edi Turco**, Comandante subentrante.



L'evento al quale hanno partecipato le più alte Autorità militari, civili e religiose cittadine è stato presieduto dal Comandante della Squadra Aerea, Generale di Squadra Aerea Franco Girardi, preso la parola evidenziando come il Reparto, sotto il comando del Colonnello Frare, abbia rafforzato ulteriormente il suo legame con il tessuto socio-economico friulano, citando come esempio "la recente convenzione attivata con l'Azienda Sanitaria Universitaria Integrata di Udine per l'attività di supporto ai voli sanitari a favore del Centro Regionale Trapianti". Ha infine rivolto il suo plauso personale a tutto lo Stormo per gli eccellenti risultati raggiunti e per l'impegno nel perseguire gli obiettivi assegnati.

Il 2° Stormo è l'ente individuato dalla Forza Armata per svolgere la funzione di punto di riferimento missilistico del sistema di difesa aerea nazionale. Lo Stormo cura l'addestramento e la prontezza operativa di uomini e mezzi delle batterie missilistiche "Spada" dell'Aeronautica Militare.

Tale missione si concretizza in una continua opera di addestramento volta a mantenere la prontezza operativa richiesta dalla Forza Armata e dalle organizzazioni transnazionali di cui il paese fa parte.

Lo Stormo inoltre assicura il regolare svolgimento dei servizi aeroportuali e il mantenimento delle infras-trutture e degli impianti, anche a favore del **313° Gruppo Addestramento Acrobatico** operante sulla base e quant'altro necessario per il transito di altri velivoli, concorrendo anche, nel rispetto delle direttive emanate al servizio di Difesa Aerea.

Autore Ten. Giovanni Lopresti – 2° Stormo – Rivolto

Al Reparto Sistemi Informativi Automatizzati

Giovedì 22 settembre, presso il Reparto Sistemi Informativi Automatizzati (Re.S.I.A.) di Roma Acquasanta, si è svolta la cerimonia di cambio del Comandante. L'evento è stato **presieduto dal Generale di Brigata Aerea, Giuseppe Gimondo**, con la partecipazione di autorità civili, militari e di tutto il personale del Reparto. Il **Colonnello Costantino Russo**, dopo due anni di intenso lavoro, ha lasciato il comando del Re.S.I.A. al **Colonnello Michele Devastato**, per assumere l'incarico di Capo Ufficio Sicurezza del 6° Reparto dello Stato Maggiore Difesa. Durante la cerimonia di passaggio di consegne, il Col. Russo ha voluto ringraziare tutto il personale del Reparto per la fattiva e preziosa collaborazione ricevuta durante il suo periodo di comando, con cui è stato possibile raggiungere importanti traguardi. "Con orgoglio e serenità d'animo posso affermare che le potenzialità di questo Reparto sono molte" ha espresso il Col. Russo durante il discorso di commiato "ma è necessario continuare ad alimentare e rinnovare con ogni possibile sforzo la risorsa più importante, ossia la risorsa umana, anche esplorando forme alternative di cooperazione". Ha poi elencato i numerosi progetti sviluppati e gestiti presso il Re.S.I.A., annoverando

quelli di maggior spicco, tra cui l'uso degli strumenti di virtualizzazione presso i Data Center del sedime di Acquasanta e di Palazzo A.M.



Nell'assumere il comando, il Colonnello Devastato ha ringraziato l'Aeronautica Militare per la fiducia accordatagli e ha indicato quale obiettivo preminente quello di "consolidare i risultati raggiunti con una costante tensione al miglioramento della qualità dei servizi offerti dal Re.S.I.A., per consentire all'Aeronautica Militare di esprimere pienamente le sue capacità operative sempre maggiormente condizionate alla disponibilità ed efficienza dei servizi offerti dal Reparto. Ciò sarà possibile grazie al gioco di squadra che, coinvolgendo pienamente tutto il personale, esalterà le eccellenti qualità individuali".

A conclusione della cerimonia, il Generale di Brigata Aerea Giuseppe Gimondo, ha concluso tributando il plauso della 3^a Divisione al Comandante uscente e al personale tutto del Reparto per l'eccellente lavoro svolto, sottolineandone l'impegno, la generosa dedizione e l'elevata professionalità che ha permesso di raggiungere gli obiettivi prefissati. Infine, riguardo la gestione dei sistemi di comunicazione, ha affermato che "il Re.S.I.A. gestisce, difende e mantiene in piena efficienza, svolgendo un ruolo fondamentale, un sofisticato "sistema nervoso" che connette i gangli vitali della Forza Armata".

Autore S. Ten. Giovanni Giuseppe Pontillo -R.E.S.I.A.

Al Vertice del 3° Gr.M.A.

Venerdì 30 Settembre si è svolta la cerimonia di passaggio di consegne al 3° Gruppo Manutenzione Autoveicoli di Bari Mungivacca tra il **Colonnello Giovanni Riganti**, Comandante uscente, e il **Tenente Colonnello Nicola Angiulli**, **Comandante subentrante**.



Avvicendamento nei Comandi



All'evento, presieduto dal Comandante del Centro Tecnico Rifornimenti di Fiumicino (CTR), Colonnello Roberto Palmisano, hanno partecipato Autorità civili, militari, religiose e i rappresentanti delle Associazioni Arma Aeronautica e i relativi Labari della provincia di Bari.

L'intervento del Colonnello Palmisano ha evidenziato che continuità di impegno, reattività, efficacia e iniziativa sono gli elementi salienti per affrontare le sfide che attendono il 3° GMA. Nell'augurare le migliori fortune al nuovo Comandante, il Colonnello Palmisano ha concluso affermando che "il CTR sarà pronto a dare tutto il sostegno necessario augurando un lavoro sereno e ricco di soddisfazioni".

Il 3° Gruppo G.M.A. dipende direttamente dal C.T.R. di Fiumicino e dal Servizio dei Supporti del Comando Logistico. Effettua attività manutentiva sugli automezzi speciali della Forza Armata nonché sui gruppi elettrogeni. L'Ente esegue inoltre lavorazioni di 3° livello, allestimenti e modifiche agli apparati meccanici e ha il compito di inviare "squadre a contatto" nei teatri operativi fuori dai confini nazionali per la manutenzione degli automezzi ivi dislocati.

L'alta specializzazione professionale consente al Reparto di effettuare, oltre alle attività tecniche, anche la formazione del personale per le categorie della motorizzazione e infrastrutture.

Autore T. Col. Luca Zorzan – CTR Fiumicino(RM)

Cambio di comando al Re.S.T.O.G.E. e consegne distintivo "operatore di bordo"

Giovedì 6 ottobre, presso l'Aeroporto di Pratica di Mare, si è svolta la cerimonia di avvicendamento al Comando del Reparto Supporto Tecnico Operativo alla Guerra Elettronica (Re.S.T.O.G.E.) tra il **Colonnello Paolo Pegolo** ed il **Colonnello Andrea Sisto**.

L'evento è stato presieduto dal **Comandante della 9^a Brigata Aerea ISTAR-EW, Colonnello Francesco Tinagli**, e ha visto la partecipazione, oltre che del personale del Reparto, di numerose Autorità Militari ed una rappresentanza di ex appartenenti al Re.S.T.O.G.E.

Il Colonnello Francesco Tinagli ha testimoniato che il Re.S.T.O.G.E. "ha meritatamente un ruolo primario in seno alla Forza Armata" e che "ha centrato tutti gli obiettivi che la Forza Armata e la Nazione gli hanno affidato; compiti delicati che necessitano di professionalità, dedizione e spirito di sacrificio". Al termine degli interventi ha avuto luogo la consegna dei distintivi da "Operatore di Bordo" a tre Ufficiali e sei Sottufficiali che, al termine di un lungo iter di selezione iniziato nel dicembre 2014 e terminato nel mese di settembre 2015, e del successivo corso di qualificazione a cui hanno partecipato i candidati risultati vincitori, hanno ottenuto la qualifica di "Operatore di Guerra Elettronica" e sono entrati a far parte degli Equipaggi di Volo (E.V.) del



Re.S.T.O.G.E.. Il Colonnello Pegolo ha esortato i nuovi "Corvi" ad "essere umili" ed intraprendere questa nuova avventura con lo stesso entusiasmo ed energia che li ha caratterizzati nel loro ruolo precedente, avvalendosi della "guida sapiente ed esperta di tutto il personale del Reparto, non solo quello qualificato E.V."

Autore Ten. Mario Gaeta – Pratica di mare (Roma)

Presentata la formazione acrobatica ed il poster 2017



Nello Storico hangar il personale della PAN ha incontrato le Autorità locali, i Club “Freccie Tricolori”, gli amici, i familiari e gli appassionati per gli auguri di Natale.

Mercoledì 21 dicembre, presso lo storico hangar delle Freccie Tricolori, alla presenza del Comandante la Squadra Aerea, Generale di Squadra Aerea Franco Girardi, si è svolta la tradizionale presentazione del Poster e della Formazione 2017 della Pattuglia Acrobatica Nazionale (PAN). L'evento è un appuntamento che caratterizza ormai da moltissimi anni gli impegni invernali del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico, una speciale occasione per incontrare Autorità locali, Club “Freccie Tricolori”, amici, familiari e appassionati che da più di cinquantacinque anni seguono la PAN.

Presente alla serata anche il Vice Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Dottor Sergio Bolzonello, a simboleggiare la forte sinergia esistente tra le Freccie Tricolori ed il territorio. Durante l'evento, il Maggiore Mirco Caffelli, Comandante delle Freccie Tricolori dallo scorso 25 ottobre, ha svelato la formazione 2017 che propone una interessante novità in una delle posizioni chiave della pattuglia: il ruolo di Capoformazione (Pony 1) è affidato infatti al Maggiore Gaetano Farina, già esperto gregario della compagine acrobatica nazionale. Rimangono invariati, invece, Pony 6 (Leader della seconda sezione), Capitano Mattia Bortoluzzi, ed il solista, Pony 10, Capitano Filippo Barbero. Quest'anno entra a far parte della formazione un nuovo pilota: il Capitano Franco Paolo Marocco, proveniente dalla linea Eurofighter, nello specifico

dal X Gruppo Caccia del 36° Stormo di Gioia del Colle (BA), che volerà col numero 9 al suo esordio il prossimo mese di maggio.

Il Comandante, dopo aver presentato la Formazione acrobatica 2017, ha voluto sottolineare il forte legame che unisce la “squadra” attuale a tutti gli Uomini che hanno fatto la storia della Pattuglia Acrobatica Nazionale a partire dal 1961.

Per questo motivo, al termine di un emozionante video che ha ripercorso i 56 anni di tradizione delle Freccie Tricolori, il Maggiore Caffelli ha consegnato la prima copia del poster 2017 al Generale Vittorio Cumin, decano del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico.

La suggestiva immagine fotografica scelta per il poster dell'anno 2017 ritrae gli MB-339 della PAN durante l'incrocio della manovra “Arizona” in occasione dell'International Marrakech Air Show 2016.

Nel solco della collaborazione tra Aeronautica Militare ed UNICEF avviata in occasione del 55° Anniversario della PAN, nel corso della serata, sono state vendute a scopo benefico le “pigotte”, tradizionali bambole di pezza, raffiguranti i piloti della formazione 2017.

Inoltre, le Freccie Tricolori hanno anche presentato un'iniziativa di beneficenza a carattere locale attraverso una raccolta fondi per la “Lega Italiana Fibrosi Cistica Friuli Venezia Giulia”





Questa la formazione al completo:

Pony 0 Magg. Mirco Caffelli,
Pony 1 Magg. Gaetano Farina,
Pony 2 Cap. Luca Galli,
Pony 3 Cap. Emanuele Savani,
Pony 4 Cap. Massimiliano Salvatore,
Pony 5 Cap. Stefano Vit,
Pony 6 Cap. Mattia Bortoluzzi,
Pony 7 Cap. Pierangelo Semproniel,
Pony 8 Cap. Giulio Zanlungo,
Pony 9 Cap. Franco Paolo Marocco,
Pony 10 Cap. Filippo Barbero

Fonte 313 Gr. Frecce

Tricolori – Rivolto (UD) Autore Ten. Liberata D'Aniello

che fornisce assistenza materiale e morale ai pazienti affetti da fibrosi cistica ed alle loro famiglie.



Novembre 2016

È disponibile al pubblico su Apple Store e Google Play la APP “**Frecce Tricolori Flight Simulator**”, il primo videogioco ufficiale sulla Pattuglia Acrobatica Nazionale. L'applicazione è nata dalla collaborazione tra Rortos, Aeronautica Militare e Difesa Servizi S.p.A. Il gioco, presentato presso Parco Leonardo a Fiumicino nell'ambito della manifestazione GAMEROME, è nato dalla collaborazione tra Rortos, azienda

italiana leader nello sviluppo di simulatori di volo per dispositivi *mobile*, Aeronautica Militare e Difesa Servizi S.p.A., società *in house* del Ministero della Difesa. Sotto l'insegna del “made in Italy” le due eccellenze italiane hanno dato vita ad un prodotto tecnologicamente innovativo: Il nuovo sistema di controllo per *mobile* infatti consentirà a chiunque di cimentarsi nelle complesse manovre che hanno reso le Frecce Tricolori famose in tutto il mondo.

Nate nel 1961 in seguito alla decisione dell'Aeronautica Militare di creare un gruppo permanente per l'addestramento all'acrobazia aerea collettiva dei suoi piloti, la Pattuglia Acrobatica Nazionale (PAN), meglio conosciuta come “Frecce Tricolori”, debutta nel più realistico dei simulatori di volo realizzato da RORTOS per dispositivi iOS ed Android.

Il comandante delle Frecce Tricolori, Maggiore Mirco Caffelli, ha definito stimolante ed avvincente la nuova App “**Frecce Tricolori Flight Simulator**”. “*La cura dei dettagli grafici, l'alta definizione degli scenari ed il realismo della simulazione di questo gioco permetterà finalmente ai nostri appassionati, di sedersi ai comandi dei velivoli della PAN e provare, in parte, le emozioni dei voli in formazione, la fatica richiesta dal duro addestramento ed il successo di un eccellente lavoro di squadra, caratteristiche che identificano l'impegno quotidiano delle donne e degli uomini dell'Aeronautica Militare.*”

“È un orgoglio per noi aver stretto questa partnership con l'Aeronautica Militare, ha commentato Roberto Simonetto, CEO di RORTOS “e siamo certi che tutti i fan saranno entusiasti di provare a pilotare l'MB 339 nelle più famose e complesse evoluzioni acrobatiche che hanno reso famosa la Pattuglia Acrobatica Nazionale.” Grazie alla nuova applicazione, il giocatore potrà salire in cabina di pilotaggio ed eseguire le spettacolari manovre della Pattuglia Acrobatica Nazionale, organizzare la propria esibizione componendo a piacere il programma e il luogo dell'esibizione.

“**Frecce Tricolori Flight Simulator**” permette addirittura di creare le proprie figure acrobatiche, posizionando liberamente i velivoli nello scenario selezionato, nonché di rivedere il proprio display di volo attraverso varie inquadrature dei replay multicamera.

Nella sezione Flight Simulator, è possibile inoltre pianificare il proprio volo con la possibilità di scegliere tra oltre 500 aeroporti e selezionare diverse opzioni e difficoltà di gioco tra volo diurno o notturno, condizioni meteorologiche, etc. Il prodotto è stato ufficialmente licenziato da Aeronautica Militare (<http://www.aeronautica.difesa.it>) e Difesa Servizi (<http://www.difesaservizi.it>) nell'ambito delle attività di promozione e valorizzazione dei marchi delle Forze Armate.

Fonte Ufficio Pubblica Informazione – Autore Cap. Testa Stefano – Ten. Simone Antonetti

Airman To Airman Talks tra l'AM e la GAF



Dal 28 al 29 Novembre si sono svolti a Berlino gli Airmen to Airmen Talks (ATAT) tra l'Aeronautica Militare e la German Air Force (GAF).

La delegazione italiana, guidata dal Sotto Capo di SMA, Generale di Squadra Aerea Settimo Caputo, è stata ricevuta dal Gen. S.A. Dieter Naskrent, Vice Chief of German Air Force e costantemente supportata, nel corso dell'attività, dall'Addetto Militare a Berlino, Gen B.A. Danilo Morando.

Gli incontri, preceduti da una Office Call del Gen. Caputo con il Gen. Karl Mullner, Comandante della German Air Force, si sono rivelati particolarmente importanti per i tanti spunti di cooperazione tra le due Forze Aeree.

In occasione degli ATAT è stato concordato e sottoscritto un'intesa che stabilisce le linee guida di una collaborazione rafforzata sul velivolo Tornado con l'obiettivo di aumentare l'interoperabilità, condividere tattiche, Lesson Learned e procedure con particolare riguardo ai settori I.S.R. (Intelligence, Surveillance and Reconnaissance), S.E.A.D. (Suppression of Enemy Air Defence), e G.E. (Guerra Elettronica).

Sono state inoltre identificate altre aree di potenziale futura cooperazione e tra queste si annoverano gli incrementi capacitivi dell'EF2000 ed alcune eccellenze dell'AM quali i velivoli a pilotaggio remoto di Amendola, le capacità JFAC (Joint Force Air Component) dell'AOC (Air Operation Center) di Poggio Renatico nonché le capacità di addestramento al volo.

Il Gen. Caputo, sottolineando l'opportunità e l'importanza di una sempre più organica e strutturata cooperazione tra i due Paesi nell'ottica e nel quadro della comune appartenenza UE e NATO, ha poi ribadito l'importanza specifica dell'interoperabilità tra le due Forze Aeree alleate, rilancian-

do e promuovendo, tra le altre cose, le certificazioni Air to Air Refueling (rifornimento aria – aria) tra i tanker italiani (piattaforma KC-767A) e gli assetti aerotattici della GAF (TORNADO e EF-2000).

L'occasione è stata propizia per visitare il 51° Stormo Tattico "Immelman" della GAF, dove lavorano anche Ufficiali italiani in una piena sinergia cooperativa con il partner tedesco. Il 51° Stormo Tattico "Immelman", situato presso l'aeroporto di Jagel, nello Schleswig-Holstein, è l'unico Stormo dell'Aeronautica Militare Tedesca munito della capacità di ricognizione tattica aerea "manned" ed "unmanned" nonché il più giovane tra gli Stormi della Bundeswehr. Dall'aprile 2013 ha anche assunto la capacità SEAD dal soppresso 32° Stormo di Lechfeld.

*Fonte 3° Reparto Stato Maggiore Aeronautica –
Autore T.Col. Roberto Impegno*



Nuova sede del Segretariato della Difesa

Il 24 novembre 2016 il Ministro della Difesa, Roberta Pinotti, ha visitato il Segretariato Generale della Difesa (Segredifesa) nella nuova struttura realizzata all'interno del sedime aeroportuale di Centocelle (Roma) che in futuro potrebbe accogliere tutto il Dicastero.

L'idea di creare un polo unico del Dicastero è stata esposta dal **Ministro Pinotti**, nel corso della visita a **Segredifesa**. Ad accompagnarla il **Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale Claudio Graziano**, e il **Segretario Generale della Difesa e Direttore Nazionale degli Armamenti, Gen. S.A. Carlo Magrassi**.

"In altre nazioni europee si è già proceduto in questa direzione" ha detto riferendosi ad esempio a quanto fatto in Francia, spiegando che la riorganizzazione logistica ipotizzata potrebbe incrementare le potenzialità del Dicastero.

Una linea già tracciata da Segredifesa che ha riunito in un'unica sede le Direzioni tecniche (TERRARM, NAVARM, ARMAEREO e prossimamente TELEDIFE), che erano ospitate in differenti edifici della Capitale.

Dallo scorso mese di aprile, infatti, tutti gli uffici del **Segretariato Generale della Difesa e Direzione Nazionale degli Armamenti** sono stati spostati all'interno di un moderno edificio di circa 40.000 mq, nel comprensorio dell'ex **aeroporto di Centocelle**.

Al personale militare e civile di Segredifesa la titolare del Dicastero ha poi rivolto il suo ringraziamento: *"non era facile trasferire 1.200 persone, ma l'avete fatto senza interruzioni nell'attività lavorativa"*. Il trasferimento s'inquadra tra le misure d'intervento per la trasformazione della Difesa delineate nel **"Libro bianco per la sicurezza internazionale e la difesa"** e consente, grazie all'ottimizzazione delle risorse, maggiore efficienza dell'attività che il Segretariato svolge al servizio delle **Forze armate**.





14 dicembre 2016

**Il Gen. S.A. Adelchi Pillinini
deceduto a Roma**



Adelchi Pillinini nasce a Cavazzo Carnico (UD) il 3 giugno 1934; ha frequentato il corso Nibbio 2 dell'Accademia Aeronautica fra il 1953 ed il 1956. Dopo un primo incarico presso il 22° Gruppo del 51° Stormo ad Istrana, nel 1959 viene assegnato al 6° Stormo 154° Gruppo a Ghedi, dove rimane fino al 1971, ricoprendo vari incarichi; tra cui comandante della 391a Squadriglia, e comandante del 154° Gruppo.

Tenente colonnello dal dicembre 1969, nel 1970 viene assegnato al 2° Reparto dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, dove rimane fino al 1975, ricoprendo vari incarichi, fino a quello di capo del 2° Ufficio. Colonnello dal gennaio 1974, nel 1975 è trasferito a Rimini dove è prima vice comandante e poi comandante del 5° Stormo.

Nel 1977 torna allo Stato Maggiore dell'Aeronautica prima come capo del 4° ufficio del 4° Reparto e poi come vice capo del 4° Reparto (dal gennaio 1980 è promosso generale di brigata aerea).

Nel 1981 riveste l'incarico di capo di stato maggiore della 1a Regione Aerea, della quale l'anno successivo assume le funzioni di vice comandante; dopo aver guidato il 3° Reparto dello Stato Maggiore dell'Aeronautica ed essere stato promosso generale di divisione aerea nel 1984, nel 1986 passa all'Ispettorato Logistico come vice ispettore e poi ispettore in sede vacante.

Nel 1988 diviene capo dell'Ufficio del Segretario Generale-Direttore Nazionale Armamenti, mantenendo l'incarico fino al 1991; con il grado di generale di squadra aerea ha comandato la 2^a Regione Aerea fra il 1991 ed il 1993. Dal 25 marzo 1993 al 3 giugno 1995 è stato Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica.

17 dicembre 2016

**Il Gen. S.A. Stelio Nardini
deceduto a Fiumicino**



Stelio Nardini nasce a Gorizia il 24 marzo 1932; ha frequentato il Corso Ibis 2° presso l'Accademia Aeronautica fra il 1950 ed il 1953.

Assegnato al 51° Stormo cacciabombardieri ed intercettori ogni tempo di Istrana, ha comandato la 351a Squadriglia del 21° Gruppo ed è stato capo ufficio operazioni del 21° Gruppo.

Fra il 1962 ed il 1964 ha comandato il Corso Aquila 3° dell'Accademia Aeronautica. Promosso maggiore, è stato presso il 53° Stormo caccia di Cameri, quindi comandante del 21° Gruppo. Promosso tenente colonnello nel dicembre del 1967, nel 1968 viene assegnato allo Stato Maggiore dell'Aeronautica come capo della sezione armamento dell'Ufficio sviluppo tecnico del 4° Reparto.

Fra il 1969 ed il 1972 è stato addetto aeronautico a Londra (dal dicembre 1970 con il grado di colonnello).

Fra il 1972 ed il 1974 è stato prima vice comandante e poi comandante del 51° Stormo di Istrana; quindi fino al 1977 è capo dell'Ufficio ricerca sviluppo e produzione dello Stato Maggiore della Difesa.

Promosso generale di brigata aerea nel gennaio del 1977, lo stesso anno assume l'incarico capo del 3° Reparto dello Stato Maggiore dell'Aeronautica.

Nel giugno del 1980 viene trasferito a Firenze presso la Scuola di Guerra Aerea, con l'incarico di vice comandante dal giugno all'agosto del 1980 e poi con quello di comandante fino al giugno del 1983 (nel gennaio del 1981 viene promosso generale di divisione aerea).

Successivamente ricopre l'incarico di Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica fino al febbraio del 1984, quando, con il grado di generale di squadra aerea, diviene comandante della 2a Regione Aerea.

Dal luglio 1985 è stato Consigliere Militare del Presidente della Repubblica.

Dal 16 aprile 1990 al 24 marzo 1993 è stato Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica.



24 novembre 2016 Il Gen. S.A. Antonio Pelliccia deceduto a Ostia



Nato a Santa Maria Capua Vetere (Caserta) il 1° gennaio 1921. Entrato a far parte della Regia Accademia Aeronautica di Caserta come allievo del **Corso Aquila 2°**, conseguì il brevetto di pilota militare volando a bordo degli addestratori IMAM Ro.41 Maggolino.

Dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943 entrò a far parte dell'Italian Co-Belligerent Air Force prendendo poi parte alla guerra di liberazione nelle file dello Stormo Baltimore, equipaggiato con i bombardieri Martin 187 Baltimore. Alla fine della guerra fu nominato Sottotenente in servizio permanente effettivo (S.P.E.), ed il suo reparto rimase operativo fino al 1° novembre 1948, quando fu ufficialmente ridesignato come 3° Stormo Caccia Terrestre, equipaggiato inizialmente con i Lockheed P-38 Lightning per passare poi con i North American P-51 Mustang.

Frequentò il primo corso di istruttore per il volo strumentale tenutosi sulla Moody AFB negli Stati Uniti, al termine del quale fu assegnato come Capo Istruttore alle Scuole di volo dell'Aeronautica Militare Italiana. Per tre anni, dal 1959 al 1962, fece parte dell'Air Training Advisory Group presso lo SHAPE, e dell'International Training Aircraft Evaluation Team della N.A.T.O.

Prestò servizio per breve tempo presso lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare e in alcuni reparti di volo, frequentò la Scuola di guerra aerea di Firenze e successivamente il Corso Superiore presso la Scuole di guerra aerea dell'USAF in Alabama. Rientrato in Patria assunse il comando della Scuola Caccia, diventando quindi Presidente del IV Gruppo di lavoro del Comitato Militare Tripartito. promosso Generale di brigata aerea, assunse il comando della Scuola di Volo Basico Avanzato (S.V.B.A.), prestando successivamente servizio presso lo Stato maggiore della difesa. Nel 1974 assunse l'incarico di Vi-

ce Comandante del NATO Defence College con sede presso la città militare della Cecchignola a Roma, venendo promosso Generale di divisione aerea nel 1977 ed in seguito Generale di squadra aerea.

Laureato in Scienze Aeronautiche è stato docente di Arte militare aerea presso numerosi istituti militari, collaboratore dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare. È stato Membro del Centro studi difesa dell'Università di Genova, della Associazione storici militari, della Consulta della Commissione di Storia Militare italiana.

Il Gen. Pelliccia è autore di varie, belle ed interessanti pubblicazioni, qui di seguito elencate: *-Il Dominio dello Spazio, 1979. -Nessuno è profeta in Patria, 1981. -Il Periodo Epico dell'Aeronautica, 1985. -La Regia Aeronautica, 1992. -Maresciallo dell'Aria Italo Balbo, 1998. -Giuseppe Valle, una difficile eredità, 1999. -Nel Segno dell'Aquila, 2005. -Origini e sviluppo aviazione militare, 2008. -Il mio otto settembre, 2008. -Giulio Douhet, La vita e le opere, 2009 -Nel Segno della Fenice, 2010. - Le Ali di Icaro, 2012.*

La sua esperienza durante la seconda guerra mondiale ha anche ispirato un documentario biografico dal titolo "Nel segno dell'Aquila", ideato da Paolo Monti ex ufficiale pilota militare, realizzato dalla Ronin Film Production.

L'ANUA ricorda anche:

- Il Generale Ispettore Gabriele DURAZZINI, Socio ANUA della Sezione di Milano, deceduto il 26 novembre.
- Il Colonnello Arturo MAZZITELLI, Socio ANUA della Sezione di Catania, deceduto il 13 novembre.

Il Col. Arturo Mazzitelli, nato il 4 maggio 1945, frequentò l'Accademia Aeronautica di Pozzuoli con il Corso Drago***(1966) e fu assegnato di Prima nomina come Pilota al 41° Stormo nel 1970. Ha prestato servizio nell'Aeronautica Militare Italiana per 35 anni. Motivi di salute (prodromici di quelli che lo hanno portato via) lo costrinsero a transitare nel Ruolo Servizi - settore TLC. Lasciato lo Stormo, continuò la Carriera con vari incarichi, anche all'Estero. Nel 1998 è andato in pensione. Lascia la Moglie Franca e due Figlie, una delle quali vive a Roma ed ha due Bimbi. Persona mite e dignitosa, fino all'ultima Sua presenza in Associazione prima dell'estate, ci ha regalato sorrisi, senza farci capire quasi nulla del dramma che già stava vivendo.

Raduno per Cinquantennale del Corso EOLO TERZO

*Corsi Eolo: 1927, 1947,
1966, 1985, 2004*

*“Eolo, è vela alla tua furia
l’ala e il cuore è prora
dritta all’infinito”*

Nella sempre splendida quanto suggestiva Accademia Aeronautica di Pozzuoli, domenica 23 ottobre 2016, si è svolto il Raduno per il Cinquantennale dall’ingresso nel “Massimo Istituto” del corso EOLO ***.

Il Generale Roberto Iacomino Capocorso Eolo***, ha guidato gli oltre 140 Radunisti all’incontro con il Comandante dell’Accademia, Generale Nicola Lanza De Cristoforis, presente il Generale Marcello Caltabiano che fu il primo Comandante del Corso Eolo*** nel 1966, e successivamente accompagnò in Canada Tutti i giovani Sottotenenti Piloti per una indimenticabile esperienza d’addestramento con la R.C.A.F. – Royal Canadian Air Force.

Dopo aver innalzato l’Orifiamma del Corso sul “quinto Pennone”, i radunisti hanno onorato i Caduti dell’A.M. nel piazzale Medaglie d’Oro, per poi recarsi nella Cappella e ricordare nella Santa Messa tutti gli EOLI*** “volati più in alto”, compresi i due colleghi Peruviani.

Dei tre Peruviani rimasti dell’Eolo***, venuti dalla loro Madrepatria per l’Evento, il Generale Cesar Montero Doig ha ricordato



il contributo dell’Accademia Italiana alla “FAP – Fuerza Aérea del Perú”.

La presenza degli Ufficiali Peruviani in Italia ebbe origine nella Reggia di Caserta nei Corsi Sparviero e Turbine, poi a Nisida con il Turbine II e Zodiaco II, ed infine a Pozzuoli con il Drago III e l’Eolo III.

Il loro contributo, una volta rientrati in Perú, fu sostanziale e determinante nella vita e nelle fortune della FAP: con tali premesse, a nome del Comandante Generale della FAP General del Aire Dante Arévalo Abate, è stata consegnata una targa commemorativa, al Comandante dell’Accademia.

Al termine del proverbiale pranzo di Corpo al Circolo Ufficiali, semplici ma efficaci Allocuzioni del Capocorso, hanno consentito ai presenti di ricordare in una “carrellata” la “storia dei corsi EOLO”: nel 1927, quattro anni dopo la nascita della Regia Aeronautica, giurò l’Eolo nella allora sede accademica di Caserta. Nel 1947 l’Eolo II entrò nell’Accademia, che aveva sede a Nisida. Nel 1966 l’Eolo III iniziò la sua splendida avventura nella nuova Accademia di Pozzuoli, cinque anni dopo la sua inaugurazione. Il Corso trovò un’Accademia nuova, fresca di costruzione e di concezione, in una sede dalla quale si godeva, e tutt’ora si gode, un panorama mozzafiato. Da lassù già ci si prepara a spiccare il primo volo, mancano solo le ali ... così come stavano in quello stesso momento sicuramente sognando i “pinguini” dell’Urano V°, fieramente marciando inquadri sul piazzale Medaglie d’Oro.



Raduno per Cinquantennale del Corso EOLO TERZO

Noi dell'Eolo***, ricordiamo oggi quegli anni particolari "fuori", specie durante il secondo anno d'Accademia; c'erano movimenti studenteschi, manifestazioni operaie, proteste: era il '68...

Anche in Accademia, seppur attutito, l'eco di quei cambiamenti in qualche modo influenzava pensieri e comportamenti, e metteva a dura prova i giovani Cadetti, sottoposti ad un "asset" Disciplinare ferreo a dir poco, mentre la "società civile" inneggiava a sentimenti "antimilitaristi". Ora, il "Contesto Disciplinare" è mutato radicalmente e gli Allievi godono di significative "libertà responsabili". Ma tant'è. Forse fu proprio quella esperienza, così faticosa da sopportare all'inizio, che generò una specie di miracolo. Tutti gli appartenenti al Corso si sentirono non solo amici, ma infine fratelli.

Le esperienze anche dure, vissute in gioventù, possono creare legami indissolubili. Si sono anche superate tutte le diversità di provenienza e di esperienza. Non più meridionali e settentrionali né figli di papà o figli di famiglie meno blasonate, ma fratelli di un'unica grande famiglia.

Un po' di retorica, in queste occasioni, è inevitabile. Non si può parlare di valori, di tradizione, senza, a volte, esagerare, ma l'esagerazione viene perdonata, se è accompagnata da testimonianze di vita vissuta che, a quei valori e tradizioni, si è riferita.

Così è stato infatti. Le strade di tutti i Partecipanti si sono divise, ma ognuno ha portato in sé il seme degli insegnamenti ricevuti ed anche se la vita ha talvolta inevitabilmente presentato difficili



decisioni da scegliere, alla fine la barra è sempre ritornata al centro, seguendo la rotta giusta.

Ci sono stati percorsi di vita più o meno eccellenti, ma alla fine, i successi contano poco come contano poco gli apparenti fallimenti e non sembra neppure necessario ricordarli. Ciò che conta è aver mantenuto integrità morale ed aver cercato di dare, in ogni campo, il meglio, nell'impegno e nell'adempimento dei compiti assegnati.

Tralasciando volutamente i notevoli curriculum dei Radunisti presenti, il ricordo dei nostri Caduti nell'esercizio del proprio dovere ha ancor più rinsaldato il vincolo di affetto e di solidarietà che unisce ed unirà PER SEMPRE tutti i componenti del Corso.

Un evento particolare alla Casa dell'Aviatore Roma – 3 XII 2016



Rappresentanze delle 5 generazioni di Corsi Turbine si sono incontrate alla Casa dell'Aviatore per il tradizionale Convivio Augurale Prenatalizio.

I partecipanti si ritrovano uniti nei ricordi.



Raduno Ufficiali S.S.A.M. di Caserta

Riferisce Norberto Vassalli di Dachhausen

Che sia la espressione della dottrina stoica dell'eterno ritorno, oppure la proustiana ricerca del tempo perduto, un gran numero di Ufficiali che dagli anni '60 agli anni '90 hanno prestato servizio alla Scuola Specialisti, prima, e Scuola Sottufficiali, dopo, di Caserta, il 22 ottobre si sono ivi ritrovati con entusiasmo ed allegria nel Piazzale delle Bandiere, prospiciente la Reggia Vanvitelliana (già sede della Regia Accademia Aeronautica). E se il tempo aveva un po' inciso nel loro aspetto (qualche sagoma risultava più "autorevole" di quando erano subalterni), il consolidato profilo militare ha fatto sì che dopo così tanti decenni si è rinnovato nell'incontro in quel luogo di inquadramento e formazione il c.d. Spirito di Corpo senza alcuna apparente soluzione di continuità, sia nel punzecchiarsi fra "Reparto Istruzione" e "Reparto Logistico" (il segretario generale dell'ANUA ha, più rievocativamente che provocatoriamente, esibito la coppa-trofeo del I° torneo di calcio fra i reparti della Scuola del 1979), sia nell'interessante giro guidato del borgo medioevale di Casertavecchia; ed ancor più durante il lauto banchetto che per innumerevoli portate ed eccellente gastronomia ha fatto saltare le diete più ferree e controllate (dalle gentili consorti presenti). Oltre al momento del primo incontro, punti salienti sono stati quello dell'Attenti nella Cattedrale romanica, con preghiere per i colleghi che all'appello del capo calotta, col. Dario Savasta, risultavano assenti per essere volati più alto; quello del taglio della monumentale (e golosa) torta che il Comandante della Scuola Sottufficiali (pro illo tempore: 1981) Gen. S.A. Rolando Goldoni ha effettuato, esprimendo con coincise e

commosse espressioni l'entusiasmo che pervadeva la rimpiantata; per finire con il vigoroso ghergheghez del capo calotta col. Savasta (emerito organizzatore) che, oltre a suscitare la poderosa eco delle corde vocali degli Ufficiali partecipanti, ne ha fatto vibrare anche le più intime corde del cuore per la memoria del convinto ed appassionante servizio "formativo di allievi" prestato.

E mi è tornata alla mente l'atmosfera finale del verbale d'Ispezione Amministrativa agli atti della Scuola, svolta nel dicembre 2005, che annotava: "Chiusa la Relazione (ogni conclusione è un simbolo detestabile del passare del tempo), l'esatta esposizione burocratica e la riflessione ispettiva, animata dall'esame degli atti, dalla costruzione dei sillogismi procedurali, dall'invenzione dei rilievi, dai nego, gli autem ed i nequaquam, importa poco perché non si deve dimenticare il risultato: così ci è dato di ascendere dalla cieca ragione dei labirinti burocratici alla risplendente milizia dei giovani allievi e stare in questa magia quando l'Ispezione è terminata". In sintonia, a sublimare il momento non è mancata la partecipazione epistolare del Comandante della Scuola Col. AArnno Domenico Lobbuono che, per il tramite dei ten col. Tartaglione e Bernardo, con sentite espressioni ha sottolineato come "... questo incontro evidenzia l'esempio più bello ed ammirevole di un forte legame istaurato fra tutti Voi e assume, nella circostanza, un alto valore simbolico di attaccamento a questa Scuola Specialisti e di profondo senso di amicizia. RivederVi tutti insieme rappresenta un motivo di orgoglio e anche di soddisfazione per l'Arma Azzurra."



Il 3° Stormo e la logistica di proiezione

Il Reparto nasce il 1° giugno 1931 a Bresso (Milano) come 3° Stormo da Caccia e, dopo vari rischieramenti, il 1° luglio 1954 viene trasferito sull'Aeroporto di Villafranca di Verona, dove risiede tuttora. L'origine del simbolo araldico dei "4 Gatti" risale ad un primo stemma della 278^a Squadriglia Autonoma Aerosiluranti (quattro gatti, due bianchi e due neri sopra un siluro con la scritta "pauci sed semper immites", "pochi ma sempre aggressivi"). Dal 4 settembre 2014, il 3° Stormo dipende dal Capo del Servizio dei Supporti del

Comando Logistico ed è espressione delle capacità logistiche di Proiezione d'eccellenza ("Expeditionary & Deployable"), al fine di garantire l'interoperabilità e la prontezza d'impiego delle componenti della "Air Expeditionary Task Force (A.E.T.F.)". Nello specifico, per assolvere alla sua missione di Stormo di proiezione, il 3° Stormo funge da "facilitatore strategico iniziale" delle capacità di "Combat Service Support (C.S.S.)" di Forza Armata, capace di rischierarsi in tempi rapidi nei vari Teatri Operativi per l'approntamento iniziale, la gestione ed il supporto delle strutture logistiche e operative di una qualsiasi area di rischieramento. Ciò significa essere in grado di proiettare Supporto Operativo e Supporto Logistico Generale in Italia come all'estero, sia nelle primissime fasi del rischieramento (in cui è prioritario l'impegno a garantire la sopravvivenza degli uomini impegnati), sia nella fase di approntamento e consolidamento dei supporti. Essendo lo Stormo unico nel suo genere nell'ambito dell'Aeronautica Militare, le sue articolazioni interne si basano prevalentemente su di un dispositivo di natura campale, composto da una serie di capacità logistiche, tra loro interconnesse, che la nostra Nazione è chiamata a garantire e sostenere in quanto Paese NATO/UE.

Sebbene il *core* dello Stormo sia rappresentato dalle sue unità logistiche di proiezione, nell'ambito delle numerose e diversificate capacità espresse particolare attenzione è rivolta anche al settore dell'addestramento del personale. È infatti presso il locale "Gruppo Addestramento Operativo (GAO)" dello Stormo che si svolge l'addestramento di tutto il personale A.M. da impiegare sia sul territorio nazionale che in operazioni estere, attraverso la "familiarizzazione" con ambienti, mezzi e procedure in uso presso le zone di operazione. Nell'anno 2016 sono stati circa **1500** i frequentatori qualificati presso lo Stormo, di cui circa **1100** unità di Forza Armata abilitate per successivo impiego fuori area. Nel corso dell'anno, il 3° Stormo ha altresì impiegato oltre **15** squadre specialistiche nella molteplicità di teatri operativi nazionali ed esteri, per un totale di circa **150** unità, oltre ad aver partecipato a numerose esercitazioni nazionali ed internazionali, in ambiente interforze e multinazionale. Tra le operazioni fuori area più recenti, l'invio in Libia di una squadra di specialisti per l'installazione e l'attivazione dell'assetto sanitario ROLE 1 e di un minimale supporto logistico



presso l'aeroporto di Misurata, necessario per assicurare triage, pronto soccorso, stabilizzazione e posti letto.

A supporto delle popolazioni colpite dal recente sisma

Numerose sono state anche le operazioni nazionali svolte dallo Stormo, in particolare quelle in supporto alla popolazione civile, ultima in ordine di tempo, l'attivazione in occasione degli eventi sismici in Italia centrale nei comuni di Amatrice, Accumoli, Rieti e Norcia a partire dal 24 agosto 2016. A poche ore dal terribile sisma, il 3° Stormo ha infatti inviato sul posto un apposito Team di supporto, allestendo in poche ore sul luogo una torre di controllo mobile, per assicurare in brevissimo tempo i servizi minimi di assistenza al volo. In aggiunta, è stato inviato sul posto anche un team avanzato di primo intervento, per garantire capacità di rifornimento di avio carburante, un sistema antincendio, stazione meteo e tutto il supporto logistico necessario. Nell'arco della sola prima settimana di emergenza sono stati così gestiti un totale di circa **400** transiti e sono stati erogati oltre **4250** litri di carburante avio. Successivamente è stata poi realizzata una "Zona Atterraggio Elicotteri (ZAE)" su Accumoli ed attivata la capacità di illuminazione campale piste e raccordi sull'aeroporto di Rieti. Infine, anche sul sito Norcia tutto il personale presente ed impiegato per l'emergenza fruisce del supporto logistico, ancorché minimale, assicurato dal 3° Stormo che, dal nascere dell'esigenza fino ad oggi, ha fornito assistenza agli oltre **900** transiti di velivoli su Amatrice ed oltre **200** transiti su Norcia, per un totale di circa **16650** litri di carburante avio erogato presso il sito di Amatrice, a supporto dei velivoli dell'Aeronautica Militare ma anche delle altre Forze Armate e di tutti gli attori impegnati sull'area (Guardia di Finanza, Polizia di Stato, Guardia Costiera, Vigili del Fuoco, Corpo Forestale, Protezione Civile, Croce Rossa).

Dual-use. Le attività svolte dal 3° Stormo fanno emergere il carattere "duale" dell'impegno che gli uomini e le donne del Reparto svolgono sia per scopi militari che per quelli civili, utili alla collettività nazionale, mediante il ricorso a tecnologie e mezzi impiegabili.

Notizie al Volo ...nel tempo recente

Una sequenza di immagini sulle attività del 3° Stormo



01 Dicembre 2016

Autore Ufficio Generale del Capo di SMA

Il Generale Lodovisi e il Generale Landi portano a termine una missione iniziata 25 anni fa

La professionalità e la lucidità dei due naviganti consentì loro di fronteggiare una emergenza in volo, scongiurando gravi conseguenze



Giovedì 27 ottobre lo storico MB326, rimesso in attività di volo dal “Vola Fenice Air Museum” del reggiano Renzo Catellani, è decollato dalla base del 60° Stormo di Guidonia, alla volta dell’aeroporto di Pratica di Mare. Il velivolo era condotto da un equipaggio d’eccezione: il Generale di Squadra Aerea (in congedo) Maurizio Lodovisi e il Generale di Divisione Aerea (in congedo) Carlo Landi. L’equipaggio si è riunito per un motivo speciale: completare una missione di volo che li vide protagonisti, 25 anni fa, nella gestione di una grave emergenza su un MB-326 del Centro Sperimentale Volo.

Il 16 luglio 1991, infatti, i due Ufficiali, all’epoca sperimentatori presso il Reparto Sperimentale Volo di Pratica di Mare, durante una missione operativa su un MB-326 dovettero affrontare una gravissima avaria, che rese impossibile il raggiungimento di un aeroporto per l’atterraggio.

L’allora Tenente Colonnello Lodovisi, pilota e responsabile in comando, resosi conto della necessità di abbandonare il velivolo, orientò la prua verso il mare, in modo che l’aeromobile non costituisse un pericolo per la popolazione. Solo quando il pilota fu certo che la traiettoria da lui impostata avrebbe condotto il velivolo lontano da zone abitate, ordinò al navigatore di lanciarsi. Il Tenente Colonnello Lodovisi rimase al controllo dell’aereo fino all’ultimo istante, lanciandosi a sua volta poco prima dell’impatto con l’acqua. La perizia ed il coraggio dimostrati con tale comportamento gli valsero una medaglia di bronzo al valore aeronautico. Ora, a distanza di venticinque anni, i due Ufficiali hanno potuto finalmente completare quella missione, con un perfetto atterraggio sull’aeroporto di Pratica di Mare, dal quale si erano levati in volo.

Fonte Ufficio Pubblica Informazione - Roma
Autore Capitano Michele Seri

Vittori: “Nuova era per il trasporto aereo”

L’ufficiale dell’Aeronautica e astronauta dell’Esa anticipa il futuro: in un’ora si volerà da Roma a New York

Il Colonnello pilota **Roberto Vittori**, ufficiale dell’Aeronautica Militare Italiana e astronauta dell’Agenzia Spaziale Europea (ESA), ha incontrato gli studenti dell’Istituto Tecnico Superiore di Udine e di altre scuole presso la sede udinese del “Malignani”. In sala era presente anche una rappresentanza di personale del 2° Stormo e del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico “Frecce Tricolori”, enti dell’Aeronautica Militare con sede nell’aeroporto di Rivolto. L’intervento, organizzato a margine del lancio da parte dell’Agenzia Spaziale Europea (ESA) del veicolo “Intermediate Experimental Vehicle (IXV)” dallo spaziorporto di Kourou (Guyana Francese), intitolato “Cose dell’altro mondo. Opportunità dallo spazio per i giovani”, ha consentito a chi sogna o sta già approssiando il mondo del volo, di avere una testimonianza diretta da un professionista dell’aria e dello spazio.

“L’aerospazio (porzione dell’atmosfera compresa fra 20 e 100 km di quota) è la naturale estensione dell’ambiente aeronautico e rappresenta il prossimo futuro del volo. In questo settore – ha spiegato Vittori – una lunga tradizione, con studi e attività da sempre all’avanguardia nel campo dei satelliti, del volo supersonico e umano, ha portato l’Aeronautica Militare ad acquisire una competenza specifica, proponendosi quale istituzione di riferimento e fattore di traino per gli investimenti e la crescita del Paese, con ritorni di tipo scientifico e tecnologico per il miglioramento della vita di tutti i giorni. Le capacità, l’attitudine e l’eccellenza del personale impegnato nelle attività connesse allo spazio sono il risultato del valore formativo dell’Accademia Aeronautica e degli altri istituti di formazione della forza armata, nonché dell’addestramento nei reparti operativi che quotidianamente utilizzano tecnologie avanzate e di avanguardia nelle operazioni aeree”.



Vittori ha poi chiarito che il trasporto aereo è all'inizio di una nuova era: il veicolo *IXV* coniuga caratteristiche e potenzialità d'interesse della forza armata in ragione della capacità di rientro in planata autocontrollata che lo assimila ad un aereo, in grado però di raggiungere quote elevate (400km) e consentire così il volo a velocità ipersoniche (oltre 5 volte la velocità del suono). L'*IXV* copre in un'ora distanze enormi come quella fra Roma e New York. Lo sviluppo di queste potenzialità, anche nel comparto militare, potrà permettere di dislocare uomini e mezzi in tempi oggi inimmaginabili, ovvero realizzare condizioni e servizi spaziali abilitanti le capacità della forza armata nelle operazioni aeree. Ha infine concluso il suo intervento invitando i tanti giovani presenti a investire il loro futuro nelle idee e nello studio di un settore, come quello aerospaziale, che costituirà senza dubbio una fondamentale frontiera degli sviluppi del mondo aeronautico di domani.

Accordo ALTEC-Virgin Galactic Raggiunto per la Sperimentazione di Voli Suborbitali in Italia



Un passo da gigante è in arrivo per la situazione aerospaziale italiana. La società ALTEC S.p.A. (partecipata dall'Agenzia Spaziale Italiana (ASI) e dalla Thales Alenia Space) e l'azienda aerospaziale americana VIRGIN GALACTIC LLC. hanno raggiunto un accordo per la sperimentazione di voli suborbitali da uno **spaziporto italiano**.

La collaborazione, che non comprende solo voli sperimentali suborbitali ma anche l'addestramento di astronauti e piloti, turismo spaziale ed obiettivi didattici, include la realizzazione di uno spaziporto che sarà molto probabilmente costruito sulla base di un aeroporto già esistente e si baserà sull'utilizzo del sistema di volo spaziale della navicella Space Ship Two riutilizzabile e del suo velivolo vettore White Knight Two.

“Questo accordo pone ALTEC, in cooperazione con Virgin Galactic, nelle condizioni di intraprendere attività innovative di sperimentazione spaziale in campo scientifico, di ricerca ed addestramento da uno spaziporto Italiano” ha raccontato Vincenzo Giorgio, amministratore delegato di ALTEC. “Sarà nostro compito muovere i passi necessari per progredire nell'iniziativa a beneficio del Paese e della regione.”

Il White Knight Two è in grado di decollare da un aeroporto convenzionale e trasportare la Space Ship Two fino ad un'altezza di 15.000 metri, da cui potrà raggiungere la quota operativa con l'accensione del razzo.

“Questa innovativa cooperazione rappresenta un riconoscimento della lunga tradizione e dei successi dell'Italia in campo spaziale e pone le basi per un nuovo approccio commerciale per la ricerca in microgravità e per l'addestramento degli astronauti,” aggiunge Roberto Battiston, presidente dell'ASI. “L'Italia è all'avanguardia nella nuova 'space economy' che renderà lo spazio accessibile ad una sempre maggior quantità di persone”.

4 dicembre 2016

Fonte: <http://www.asi.it/it/news/accordo-altec-virgin-galactic>

Il Ministro della Difesa incontra gli atleti militari protagonisti di Rio 2016

Fonte Ufficio Pubblica Informazione – Roma



L'incontro si è svolto presso le sale storiche
di Palazzo Aeronautica

Giovedì 20 ottobre, presso la sala Madonna di Loreto di Palazzo Aeronautica a Roma, si è tenuto l'incontro tra gli atleti olimpici e paralimpici della Difesa e il Ministro della Difesa, Sen. Roberta Pinotti. Hanno presenziato all'evento 65 atleti militari delle quattro Forze Armate, oltre al sottosegretario alla Difesa On. Gioacchino Alfano, il Capo di Stato Maggiore della Difesa, ge-

nerale di C.A. Claudio Graziano, il presidente del CONI dott. Giovanni Malago' ed il presidente del CIP (Comitato Italiano Paralimpico) dott. Luca Pancalli, insieme ai vertici della Difesa.

All'origine dell'incontro la volontà del Ministro della Difesa di chiudere con un evento ufficiale l'emozi-onante avventura di Rio de Janeiro, ringraziando gli atleti militari per il grandissimo contributo dato al Paese e allo sport.

A margine dell'incontro è stata suggellata l'intesa tra mondo della Difesa e quello dello Sport con la firma

di un accordo tra il Ministero della Difesa e l'Istituto di Medicina e Scienza dello Sport del CONI, nato con l'intento di promuovere una campagna di tutela della salute nello sport attraverso l'attuazione di programmi di assistenza medica e lo sviluppo di progetti di ricerca sulla Medicina dello Sport, la Scienza dell'Alimentazione e Nutrizione Umana e la Scienza applicata allo Sport.

Il presidente del CONI ha riconosciuto l'importantissimo contributo della Difesa allo sport italiano, che "[...] non può permettersi di fare a meno dei gruppi sportivi, militari e non [...]. Lo sport italiano è un'eccellenza, ed è grazie a voi che siamo orgogliosi di rappresentarlo."

Il Ministro Pinotti, nel suo intervento conclusivo, ha affermato che: "non solo sosteniamo l'eccellenza, con il nostro lavoro, ma promuoviamo lo sport e la salute a trecentosessanta gradi: questo è lo spirito del protocollo firmato stamattina." Ha poi aggiunto che "un elemento che mi ha dato grandissima soddisfazione personale è la novità costituita dal Gruppo degli atleti paralimpici militari."



I Gruppi Sportivi della Difesa, attraverso il reclutamento e la gestione degli atleti di caratura nazionale, supportano e sostengono in maniera determinante lo sviluppo e la crescita dello sport italiano, con un particolare interesse alle discipline olimpiche.

I rapporti tra il comitato olimpico nazionale italiano e la difesa, oltre che da uno specifico accordo quadro sottoscritto il 24 aprile 2015 fra il vertice del Dicastero e il presidente del CONI, sono regolati da un protocollo di intesa di durata quadriennale, che fissa gli impegni reciproci per attuare i programmi sportivi degli atleti delle Forze Armate, con particolare riguardo all'assistenza medica e tecnico-scientifica, alla valorizzazione delle discipline di interesse olimpico e alla promozione sportiva in generale.



La 46^a Brigata Aerea

Giorno e notte il personale della 46^a Brigata Aerea è pronto ad operare al servizio della collettività nazionale ed internazionale.

365 giorni l'anno 24 ore al giorno gli uomini e le donne della 46^a Brigata Aerea assicurano, grazie ai velivoli in dotazione, le molteplici attività di istituto in ogni parte del mondo.

La 46^a Brigata Aerea è strutturata su tre Gruppi di Volo: il 2° e il 50°, che operano con i velivoli quadrimotori *C-130J Hercules II* ed il 98° che vola sul bimotore *C-27J Spartan*.

Oltre ai peculiari compiti di istituto assegnati, come il trasporto tattico, il trasporto materiali, mezzi ed equipaggiamenti, il trasporto sanitario d'urgenza, il trasporto organi per trapianto, l'aerogombero sanitario e il supporto alla Protezione Civile, la Brigata offre supporto per la realizzazione di missioni umanitarie soprattutto in occasione di gravi calamità naturali e eventi che determinino la necessità di fornire aiuti e sostegni alle popolazioni in difficoltà.

I velivoli C-130J della 46^a Brigata Aerea di Pisa assicurano anche il trasporto in biocontenimento assoluto ed il trasporto di pazienti che hanno urgente bisogno di raggiungere strutture ospedaliere distanti, rimanendo a bordo dell'ambulanza.

Sono stati centinaia gli interventi effettuati dai velivoli della Brigata a partire dal 1961, anno della prima missione ONU in Congo, segnato dal tragico **eccidio di Kindu** e ricordato con una solenne cerimonia proprio nei giorni scorsi. Il sanguinoso episodio in cui persero la vita 13 aviatori della 46^a Brigata Aerea, avvenne **l'11 novembre 1961**.

Da allora, senza sosta, gli uomini e le donne della Brigata Aerea hanno portato gli aiuti dell'Italia alle popolazioni in difficoltà, in ogni angolo del mondo.

Dall'Indonesia, colpita dallo Tsunami del dicembre 2004, agli abitanti di New Orleans (USA) colpita dall'uragano Kathrina nel 2005; dall'Ossezia, in seguito al sequestro, da parte di terroristi, della scolaresca di Beslan, al Mali per la missione "**Ridare la luce**" con il trasporto di equipe di oculisti dell'Ospedale Fatebenefratelli di Roma e dell'Istituto di Medicina Legale Aeronautica per curare migliaia di persone affette da cataratta, fino all'attualità con la recente missione nelle Filippine che ha portato viveri e medicinali alla popolazione stremata dal passaggio del tifone Haiyan.

Autore Ufficio Generale del Capo di SMA

Caricamento ambulanza su C-130J



46^aBA – Lancio Paracadutisti



Rifornimento di C130J ad elicotteri francesi



L'imbarco di migranti



Un'esercitazione di esfiltrazione.



L'arte della guerra si studia sempre

di Angelo Pagliuca

Mi è capitato recentemente di leggere un libretto (*) che contiene una traduzione commentata del manuale filosofico-militare *L'arte della guerra*, attribuito a Sun Tzu, leggendario stratega e filosofo cinese vissuto probabilmente tra il VI e il V secolo a.C.. Avevo più volte sentito parlare di quest'opera ed ero a conoscenza di qualche enunciato in essa contenuto "se conosci il nemico e conosci te stesso di sicuro vincerai". Dopo aver letto il libro, camuffandomi da saggista, ho pensato di scrivere qualche mia modestissima riflessione su di esso.

Per iniziare il ragionamento può essere utile fornire le note bibliografiche essenziali. Non si hanno notizie certe sulla vita di Sun Tzu o Sun Zi (Maestro Sun), secondo la trascrizione fonetica del sistema pinyin in uso nella Repubblica Popolare Cinese. Lo stesso nome non sarebbe altro che l'appellativo attribuito a un personaggio di nome Sun Wu, nato nello stato di Qi (Cina settentrionale) e vissuto tra il VI e il V secolo a.C. Le fonti delle notizie, talvolta non concordi, portano anche a dubitare che Sun Tzu abbia scritto direttamente l'Arte della Guerra. Alcuni storici moderni hanno rilevato infatti che molti riferimenti testuali presenti nell'opera non corrisponderebbero alla cultura militare del tempo in cui sarebbe vissuto Sun Tzu e ne sposterebbero la datazione a un periodo successivo, tra il 400 e il 320 a.C., cioè al periodo storico cinese chiamato degli "Stati Combattenti".

Seguendo comunque la narrazione tradizionale Sun Tzu, evidentemente già noto per le sue capacità di saper condurre le truppe, verso la fine del VI secolo a. C., divenne consigliere militare del re dello stato di Wu e lo aiutò a portare a termine la conquista dello stato di Chu. Un aneddoto a proposito delle sue capacità di capo militare riguarda una dimostrazione richiesta dal sovrano di formare un esercito con le concubine di corte (sembra che fossero 180). Poiché i suoi sforzi per disciplinare una simile truppa non portavano ad alcun risultato ed anzi suscitavano ilarità, Sun Tzu diede ordine di decapitare le due favorite del re che svolgevano il ruolo di ufficiali e, nonostante le proteste del re, pretese che il suo ordine fosse eseguito. Subito dopo le altre donne eseguirono perfettamente gli ordini senza indugio. A

questo punto Sun Tzu disse al re che le sue truppe erano ben istruite e pronte per la battaglia.

Vero o immaginario che sia questo episodio, Sun Tzu fu nominato generale comandante e conseguì numerose vittorie che accrebbero la sua reputazione. Ma gli onori non durarono a lungo: in seguito ad una sua presunta partecipazione ad un complotto venne imprigionato, torturato e mandato in esilio, dove avrebbe scritto il suo saggio.

Fin dall'inizio della lettura appare evidente che *L'arte della guerra* non è un'opera letteraria, bensì un manuale militare contenente regole di comportamento pratico scritte con uno stile di agevole e di facile consultazione. L'opera si compone di 13 capitoli che trattano tutti gli aspetti che un

capo militare deve considerare all'atto di intraprendere una guerra. Partendo dalla premessa che quando si scende in campo l'obiettivo è vincere (meglio se senza combattere o con minime perdite) Sun Tzu sostiene con vigore la necessità di una accurata pianificazione che tenga conto di un contesto variabile legato alle mosse dell'avversario (diremmo oggi predisporre una rigorosa memoria operativa).

Il primo capitolo contiene le valutazioni di base relative ai fattori che devono essere tenuti in considerazione all'atto di assumere decisioni. Valutazioni che comprendono sia aspetti pratici (l'ordina-

mento dell'esercito, le risorse logistiche su cui fare affidamento, la situazione del terreno e delle strade, il tempo atmosferico, ecc.), sia considerazioni di carattere filosofico (il comandante deve mostrare le virtù di saggezza, sincerità, benevolenza, coraggio e rigore). Nei capitoli successivi si entra nel merito delle problematiche: **muovere la guerra**; con indicazioni riguardo alla conduzione ed ai costi delle operazioni, al reperimento delle vettovaglie (cap. II); **l'attacco** per mezzo di stratagemmi giacché "l'abile comandante sottomette le truppe nemiche senza combattere" (cap. III); **le disposizioni tattiche**: "l'abile comandante vince le sue battaglie soprattutto non facendo errori" (cap. IV); **l'uso dell'energia**: "il buon combattente sarà terribile nel suo attacco e rapido nella sua decisione" (cap. V); **i punti deboli e i punti forti**: "in guerra la regola sta nell'evitare ciò che è forte e nel



L'arte della guerra si studia sempre

di Angelo Pagliuca

colpire ciò che è debole" (cap. VI); **la manovra:** *"fai in modo di essere rapido come il vento; fai in modo di avanzare compatto come una foresta"* (cap. VII); **le variazioni tattiche:** *"ci sono strade che non debbono essere seguite, eserciti che non debbono essere attaccati, ... ordini del sovrano che non debbono essere eseguiti"* (cap. VIII); **l'armata in marcia:** *"i soldati debbono essere trattati in primo luogo con umanità, ma tenuti sotto controllo con disciplina di ferro"* (cap. IX); **il terreno:** *"un terreno che non può essere abbandonato ma dove si incontrano difficoltà nel ritirarsi è detto insidioso"* (cap. X); **i nove tipi di terreno:** *"...quando tutto il paese ostile è duro da attraversare si definisce un terreno difficile"* (cap. XI); **l'attacco con il fuoco:** *"coloro che usano il fuoco come ausilio alla loro avanzata mostrano intelligenza..."* (cap. XII); **l'uso delle spie:** *"le spie sono l'elemento più importante in guerra e da loro dipende la capacità di movimento dell'armata"* (cap. XIII). Già dai titoli dei capitoli e dalle frasi più significative riportate, è possibile intuire l'ampiezza e la lucidità del pensiero dell'autore, soprattutto se si considera l'epoca nella quale il testo è stato composto.

Trasferendo i concetti nel contesto dei moderni conflitti, è facile notare che molte regole dettate da Sun Tzu sono pienamente valide e applicate: la conoscenza del terreno, le condizioni climatiche, le forze da mettere in campo in rapporto a quelle avversarie, il supporto logistico, la potenza di fuoco, l'indispensabilità dei servizi intelligence e, non ultima, la capacità dei capi militari. Certamente le guerre sempre più tecnologiche attualmente attuate sono enormemente distanti da quelle del V secolo a.C. quando, ad esempio, si iniziò a far uso della cavalleria nelle battaglie, ma restano validi i principi fondamentali espressi nel testo: la guerra è un gioco difficile e per vincere occorre fare considerazioni molto approfondite e inoltre la condotta della guerra si basa sempre sulla dissimulazione e sull'inganno. Fermi restando in generale tali principi, volendo ricercare qualche riferimento al settore militare aeronautico, è certamente impossibile immaginare cosa avrebbe pensato Sun Tzu se avesse potuto concepire l'impiego di mezzi aerei.

Ma a ben vedere quell'antica sapienza si può ritrovare anche oggi quando ad esempio il Capo di SMA, nell'illustrare la vision futura dell'A.M., include nel concetto di "superiorità aerea" la "superiorità informativa" e "l'ampliamento dei campi di azione delle singole specialità"(C.d.A. 11-12/2016 pag. 3).

E ancora, volendo ricercare altre similitudini dottrinali nel passato non molto lontano, basterà riallacciarsi ai principi sviluppati dal Douhet riguardo alla necessità di arrecare il

massimo danno all'avversario il più rapidamente possibile, iniziando la guerra (aerea) a sorpresa laddove l'organizzazione nemica presenta i suoi punti critici, possedendo una preparazione adeguata.

Ma le teorie esposte nell'Arte della Guerra, oltre che ad essere considerate in via di principio ancora attuali da molti strateghi militari, hanno trovato applicazione in tempi recenti nel campo delle strategie manageriali e, più in generale, possono risultare utili per chiunque individualmente si trovi ad affrontare le situazioni competitive di ogni giorno. In ambito aziendale ad esempio è indispensabile per avere successo conoscere il mercato in cui si vuole operare (il campo di battaglia); i concorrenti (la parte avversaria); la valutazione dei propri punti di forza e di debolezza, le opportunità e i rischi (SWOT: Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) e ancora i costi legati alla strategia di attacco per guadagnare quote di mercato. Il tutto guidato da una forte leadership (*dall'abile comandante*), che comprende sia la capacità di controllare e dirigere i propri dipendenti sia la capacità di rispondere in modo migliore alle mosse delle concorrenza e di variare la propria azione con il variare delle circostanze.

In conclusione, anche una moderna strategia aziendale per avere successo (essere vincente) deve avvalersi proprio dei principi teorizzati circa 25 secoli fa nell'opera del leggendario Sun Tzu.



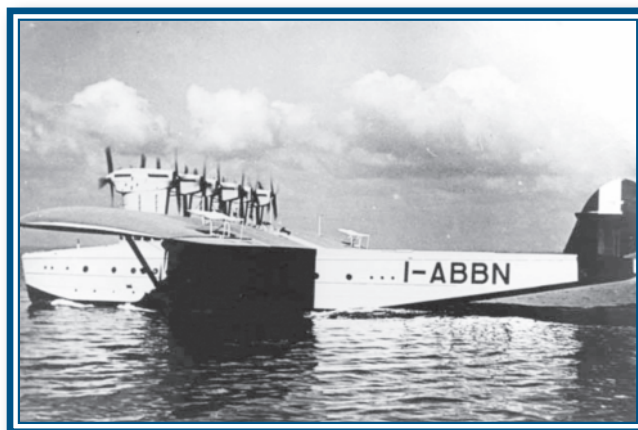
(*) Sun Tzu L'arte della guerra. Universale economica Feltrinelli/Classici

Motore elettrico o a combustione interna?

Oggi si assiste alla diffusione di un sempre crescente numero di applicazioni che vedono l'impiego di motori elettrici, alimentati da batterie di diversi tipi, con la diffusione di auto, motocicli, ma anche droni che fanno affidamento su tali tecnologie, sospinti dalla sensibilità per i temi dell'ecologia, ma forse anche per perseguire quella indipendenza dal petrolio che, dai tempi della prima crisi del '73, è apparsa sempre una chimera. Per quanto attiene il dominio dell'aria, è sotto gli occhi di tutti la diffusione di aeromobili ad elica, propulsi da motori elettrici, caratterizzati da configurazioni così variegata che fanno intendere come tale tecnologia, ancora non matura, lasci ampio spazio alla fantasia dei progettisti per l'ottimizzazione dei vari parametri, alla ricerca della configurazione più efficace. Di seguito si riportano alcune considerazioni per spiegare quali fattori hanno sinora impedito la diffusione della propulsione elettrica, quali recenti sviluppi promettono un futuro migliore per tale tecnologia, il tutto accompagnato da una carrellata di dati tecnici e curiosità reperibili attraverso semplici ricerche su internet.

Nella storia dell'aeronautica troviamo molti tentativi per cercare di ottimizzare il sistema di propulsione, basti pensare al motore dei fratelli Wright, estremamente leggero per i tempi. In effetti, per il progettista aeronautico, l'ingombro e la massa concentrata del propulsore rappresentano "un problema", specie in determinate applicazioni, per cui, nel tempo, diverse soluzioni architettoniche sono state sviluppate. Come prima considerazione, si registra che la potenza necessaria al decollo nel resto del volo (se si esclude il volo acrobatico e quello militare) non viene più richiesta, per cui è chiaro che il propulsore installato risulta, in prima battuta, surdimensionato, con conseguenti maggiori ingombri, pesi, consumi, ma anche costi. Nel passato si è cercato di aumentare le prestazioni eliminando pesi "inutili" durante le altre fasi del volo successive alla corsa d'involo. Vari velivoli, come il bombardiere B-52 per fare un esempio illustre, possono avere dei booster a razzo, sganciabili, per assistere al decollo, così come il velivolo cicogna porta in quota un aliante e poi lo lascia libero e leggero. Il Gen. Gabrielli realizzò, durante la seconda guerra mondiale, una bomba teleguidata, costituita da un velivolo con carrello che rimaneva a terra staccandosi alla rotazione (anche il pilota era "sganciabile" perché dopo l'involo inseriva l'autopilota a guida radio e si eiettava poi da una botola ventrale, liberando il velivolo di un'altra consistente massa "inutile").

Più in generale, a livello architettonico, è stato sempre necessario mediare da una parte tra le esigenze di efficienza complessiva, che, per ragioni di rendimento, porta a realizzare gruppi motopropulsori più grandi e quindi in numero ridotto, dall'altra si sono sviluppati i plurimotori per esigenze di ridondanza a beneficio della sicurezza, oltre che per ottenere vantaggi di natura aerodinamica, favorita dal collocare un propulsore proprio dove serve accelerare l'aria, o potendo diminuire l'area delle superfici di controllo per far fronte ad eventuali avarie (es. dimensioni dell'impennaggio verticale per contrastare l'imbardata generata da asimmetrica avaria motore).



In foto il Dornier Do X3 "Alessandro Guidoni" del 1931 con ben 12 motori FIAT A-22R V12 da 540 Cv in flottaggio.

Diamo un'occhiata al motore elettrico ed a quello a scoppio

I motori endotermici hanno la possibilità di funzionare mantenendo un' accettabile efficienza in un campo limitato dell'erogazione di potenza; per i classici motori aeronautici a pistoni, tra il 60% e il 100% del regime massimo di rotazione. L'efficienza del motore a scoppio, peraltro abbastanza bassa anche se ci siamo abituati, aumenta con la sua cubatura, per cui, in generale anche con l'aumentare della potenza: più è potente il motore minore è quindi il consumo specifico. Il motore elettrico ha invece rendimento elevatissimo ed è anche capace di erogare per poco tempo molta più potenza della massima continua ed oggi è più leggero di quello a pistoni di pari potenza. Tutti questi fattori sono alla base dell'attuale successo della propulsione elettrica in determinate applicazioni.

Il motore elettrico ha praticamente la stessa efficienza (molto alta, anche superiore al 90%) nelle diverse condizioni di erogazione di potenza, mentre il motore endotermico presenta un regime ottimale in cui può arrivare ad un rendimento di appena il 30-40% circa, che decresce man mano che ci si sposta da questo *setting*. Inoltre, il propulsore endotermico sotto un certo numero di giri smette di funzionare regolarmente mentre la variazione di quota ha una notevole influenza sulla potenza erogata.

Il più pesante dell'aria, dai tempi dei fratelli Wright fino ad oggi, se ne è andato tranquillamente in giro con un serbatoio in cui il carburante conteneva in forma compatta, leggera, facilmente gestibile, tutta l'energia necessaria. Un chilo di gasolio, o di benzina, contiene almeno 12 KWh: ecco perché l'aeronautica si è potuta facilmente sviluppare nel corso del ventesimo secolo. Tutta questa enorme disponibilità di energia permette di convivere con i motori endotermici che "sprecano" tranquillamente quasi due terzi del contenuto del serbatoio sotto forma di perdite varie. Il vero problema che affligge la propulsione elettrica dagli albori è nella difficoltà di portarsi dietro un serbatoio di analoghe prestazioni: la densità di energia contenuta nei comuni carburanti li-

Orientamenti sui motori aeronautici: elettrici o combustione?

a cura di Francesco Falcucci

quidi derivati dal petrolio è ancora oggi inarrivabile anche per le più sofisticate batterie disponibili e questo non solo annulla tutti gli svantaggi dei motori a combustione interna, ma ha fatto propendere la bilancia nettamente a loro favore, almeno sino ad oggi. Prova ne sia che le auto elettriche furono costruite ancor prima dei modelli con motore a scoppio, ma poi la diffusione di massa si è avuta solo con tale tipo di mezzi. Vediamo meglio.



Il motore elettrico ha un rendimento eccezionale, tendente a più del 95%, una densità di potenza veramente interessante: la Siemens ha appena messo in produzione un motore della classe dei 250 KW che pesa appena 50 Kg (vedi foto sopra). La produzione classica dei motori elettrici per aeromobili si attestava, prima di questa realizzazione, sui 2Kw/Kg ormai facilmente reperibili sul mercato. Il propulsore elettrico, praticamente insensibile alle variazioni di quota e temperatura esterne, può essere fatto ruotare alla velocità desiderata (cioè quella desiderata dall'elica) mediante un opportuno regolatore, comunque necessario per gestire l'alimentazione in continua dalla batteria, e quindi non richiede il pesante, costoso e fragile riduttore di giri che ha da sempre accompagnato l'elica aeronautica. Il punto dolente sta nel serbatoio che, per l'elettrico, consiste in un adeguato accumulatore e qui si sono avuti negli ultimi anni consistenti miglioramenti che hanno permesso di volare con un motore non inquinante. La storia della batteria parte dalla metà del diciannovesimo secolo e permette di realizzare le prime automobili che furono appunto elettriche. Per più di un secolo la tecnologia si è fermata e gli accumulatori sono rimasti ad una densità di energia dell'ordine di 30-40 Wh/kg. Con queste batterie non si poteva certamente volare a motore anche se ogni tanto qualcuno ci ha provato. Per immagazzinare appena 50 KWh, pari a circa l'energia contenuta in poco più di 4 litri di carburante, bisognava portarsi per aria un ippopotamo di quasi 1000 Kg! Oggi abbiamo finalmente molte tipologie di accumulatori più efficaci, che divengono sem-

pre più leggeri toccando ormai i 200 Wh/Kg e promettendo addirittura di raggiungere 1KWh/kg nel prossimo futuro.

Possibilità del volo elettrico

Per capire meglio l'influenza delle caratteristiche tecniche sopra descritte per i vari motori e sistemi di alimentazione, può essere utile seguire il metodo della missione dimensionante, cioè immaginare un velivolo, e fargli simulare un volo per stabilire le principali caratteristiche delle grandezze in gioco. È questo il metodo che hanno seguito i nostri predecessori quando hanno sviluppato gli studi di costo-efficacia, in primis gli indimenticabili Gen. Giorgieri e Gen. Casseti. Prendiamo, per esempio, un aereo della classe dei 600 Kg (Cessna 162 o simile) e facciamogli fare un volo di un'ora compiendo solo decollo, salita a 1000 piedi, volo livellato, cui segue una discesa e l'atterraggio con un 20% di energia ancora disponibile per un eventuale alternato e mettiamo a confronto pesi e consumi delle due soluzioni possibili. Determiniamo in sostanza l'energia necessaria e confrontiamo il peso di un impianto propulsivo a motore endotermico con quello di un apparato elettrico di pari prestazioni. In generale la potenza al decollo è stabilita in funzione del peso massimo al decollo dell'aeromobile, si può dire, in prima approssimazione, che per decollare senza problemi un velivolo debba, mediamente, avere una massa corrispondente a 6kg/CV, od a 8 kg/KW.

Il velivolo Cessna 162, che ha peso al decollo di 598,7 Kg ed un motore Continental da 74,6 KW, il cui impianto propulsivo (motore allestito, riduttore, accessori e carburante) può essere valutato in circa 150 Kg. Eventuali incrementi di peso causati dalla sostituzione del propulsore dovranno essere compresi entro il carico utile che nel Cessna è di 222,3 Kg.

Il pacco batterie va dimensionato in funzione della durata delle varie fasi del volo, pertanto per valutare l'energia richiesta occorre ipotizzare un profilo di missione in modo da confrontare le diverse soluzioni che la rendono possibile. Di seguito una tabella con i calcoli relativi all'identificazione dell'energia necessaria durante l'ora di volo in cui, come detto, le uniche manovre sono il decollo, la salita, la navigazione e la discesa:

	Potenza motore (KW)	75,00	
	potenza (%)		durata (min)
			energia (KWh)
decollo	100		2,00
salita	80		2,00
navigazione	60		50,00
discesa	10		6,00
			totale
			42,85
contingency	20%		8,57
		Totale	51,42

L'energia totale sopra indicata (51,42KWh), nel velivolo con propulsore endotermico viene attinta dal carburante la cui densità di energia è di circa 12 kWh/kg, da utilizzare con un sistema

Orientamenti sui motori aeronautici: elettrici o combustione? a cura di Francesco Falcucci

di propulsione con rendimento basso (circa 30 % per il motore endotermico da accoppiare con un eventuale riduttore e comunque con un'elica, il cui rendimento è di circa 85-88%).

Riassumendo:

Rendimento complessivo = $0,3 \times 0,9 \times 0,85 = 23\%$. Energia totale necessaria: $51,42 / 0,23 = 223,56$ KWh. Utilizzando benzina abbiamo un consumo totale di $223,56 / 12 = 19$ litri.

A cui aggiungere la parte che non viene "pescata" (ca. 3 litri) per un totale di 22 litri (ca. 17 kg).

In conclusione l'impianto endotermico, costituito da motore, riduttore, serbatoio vuoto con pompa carburante e tubazioni oltre al carburante necessario, lo possiamo valutare complessivamente in 2 Kg/KW cioè pari a circa 150 Kg.

Sbarchiamo ora i 150 Kg dell'impianto endotermico ed installiamo nello stesso aeromobile un sistema di propulsione elettrica. In attesa che la Siemens metta il proprio propulsore sul mercato, il motore elettrico off the shelf da 75 KW pesa circa 0,5 Kg/KW, cioè 37,5 Kg ed ha un rendimento del 95%, (quello endotermico pesa circa 0,9 kg/KW, cioè $75 \times 0,9 = 67,5$ Kg con un rendimento teorico del 30% circa).

Veniamo alle batterie dove immagazzinare i 51,42 KWh necessari per la missione dimensionante. Oggi il valore di 250 Wh/Kg è ancora un po' ottimistico, ma stanno mutando molte cose nel settore e si stanno affacciando batterie nuove molto promettenti. Al momento, "su piazza" si trovano batterie di impiego aeronautico da 180 Wh/Kg, mentre Tesla, il costruttore americano di auto elettriche più all'avanguardia nel panorama mondiale, ha già a listino una batteria da 100 kWh per poco più di 500 kg, quindi alla soglia dei 200 Wh/kg. È anche vero che l'IBM ha realizzato un prototipo di batteria ad ossigeno che promette di raggiungere teoricamente più di 1KWh/Kg nei prossimi anni. (vds. <http://www.scientificamerican.com/article.cfm?id=lithium-air-oxygen-battery>).



Il sistema elettrico sarà pertanto costituito da un motore da 37,5 Kg, da un pacco batterie da 206 Kg oltre al regolatore elettrico di 8 Kg che portano il tutto a circa 250 Kg. Come si nota, per un volo di un'ora, condotto nella stessa maniera che col motore elettrico, il Cessna così modificato può contenere l'aumento di peso, di circa 100 Kg dovuto essenzialmente al pacco batterie, limitando però il carico utile ad appena 122 Kg.

Il motore elettrico fa intravedere però alcune possibilità per mitigare questa perdita di prestazioni, infatti esso è capace di erogare

potenza con praticamente lo stesso rendimento a qualunque setting del regolatore, ed ha anche la proprietà di rendere disponibile una notevole potenza in più rispetto alla massima continua, anche se per un tempo limitato. Vi sono propulsori elettrici capaci di fornire, per pochi minuti (corsa di decollo), un extra power anche del 50% in più del valore massimo continuo, mentre il loro peso è generalmente minore di 0,5 Kg/KW. Pertanto appare possibile non solo ridurre drasticamente il peso del propulsore ma condurre il volo in modo da consumare di meno in crociera. Se, per fare un esempio, passassimo dai 200 Km/h ai 150 la potenza richiesta al propulsore, funzione del cubo della velocità, si ridurrebbe al 35% di quella calcolata precedentemente permettendo conseguentemente di abbassare il peso delle batterie a 128 Kg (25 Kg motore + 128 Kg batterie + 8 Kg regolatore = 161 Kg praticamente analogo alla motorizzazione endotermica).

Ciò dimostra che è già possibile immaginare di "trasformare" un aeromobile della classe 600 kg in un veicolo elettrico, ad impatto ambientale nullo, con grandi benefici nell'economia di esercizio, a patto di limitare velocità di crociera e carico utile.

Il futuro ci prepara macchine completamente diverse da quelle che conosciamo, l'uso di molteplici propulsori darà una libertà progettuale impensata, l'impiego di accumulatori compatti e leggeri amplierà le capacità operative mentre già Airbus sta pensando ad un aereo passeggeri a propulsione elettrica, e insomma presto ne vedremo delle belle!



Foto: *sopra* un disegno del velivolo Lilium Jet che promette decollo ed atterraggio verticali usando 36 motori variamente orientabili; *sotto* il Volocopter VC 200, terminati i voli di prova, si appresta a offrire un servizio di Taxi aereo in Germania.

Illustri personaggi dell'Aviazione - Donald W. Douglas

a cura di Guido Bergomi

Donald Wills Douglas nacque a Brooklin (N.Y.) il 6 aprile 1892.



In settembre del 1908, quindi a 16 anni, assistette ai primi voli dei fratelli Wright e si innamorò subito della nuova arte del volo. Ben presto, dopo essersi laureato, lavorò come ingegnere nelle officine aeronautiche di Glenn Martin e, acquisita una certa esperienza in campo aviatorio, azzardò, con un modestissimo capitale, a mettersi in proprio nel 1921 iniziando con un'officina nel retrobottega di un barbiere a Santa Monica, in California. Il suo primo prodotto fu il Cloudster, un biplano per passeggeri che doveva servire per fare la tratta coast to coast ed ebbe il merito di essere il primo velivolo che poteva portare un carico uguale, se non superiore, al proprio peso a vuoto. **Foto 2**



Colui che aveva ordinato il velivolo fu talmente contento che entrò in società con il nostro ingegnere creando la Davis-Douglas

Company che nel 1922 si trasferì in un ambiente migliore ma sempre a Santa Monica.

Fu quindi la volta di un aerosilurante, il DT (Douglas Torpedo) che fu l'inizio di una nutrita serie di velivoli militari costruiti dalla ditta di Douglas.



Impossibile nominarli tutti, qui ne illustriamo solo alcuni tra i più importanti e cioè:

– il velivolo tuttofare Skyraider,



– il bimotore bombardiere A 26,



– il trasporto Globemaster eccetera.

Illustri personaggi dell'Aviazione - Donald W. Douglas

a cura di Guido Bergomi



Ma l'impegno maggiore per Douglas fu dedicato ai velivoli per trasporti civili e così si arrivò, nel 1933, al D.C.1, bimotores per passeggeri in grado di volare a 240 Km/h. per circa 1.800 Km., che gli era stato richiesto dal vicepresidente della TWA, una delle più grandi compagnie aeree del mondo.



Del D.C.1 fu costruito un solo esemplare ma venne seguito dal DC 2 che raggiunse il numero di 138 esemplari. Nel frattempo l'azienda, separatasi dal socio Davis, diventò la Douglas Aircraft Co. e quindi si arrivò al leggendario, immortale DC 3 che fece il primo volo nel 1935 e che nelle varie versioni civili e militari venne costruito in qualcosa come circa 13.000 esemplari e si diffuse in tutto il mondo diventando il più conosciuto, il più amato, il più longevo di tutti gli aeroplani mai costruiti.



Vennero poi altri importanti, grossi velivoli da trasporto come il DC 8, il DC 9, il DC 10, l'MD 80 ed MD 11.



Anche qui ne abbiamo nominati solo alcuni.

Gli ultimi sono denominati MD perché la Douglas si associò con la Mc Donnell, altra grossa industria aeronautica statunitense, per costruire alcuni tipi di velivoli.

Donald Wills Douglas, dopo una intensissima vita dedicata a costruire aerei di tutti i tipi, morì a Palm Springs in California il 2 febbraio 1981.

Alla direzione della ditta succedette il figlio Donald Junior.



IL CAPRONI 161 bis



Il Caproni 161 bis era un velivolo appositamente studiato e costruito per poter battere il primato mondiale di quota.

Era un biplano monoposto di notevoli dimensioni con una apertura alare di metri 14,25 e una sottile fusoliera che portava la lunghezza totale a m.8,25. (foto 1)

La costruzione era parzialmente metallica in tubi d'acciaio e rivestimento in tela. Il carrello, classico, era fisso anteriore con pattino di coda e il motore stellare faceva girare una grande elica quadripala in legno.



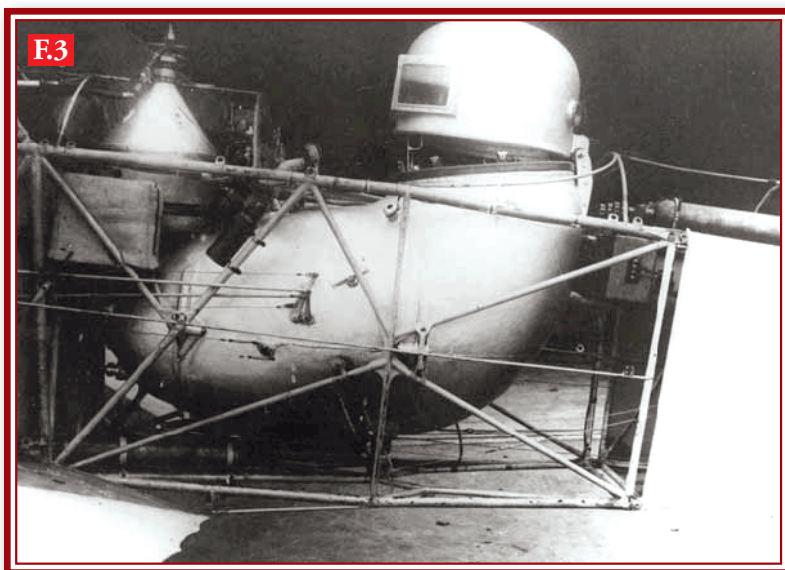
Il bis era derivato dallo stesso velivolo precedente, il 161, al quale erano state apportate essenziali modifiche.

Il 161 era stato protagonista del precedente primato di m. 15.665 di quota ottenuto sempre dallo stesso pilota, tenente colonnello Mario Pezzi il 7 maggio 1937, (foto 2) (Mario Pezzi con tuta pressurizzata) ma questo primato era stato superato dagli inglesi ed allora bisognava ricominciare per ottenere di nuovo il primato.

Le modifiche apportate furono per il motore, il radiale Piaggio P.XI RC 100/2v di 700 cavalli che aveva un doppio compressore per mantenere la massima potenza ad una quota maggiore e poi la fusoliera che conteneva, nel posto di pilotaggio, una speciale cabina stagna con un impianto di ossigeno liquido in cui veniva chiuso ermeticamente il pilota e dalla quale si potevano azionare tutti i comandi. (foto 3) (Cabina stagna)

Il tenente colonnello Pezzi partì dunque da Guidonia la mattina del 22 ottobre 1938 e salì fino a metri 17.083 stabilendo un primato assoluto che è rimasto tutt'ora imbattuto per la categoria di aeroplani ad elica e motore alternativo. Il volo ebbe una durata di 1h e 45 minuti.

Del velivolo Caproni 161 vennero costruiti solo 3 esemplari, tutti adoperati per tentare i rekord di quota che ebbero i suaccennati risultati.



Bella Immagine del Gen. S.A. Mario Pezzi

Aviatori in scena

Si consolida sempre più la preziosa collaborazione, sorta già da qualche anno, tra gli Aviatori dell'ANUA, della Campania, e la prestigiosa istituzione musicale del Reale Teatro di S. Carlo. Nel corso dell'anno musicale appena concluso gli Ufficiali, le dame d'Onore ed i loro familiari hanno potuto assistere a numerose rappresentazioni liriche che hanno riscosso, com'è ormai consuetudine, il più vivo plauso oltre che dei nostri associati quello della vasta, competente ed esigentissima platea dei musicofili. Specie quelli "storici" assiepati nel mitico loggione sancarlino. Vasto il repertorio della xxv stagione dell'opera.

Si è iniziato in dicembre con la "Carmen" di Bizet diretta dal prestigioso Zubin Mehta, per proseguire poi, nel gennaio '16, con una strabiliante rappresentazione dello "Schiaccianoci" sulle musiche di Petr Il'ic Cajkovskij. Nei mesi di gennaio, febbraio e marzo una folta delegazione di associati ha partecipato alle rappresentazioni della "Vedova allegra" di Franz Lehar, di "Norma" con musiche di V. Bellini, di Falstaff, libretto di Arrigo Boito e musiche di G. Verdi.

In primavera "Coppelia" con la coreografia del grande Roland Petit e musiche di Léo Delibes e "Fedora" di Umberto Giordano hanno reso interessanti le serate trascorse nel massimo partenopeo. Ricchissime le opere rappresentate in estate ed in autunno cui hanno assistito i pur tanti associati rimasti in città alternando le eleganti serate musicali con la loro presenza, il mattino, al CANSM (Centro Addestramento al Nuoto e Sopravvivenza in Mare) allestito sul sedime demaniale di Miliscola familiarizzando con tanti altri militari dell'aeronautica degli enti della Campania. Sergej Prokof'ev e Giacomo Puccini, con le loro creazioni "Romeo e Giulietta" e "Madama Butterfly" hanno reso esaltanti e gradevoli le serate di un luglio particolarmente caldo. Ad esse sono seguite una memorabile rappresentazione dell'Aida diretta dal maestro Pinchas Steinberg con le musiche di G. Verdi; Le "Nozze di Figaro" di W.A. Mozart con l'orchestra diretta da Gabriele Ferro. In ottobre la tanto attesa "Adriana Lecouvreur con musiche F. Cilea, con il mitico Daniel Oren che ha diretto la prestigiosa orchestra del S. Carlo in ben sette rappresentazioni tutte "sold out". Evento eccezionale quello vissuto il 26 e 27 ottobre in occasione delle cerimonie per gli ottant'anni della "stella delle stelle" dei palcoscenici di tutto il mondo: Carla Fracci. Folta, come sempre, la partecipazione degli Uff. li ANUA che hanno assistito estasiati, al pari del vastissimo pubblico presente, alle delicate volute dell'artista: eterea nelle sue sete Mezz'ora di pura poesia in musica: con l'esecuzione dei più rinomanti passi di danza: Allongées, Plongées ed Arabesque; e poi ancora Croisé, Ecarté e Assemblé seguiti da applausi che dire scroscianti è poco.

Si è così conclusa la stagione 2015-2016 delle opere e dei balletti rappresentati nel più bel teatro del mondo il Reale Teatro di San Carlo. Fu un "nostro" autorevole collega, il Colonnello Brigadiere spagnolo, allora in servizio a Napoli, Giovanni Antonio Medrano, il valentissimo progettista del teatro voluto dal re Carlo III di Borbone nel 1737. Distrutto da un incendio la notte del 13 febbraio 1816 fu in grado di accogliere musiche scene ed artisti appena nove mesi dopo: totalmente ricostruito più bello di prima.



Per la stagione di opere 2016-2017, si confida nella partecipazione sempre più numerosa degli associati all'ANUA non solo della Campania, ma anche di altre sedi che vorranno vivere la fantastica esperienza di assistere ad un'opera lirica in uno dei massimi templi della musica e della cultura che il mondo ci invidia.

Gen. Giuseppe Lenzi, Presidente ANUA Napoli

Contatti per convenzioni e gruppi di associati:
Tel. 081.7643929 - E-mail: giuseppe.lenzi@tin.it



foto dell'autore: Carla Fracci che saluta il suo pubblico.

I Vasi da FARMACIA di COSIMO CALO'

Bella evidenza proposta dal Dott. Fabio Pierri Pepe,
Socio ANUA Taranto

Grottaglie, una cittadina situata a pochi chilometri da Taranto, dove vi sono tante, tantissime botteghe di ceramisti, disseminate in particolare nel cosiddetto Quartiere delle Ceramiche. Grazie all'abbondanza d'argilla nel territorio, per secoli la produzione ceramica è stata la principale fonte economica. Grottaglie, situata ad oriente dello Jonio, lungo la strada che congiunge Taranto con Lecce, la Via Appia, si estende sulle ultime propaggini della Murgia dei Trulli, ad un'altitudine di circa 132 m.; è l'unico centro ceramico pugliese protetto dal marchio DOC e inserita nel ristretto elenco delle 28 città della ceramica italiana. Anche se le tracce della tradizione ceramica grottagliese risalgono addirittura all'VIII secolo a.C., come testimoniano i numerosi reperti archeologici, la prima documentazione cartacea sulla ceramica di Grottaglie risale all'età post-medievale.

Fino al 1550 l'assenza di corti feudali caratterizza la produzione artigianale con forme d'uso quotidiano e decorazioni molto semplici. Dall'oriente bizantino e musulmano, quando arriva la conoscenza sull'uso degli smalti per rendere impermeabile e lucida la terracotta, a partire dal Seicento, i centri limitrofi commissionano a Grottaglie le prime opere d'arte e, nel Settecento, la produzione rivolta prevalentemente ai ceti più abbienti acquista un ruolo preponderante, con vasellame caratterizzato da fregi di gusto classico e neoclassico.

Nell'Ottocento, quando nel resto della Puglia, l'artigianato perde importanza a vantaggio di altri materiali, Grottaglie mantiene e aumenta la sua dedizione alla creazione di manufatti. È questo il momento in cui nascono diversi laboratori d'eccellenza. Tipici della tradizione decorativa grottagliese sono i colori: verde ramina, blu cobalto, giallo ocre e bruno manganese. Un tempo gli artigiani di Grottaglie erano un ceto di privilegiati, esenti da gabelle, confratelli dei nobili della Congrega del Purgatorio, liberi di entrare e uscire dalle porte del paese a qualunque ora del giorno e della notte. Eppure erano quasi tutti analfabeti (nel 1888 solo l'1% sapeva leggere e scrivere), lavoravano da mattina a sera e guadagnavano poco.

In questo scenario storico-sociale-culturale, nasce nel 1861 a Grottaglie "Vincenzo Calò". Egli fu, oltre che medico, un imprenditore illuminato che seppe trasformare ed innovare la lavorazione, i temi e gli stili della Ceramica Grottagliese, rendendo più moderne, meccanizzate e tecnologiche le botteghe artigiane, oltre a farle diventare posti più salubri per chi vi operava, eliminando, via, via che il progresso tecnologico avanzava, le sostanze e le lavorazioni nocive.

Fu il primo a concepire e dotare i laboratori ceramici di una sorta di sala espositiva interna che potesse ospitare i visitatori e gli acquirenti: che oggi chiamiamo show room. Attraverso la sua fabbrica Manifatture Calò non solo diede nuovo slancio all'econo-

mia cittadina e provinciale, ma capì, prima di tutti, il bisogno della promozione e del marketing territoriale.

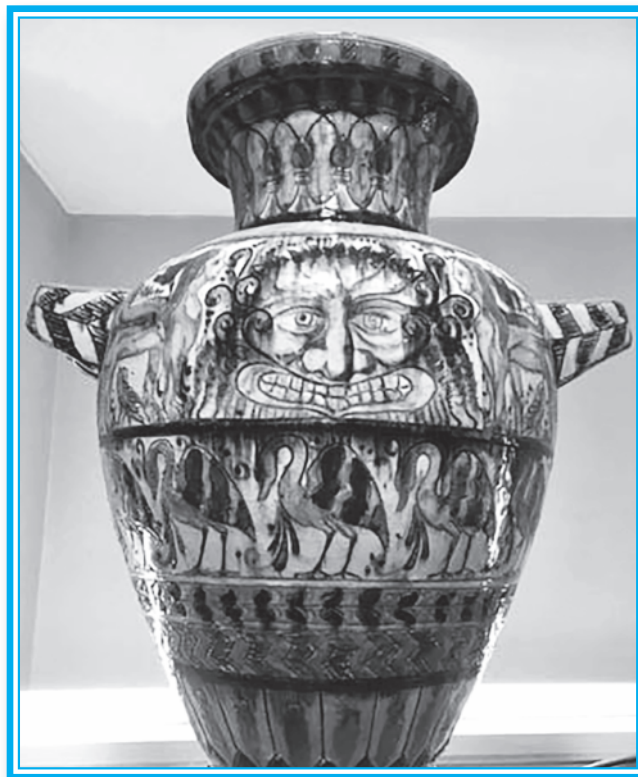


Fig. 1 – Vaso decorato "a graffio" con animali e fiori di gusto orientale. Al centro spicca un mascherone allegorico. La seconda cottura per fissare la smaltatura ha determinato la fusione e la parziale colatura dei colori.

Nel 1899 nasce a Grottaglie il figlio di Vincenzo, Cosimo, che dopo gli studi di ragioneria diviene, intorno alla prima metà degli anni Trenta, titolare della fabbrica di ceramica fondata, nel 1910, dal padre. Nel 1921 partecipa, insieme ai titolari delle più importanti manifatture ceramiche di Grottaglie, alla fondazione della "Società Anonima Cooperativa Industria Ceramica" il cui duplice scopo è quello di stabilire i criteri della formazione dei prezzi dei manufatti finiti, al fine di regolare la concorrenza, e quello di formare una cooperativa d'acquisto di materie prime, riducendo così i costi di produzione.

Alcune opere uscite dalle sue fornaci partecipano alla I Biennale di Arti Decorative di Monza del 1923. Dal 1949 al 1953 dirige la scuola d'Arte Ceramica di Grottaglie. Molto attivo nel cercare di qualificare la produzione ceramica locale ha stretti rapporti epistolari con Gaetano Ballardini, direttore del Museo Internazionale della Ceramica di Faenza, al quale invia a più riprese numerose opere realizzate nella sua manifattura.

Cosimo Calò chiude la manifattura nel 1953 e muore nel 1958. Durante la vita professionale, Cosimo produsse innumerevoli vasi decorativi che abbelliscono alcune farmacie della zona tarantina. Un esempio è la Farmacia Pepe di Taranto, il cui vecchio titolare, il dott. Alfredo Pepe comprò negli anni '40 alcuni vasi per abbellire la propria farmacia.

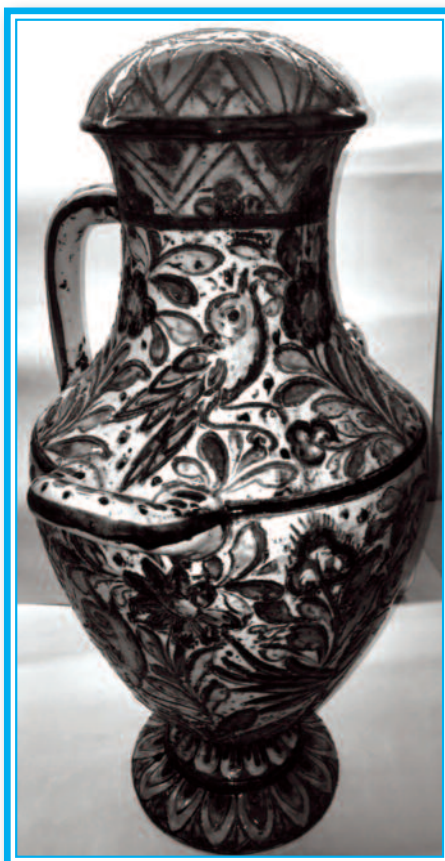


Fig. 2 – Vaso decorato “a graffio” con uccellini e fiori. La particolare forma ricorda una brocca, che, essendo chiusa l’imboccatura, ha esclusivamente funzione decorativa.

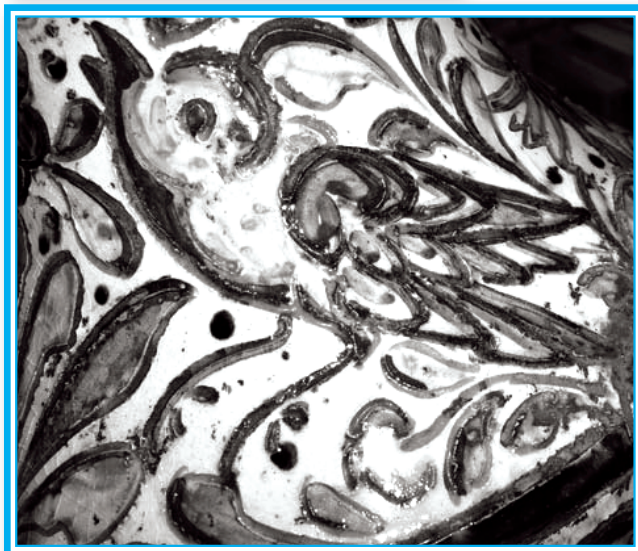


Fig. 3 – Particolare della decorazione. Si noti l’eleganza del tratto e l’equilibrio dei colori.

Quei vasi, ancora oggi, sono nella Farmacia Pepe. Come si nota dalle fotografie (figg. 1, 2 e 3), la decorazione dei vasi è graffiata, colorata con smalti vitrei policromi che rendono i manufatti unici nel loro genere. Segno che la bellezza della ceramica non tramonta mai e che il tempo rinnova la sua importanza e magnificenza.

Fabio Pierrri Pepe – fabio@libero.it

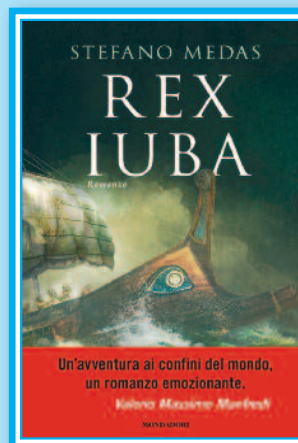
Il primo romanzo pubblicato nel 2016 da un figlio di Aviatori amici dell’ANUA Stefano Medas

Archeologo subacqueo e navale, è presidente dell’Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale a Venezia ed è stato docente a contratto di Storia della navigazione antica all’università di Bologna. Ha condotto numerose campagne di scavo su relitti e siti sommersi e da anni tiene corsi di vela con le barche tradizionali. Ha pubblicato più di cento articoli su riviste scientifiche nazionali e internazionali, oltre ad alcune monografie, tra cui: *La mariniera cartaginese – le navi, gli uomini, la navigazione, De rebus nauticis – L’arte della navigazione nel mondo antico, Lo Stadiasmo o Periplo del Mare Grande e la navigazione antica*. Il suo primo romanzo, *Rex Iuba – Roma, 46 a.C.*

Nel corteo trionfale di Cesare dopo la campagna d’Africa sfila un giovanissimo orfano di guerra: è Giuba, figlio del re di Numidia, sconfitto dai cesariani.

Un triste futuro lo attende se non fosse che gli dèi, da cui dipendono le sorti degli uomini, hanno in serbo altri progetti per lui: – a Giuba è riservato un destino che lo porterà a riconquistare gli onori del suo rango. Viene infatti accolto nella famiglia di Augusto e cresciuto secondo il costume romano.

Nel 25 a.C. è lo stesso Ottaviano ad assegnargli il regno di Mauritania, in Nordafrica, e a dargli in sposa la bella e sensuale Cleopatra Selene, figlia di Cleopatra e Marco Antonio, una donna colta e raffinata, legata al marito da un sentimento profondo. Appassionato di arte e letteratura, di filosofia e geografia, non pago dei preziosi volumi custoditi nella sua immensa biblioteca, Giuba promuove diverse spedizioni esplorative, spinto dalla sua inestinguibile sete di conoscenza. Fra queste, la più avventurosa e rocambolesca lo condurrà, insieme ad alcuni amici fidati e a una settantina di marinai abili con i remi quanto con la spada, alla scoperta delle Isole Fortunate, le odierne Canarie. Lì, in quei luoghi sospesi fra mito e realtà, agli estremi confini del mondo conosciuto, i protagonisti della spedizione scopriranno una natura spettacolare e selvaggia, incontreranno un popolo che non conosce il denaro e l’avidità, assisteranno ai fenomeni prodotti dall’immane potenza dell’Oceano, nelle cui viscere ribollono fiumi di lava e dimorano mostri marini. *Un itinerario costellato di pericoli che è prima di tutto un viaggio dell’anima, dal quale si torna inevitabilmente trasformati e consapevoli che il luogo ideale nel quale rifugiarsi per sfuggire ai nostri tormenti risiede in noi stessi.*



15-18 Dicembre 2016 – L'ANUA a Milano in incontri sociali e culturali

Una rappresentanza ANUA dell'area romana, guidata dal Presidente **Majorani**, ha avuto a Milano, presso il Comando Prima Regione Aerea, una serie d'incontri iniziati il giorno 15 con Presidente **Orlandi** e Soci della Sezione ANUA lombarda, seguiti nelle successive giornate da significativi eventi risultati positivamente emblematici della interessante sinergia sviluppata a livello regionale tra l'Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica (ANUA) e l'Associazione Arma Aeronautica (AAA) guidata a Milano dal Presidente **Merlino**.

Al di là delle parole valga in proposito una semplice sequenza di immagini relative a: -Santa Messa celebrata da Don Giampaolo Costalunga nella Cappella A.M. di Piazza Novelli; Saluto del Vice Com.te 1^a R.A. Gen. Frigerio, -Deposizione Corona al Monumento dedicato ai Caduti dell'Aeronautica; – Pranzo ed auguri natalizi del giorno 16.



L'ANUA a Milano in incontri sociali e culturali

La mattinata di sabato 17 dicembre 2016 è stata dedicata ad incontri organizzati dall'ANUA e dall'Associazione Lasaliana Ex Alunni di Rodi e Profughi del Dodecaneso presieduta dall'Avvocato Massimo Andreuzzi, Socio ANUA.



Nel Salone della Vittoria Alata del Comando 1^a R.A., con introduzione del Presidente Majorani e del Dott. Andreuzzi, è stata effettuata la presentazione di tre libri:

– il primo, della Dott.ssa Ester Fintz Menasce, dedicato a **L'11 Settembre 1943 - L'Olocausto di 15000 Militari italiani nel Mare Egeo - Epilogo di una storia italiana;**

– il secondo, dell'Avvocato Paolo Pellegrini Cislaghi, dedicato al figlio **Gianantonio Pellegrini Cislaghi - Una Passione per la storia;**

– il terzo, del Dott. Franco Briganti dedicato al padre **Gen. Alberto Briganti - Lungimiranza e fermezza di un Comandante della Regia Aeronautica nelle turbolenze dell'Armistizio a Rodi.**

Il contenuto dei primi due libri è stato esposto direttamente dagli autori; quello del terzo è stato invece esposto dalla dott.ssa Paola Belfanti per giustificata assenza del dott. Briganti. Per una esauriente recensione delle varie esposizioni sui **tragici eventi che, dopo l'8 settembre 1943, colpirono i militari italiani nel Dodecaneso travolti dai nuovi nemici tedeschi,** si rinvia al prossimo numero di *Il Corriere dell'Aviatore*.

Qui di seguito si riportano immagini dell'interessante convegno concluso con un gradevole "vin d'honneur" e seguito da un tour cittadino per ammirare le bellezze urbane di Milano..

Un sentitissimo grazie a Massimo Masoero, membro del Consiglio Direttivo Nazionale ANUA, che ha coordinato con sapiente ed illimitato impegno l'intera sequenza di eventi.



ANUA Catania alla Ottava Edizione Nazionale del "Premio Idra"

L'Ottava Edizione Nazionale del "PREMIO IDRA", si è svolta a Paternò il 26 novembre nello splendido scenario architettonico e storico della Chiesa di Santa Barbara, Patrona di Paternò.

Il premio Idria organizzato dalla Pro Loco di Paternò, guidata dalla presidente Salvina Sambataro, con il patrocinio del Comune, del Ministero della Difesa, della Presidenza del Consiglio dei Ministri, ha come sua missione quella di dare riconoscimenti dal valore morale, umanitario e culturale a Protagonisti noti e meno noti dell'Italia di oggi.

Uno degli aspetti peculiari dell'iniziativa è che coinvolge in maniera sinergica dimensione locale e nazionale ed è anche molto sentito dalla comunità. Vi è una rete composta dalla società civile che vede come protagoniste attive molte associazioni culturali e civiche locali, le scuole, diverse realtà provinciali. Il territorio etneo si esprime in maniera armonica e dialoga con Roma.

"Il "Premio Idria" è nato per encomiare il sacrificio ed il coraggio di Militari e VV.FF. che si sono distinti in operazioni umanitarie, è un evento che dà spazio a coloro i quali hanno scelto di essere invisibili, ma sempre pronti a salvaguardare la vita della collettività. Quegli Eroi invisibili che hanno messo la loro vita al servizio della società e della pace, operando sempre con umiltà e riservatezza.

In questo Contesto, l'ANUA di Catania ed il 41° Stormo hanno fatto parte integrante della Cerimonia con le Figure dei Caduti AM in Servizio, Cap.Pil. Carlo Sala e Magg.Pil. Michelangelo Trimarchi. Particolarmente toccante il Momento della consegna delle Targhe Commemorative, specie per il Nostro Socio ANUA Generale Pilota Giuseppe Trimarchi, padre di Michelangelo.

Il T.Col.Pil Maurizio Maggio, in Rappresentanza del Comandante il 41° Stormo, ritirava la Targa del Cap.Pil. Carlo Sala, che sarà recapitata ai Suoi Familiari che vivono ormai da anni in Argentina.

Capitano Pilota Carlo SALA (23 luglio 1943 – 12 luglio 1973)
Medaglia d'Oro al Valor Aeronautico

Motivazione della decorazione conferita alla memoria

"Esperto pilota della specialità antisommergibili si distingueva per elevate capacità tecnico-professionali e profondo attaccamento al dovere. Comandato in un volo-prova, in qualità di primo pilota capo equipaggio, subito dopo il decollo al verificarsi di una gravissima situazione di emergenza, provocata dall'arresto di un motore, coordinava con calma e perizia le azioni dell'equipaggio per riportare il velivolo all'atterraggio. Durante la manovra, a causa del sopravvenuto incendio dell'altro motore, con prontezza e ferma determinazione, decideva per un atterraggio fuori campo. Con il velivolo in fiamme riusciva, su terreno accidentato e zona abitata, ad effettuare l'atterraggio, limitando al massimo danni al velivolo e all'equipaggio ed evitando di coinvolgere nell'incidente le abitazioni circostanti. Ordinava ai membri dell'equipaggio di porsi in salvo, lasciando per ultimo il velivolo, immolando la propria vita a causa delle gravissime ustioni riportate. Fulgido esempio di altruismo, di eccelso spirito di sacrificio ed altissimo senso del dovere".

Misterbianco (Catania), 11 luglio 1973

Maggiore Pilota Michelangelo Trimarchi

La passione per il volo lo portò ad arruolarsi molto giovane in Aeronautica Militare. Ha frequentato i corsi per ufficiale Pilota presso l'Accademia Aeronautica di Pozzuoli, con il corso IBIS IV dal 1988 al 1992. Dopo il conseguimento del brevetto di Pilota d'aeroplano alla scuola di volo di Latina, l'iter addestrativo è proseguito alla scuola di volo dell'Air Force in Texas USA e completato nel 1993 con il conseguimento del Brevetto di Pilota militare.

Selezionato per la specialità caccia intercettore sul velivolo F-104, ritornava nella sua terra d'origine, al 18° Gruppo del 37° Stormo di Trapani-Birgi dove, dopo intensa attività operativa a difesa dello spazio aereo del sud del mediterraneo, diventava capo formazione e comandante dell'83° Squadriglia. Si faceva notare per le sue grandi qualità di uomo generoso e di ottimo pilota da caccia a tal punto da essere scelto quale pilota esperto per la selezione alla Pattuglia Acrobatica Nazionale.

Il 12 novembre 1996, al rientro da una missione addestrativa, a seguito di un guasto tecnico al velivolo F-104 che pilotava, andava incontro al tragico destino nel mare antistante l'Aeroporto di Birgi.

Una giovane vita spezzata nell'adempimento del proprio dovere al servizio della Collettività e della Patria. Un esempio di professionalità, spirito di sacrificio, umanità e profondo rispetto per la dignità e le culture di ogni Paese libero.

Targa Sala



Targa Trimarchi



Il Sacrario dei Caduti d'Oltremare di Bari

1967-2017 – 50° Anniversario

A Bari il Sacrario Militare dei Caduti d'Oltremare, costruito alla periferia sud della città lungo la strada per Mola e Brindisi su un'area di circa 5 ha donati dal Comune di Bari, è stato inaugurato ufficialmente il 10 dicembre 1967¹ e, da allora, è servito a tenere vivo il ricordo di quanti, *combattendo in armi per la Patria in guerra*, hanno perduto la vita in terra straniera.

Da allora, numerose sono state le cerimonie commemorative che hanno visto i familiari dei Caduti sepolti presso il Sacrario accorrere da tutta Italia per onorare il ricordo dei loro Cari, ivi sepolti. L'autore, già responsabile del cerimoniale del Comando Presidio Militare negli anni in cui ha avuto la responsabilità dell'Ufficio Comando della III Regione Aerea di Bari, il cui Comandante si è sempre identificato con il Comandante del Presidio Militare della Città, ha visto avvicinarsi tutti i Comandanti della Regione, succedutesi nel tempo, presenti alle cerimonie di rito, sempre più sentite, man mano che l'inesorabile trascorrere del tempo finiva con il sostituire idealmente la presenza dei familiari superstiti sepolti nel Grande Sacrario Militare di Redipuglia, dove sono sepolti i Caduti della Grande Guerra con il Sacrario Militare di Bari. E per tutte le cerimonie da lui vissute direttamente, vuole nella circostanza, ricordare in particolare quella svoltasi il 4 novembre 1969, alla presenza dell'allora Sotto-Segretario di Stato on. Renato dell'Andro in rappresentanza del Governo, che presiedeva la cerimonia commemorativa al Sacrario Militare di Bari, con lui il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, il Comandante della III Regione Aerea e del Presidio Militare, Generale di Squadra Aerea Oreste Genta e il Prefetto di Bari.



Nella "formazione interforze" che rendeva gli onori militari l'autore era al comando della Compagnia d'onore dell'Aeronautica Militare².

La struttura è resa maestosa grazie all'ampia scalinata d'accesso posta di fronte al mare, quasi a stringere in un abbraccio ideale i teatri di tante battaglie combattute *Oltremare: in Albania, Grecia, Jugoslavia, Russia, Africa Orientale Italiana, Libia, Tunisia*.

¹ cfr "Sacrari Militari della 2ª Guerra Mondiale", a cura del Ministero della Difesa, Commissariato Generale per le Onoranze ai Caduti in Guerra, Roma 1999, p. 9

² cfr "Il Generale S.A. Oreste Genta del Corso Leone, Aviatore Simbolo di un Secolo di Storia Italiana" dello stesso autore, pubblicato da "Il Corriere dell'Aviatore", Roma N. 3-4/2011, pp. 5-8

Dall'ultimo ripiano della scalinata, che si presenta imponente, si accede al *chostro*, dove si affaccia una duplice serie di loculi dei "Caduti noti", ogni tomba è sigillata con una lastra di bronzo, su cui è inciso il grado, il nome del Caduto e le ricompense al Valor Militare a Lui conferite e sui frontoni dei lati del chiostro sono state riportate le epigrafi che ornavano la corte d'onore del Sacrario di Tripoli:

*"Ottennero il regno della gloria
e la mano del Signore li protegge"*

*"I loro corpi sono sepolti in pace
e il loro ricordo vivrà in eterno".*



Il Sacrario dei Caduti d'Oltremare di Bari

1967-2017 – 50° Anniversario

Al centro del cortile, sul fondo, spicca l'*altare in marmo* e nel corso delle celebrazioni liturgiche il vento che soffia dal mare crea tra quelle colonne un sussurro, quasi un canto lontano di chi ha lasciato *illusioni e speranze Oltremare*, e ora è lì, in quei loculi, come se volesse dare voce al suo pianto d'amore per tutto ciò cui ha dovuto rinunciare.

Alle spalle dell'altare vi è il gruppo delle quattro grandi croci, alte venticinque metri, disposte in quadrato, con i lati orientati secondo i punti cardinali, quasi a benedire i Caduti di tutti i fronti e a perdonare tanti odi e rancori.

Lungo le ampie pareti, rivestite di marmo locale, ai lati dell'ingresso al chiostro, incise nel marmo, si trovano sei grandi tavole geografiche dei principali scacchieri operativi.

Nell'atrio di accesso al chiostro, sul lato destro, vi è la *Sala dell'Albo d'Onore*, dove quattro artistici armadi in bronzo, custodiscono dieci volumi con i nominativi di tutti i Caduti "noti" e "noti, ma non identificati", riuniti nel Sacrario e ventiquattro volumi dei nomi dei *Caduti e Dispersi in Russia*.

Nella sala vi sono pregevoli dipinti che raffigurano a fosche tinte "il dolore", "il sacrificio" e tre gigantografie dei *Sacrari Militari Italiani di El Alamein (Egitto), Nyeri (Kenia), e Murchison (Australia)*.

Al piano terra vi è la cripta, sulle cui pareti, che racchiudono le urne di *40.372 Caduti ignoti*, è riportata la commovente epigrafe:

*"Et nomen una cum sanguine pro Patria dedimus"
(col sangue anche il nome dedicammo alla Patria).*

Al centro vi è una piccola cappella, fiancheggiata da sculture in bronzo e sui lati delle lapidi che ricordano i Caduti di vari fronti, decorati di Medaglia d'Oro al Valor Militare.

Di recente vi sono stati sistemati anche i resti mortali di quanti, militari e civili, sono deceduti nei campi di concentramento o di lavoro, istituiti dopo l'8 settembre 1943 in Germania e nella Polonia occupata dalle truppe tedesche.

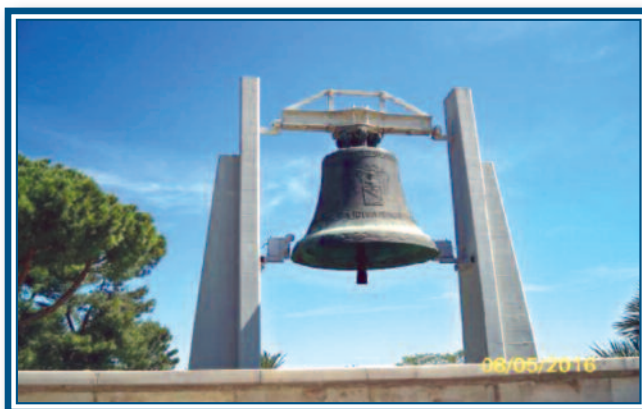
Nei locali ubicati alla destra della scalinata che conduce al piano rialzato è allestito un vasto *museo storico*, che rievoca le vicende militari che hanno visto protagoniste le nostre FF.AA. sui *fronti d'Oltremare*, con fotografie, cimeli e documenti.



Il Sacrario è circondato da un ampio parco verde, sui lati estremi del parco sono stati ricostruiti un tronco di "Acquedotto romano" e gli "archi delle battaglie" già presenti nel dimesso Sacrario Militare di Tripoli, per rendere onore al rimpatrio dei ventimila Caduti, in un primo tempo tumulati a Tripoli.



Nei prati verdi è facile scorgere cimeli italiani e stranieri della seconda guerra mondiale e, al tramonto, quando le ombre della sera scendono sui carri armati, i cannoni e i lanciarazzi, annullando quei simboli di guerra, il silenzio del luogo è interrotto da un'artistica campana di bronzo, posta ai piedi della terrazza, che con i suoi *nove rintocchi ricorda gli eroici Caduti, i quali, pur vinti, continuano a vivere nella memoria delle generazioni future, grazie al loro sacrificio.*



Sotto il porticato è sistemato un grande avello simbolico dei "Caduti noti", in granito rosso, sormontato da dodici colonne di bronzo, che emergono dall'analogo avello simbolico dei "Caduti ignoti", posto nella Cripta sottostante, ai piedi dell'avello, le tre urne con i resti mortali di undici Generali ed Ammiragli, con al centro quella del *Generale d'Armata Giuseppe Tellera*, caduto in Africa Settentrionale il 20 febbraio 1941 alla testa delle sue truppe gloriose.



Il Sacrario dei Caduti d'Oltremare di Bari

1967-2017 – 50° Anniversario

Sono ormai trascorsi più di settant'anni dal tragico epilogo del secondo conflitto mondiale (10.06.1940-25.05.1945) cui l'Italia aveva aderito al fianco dell'alleato nazista, inizialmente vittorioso su tutti i fronti, che ne aveva fatto presagire una rapida conclusione favorevole per le forze dell'Asse.

Il proditorio attacco aereo giapponese a Pearl Harbor del 7 dicembre 1941 aveva provocato l'entrata in guerra degli Stati Uniti d'America, decisivo per le sorti del conflitto grazie all'enorme potenziale economico, industriale e militare messo in campo contro le potenze dell'Asse e dopo lo sbarco anglo-americano in Sicilia dell'estate 1943, che aveva provocato la caduta del Governo Mussolini (26 luglio 1943), il nuovo Governo Italiano, affidato al Maresciallo d'Italia Pietro Badoglio, aveva firmato all'insaputa dell'alleato tedesco l'armistizio con gli anglo-americani, reso noto a sorpresa da radio Algeri la sera dell'8 settembre 1943, cui era seguita l'occupazione tedesca del centro-nord della penisola, mentre il Governo Badoglio, ricostituito a Brindisi con il Re, che si era trasferito al Sud per evitare la inevitabile cattura da parte dell'ex alleato tedesco.

Dalla nostra Regione, Vittorio Emanuele III aveva continuato ad esercitare il proprio potere sovrano, pur limitato dalle dure condizioni imposte dall'armistizio e dalle intuibili gravi difficoltà di dover continuare una guerra ormai irrimediabilmente perduta, cui il popolo italiano non sentiva più di potersi identificare.

La permanenza di Vittorio Emanuele III, della Regina Elena e del Principe ereditario a Brindisi era stata, inoltre, rattristata dalla notizia della tragica morte nel famigerato campo di concentramento nazista di Bukhenwald della Principessa Mafalda di Savoia (Roma 19.11.1902 – Campo di concentramento nazista di Bukhenwald 24.08.1944), che il 23 settembre 1925 aveva sposato a Racconigi il Principe Filippo, figlio del Langravio d'Assia-Kassel, anche se quel matrimonio non l'aveva sollevata dall'odio del dittatore tedesco contro l'intera famiglia reale italiana.



Il conflitto si era concluso per l'Italia il 25 aprile 1945, cui era seguita subito dopo la resa della Germania, ormai occupata da Est dall'Unione Sovietica e da Ovest e da Sud dalle truppe anglo-americane, ormai inarrestabili, mentre il Giappone si arrendeva

solo dopo il bombardamento atomico di Hiroshima e Nagasaki rispettivamente del 6 e 9 agosto 1945.

Con il referendum del 2 giugno 1946 in Italia veniva proclamata la Repubblica e l'Assemblea Costituente (1946-1947) provvedeva alla stesura della nuova *Carta Costituzionale* – entrata in vigore il 1° gennaio 1948 – che all'art. 11 recita *“L'Italia ripudia la guerra come strumento di risoluzione delle controversie internazionali”*, norma che dopo le devastanti distruzioni provocate dal secondo conflitto mondiale sull'intero territorio nazionale ha consentito al nostro Paese tutti questi anni di pace.



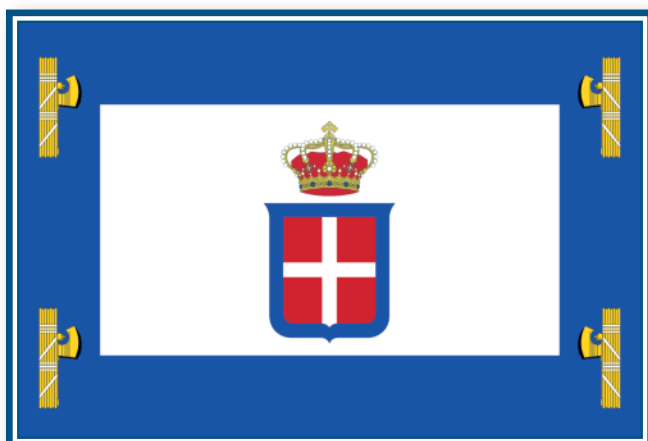
Ebbene, a distanza di così lungo tempo da quei tragici eventi che tanti lutti avevano provocato negli italiani, vittime inconsapevoli di lunghi cinque anni di guerra, di cui le generazioni nuovissime poco conoscono e poco desiderano conoscere, è forse giunto il momento che la Repubblica Italiana, ormai ben salda nelle sue nuove istituzioni repubblicane, non disdegni di affrontare con coraggio e determinazione alcuni provvedimenti coraggiosi, utili a sanare definitivamente ogni possibile motivo di contrasto con il passato, che il tempo deve necessariamente consentire di esaminare con sentimenti scervri da inutili odi o rancori.

È infatti giunto il momento di dare decorosa sepoltura in Patria al più valoroso dei Caduti d'Oltremare: il Generale d'Armata Aerea Duca Amedeo di Savoia-Aosta (Torino 21.10.1898 - Nairobi 03.03.1942)), già Vicerè d'Etiopia e Comandante delle F.F.A.A. in Africa Orientale Italiana, fatto prigioniero alla caduta dell'Impero alla testa dei Suoi gloriosi combattenti, cui gli Inglesi, non sempre generosi in queste circostanze non avevano potuto negare l'onore delle armi.



Il Sacrario dei Caduti d'Oltremare di Bari

1967-2017 – 50° Anniversario



Vittorio Emanuele III gli aveva conferito la Medaglia d'Oro al Valor Militare con la seguente motivazione: *“Comandante superiore delle Forze Armate dell’Africa Orientale Italiana durante undici mesi di asperissima lotta, isolato dalla Madre Patria, circondato da nemico soverchiante per mezzi e per forze, confermava la già sperimentata capacità di condottiero sagace ed eroico. Aviatore arditissimo, instancabile animatore delle proprie truppe le guidava ovunque, per terra, sul mare, e nel cielo, in vittoriose offensive, in tenaci difese, impegnando rilevanti forze avversarie. Assediato nel ristretto ridotto dell’Amba Alagi, alla testa di una schiera di prodi, resisteva oltre i limiti delle umane possibilità, in un titanico sforzo che s’imponesse all’ammirazione dello stesso nemico. Fedele continuatore delle tradizioni guerriere della stirpe Sabauda e puro simbolo delle romane virtù dell’Italia Imperiale”* (R.D. 18 maggio 1941 B.U., 1942 disp. 14 pag. 625).



3 marzo 2016: Nyeri (Kenia) – cerimonia commemorativa

E con il Duca d’Aosta sarà sicuramente opportuno esaminare la possibilità di dare decorosa sepoltura in Patria anche alla salma di Vittorio Emanuele III (Napoli 11.11.1869 – Alessandria d’Egitto 28.12.1947) e della Regina Elena (Cettigne 08.01.1873 – Montpellier 28.11.1952), proprio presso il Sacrario Militare di Bari, a fianco di quei tanti Caduti che avevano combattuto ed erano caduti invocando sicuramente il loro nome.

Giusto riconoscimento al loro impegno al servizio dello Stato nel lungo periodo di Regno, che li aveva visti protagonisti privilegiati di tutti gli eventi che avevano caratterizzato nel bene e nel male quel lungo periodo, che la gloriosa conclusione della Grande Guerra aveva giustamente esaltato, fino a quell’ultimo travagliato periodo, intensamente vissuto nella nostra Regione, nelle avversità del momento cui si è già fatto cenno sempre nell’attesa di un decoroso rientro a Roma, a conclusione degli eventi, svoltisi poi in maniera convulsa e poco serena che avevano portato l’ormai anziano Sovrano, abbandonato anche dai suoi più fidati collaboratori, ad affidare la Luogotenenza del Regno a favore del Principe ereditario ed alla forzata abdicazione a favore del figlio Umberto, cui era seguita la loro mesta partenza alla volta dell’Egitto, ospitati di Re Farouk (Il Cairo 11.02.1920 – Roma 18.03.1965), a grato ricordo della ospitalità offerta da Vittorio Emanuele III a suo padre, Re Fuad nel 1936.

*Giovanni Battista Cersòsimo,
Socio della Sezione A.N.U.A.di Bari*

MANCATO AGGIORNAMENTO DELLE PENSIONI IN ATTESA DEL GIUDIZIO DELLA CORTE COSTITUZIONALE

Riceviamo e volentieri pubblichiamo l'articolo del Prof. AVV. Filippo de Jorio che, nel rispondere ai quesiti dei nostri lettori, a seguito della pubblicazione della sentenza 173/2016 (con la quale la Corte ha respinto i ricorsi presentati su CONTRIBUTO DI SOLIDARIETÀ approvato nel 2014 dal Governo Letta con legge finanziaria per il triennio 2014-2016) chiarisce, che "ragionando in punto di diritto", secondo il suo avviso, le motivazioni poste a base della suddetta sentenza non dovrebbero essere applicate TOUT COURT in occasione della emananda sentenza sul mancato aggiornamento delle pensioni, trattandosi di fattispecie diversa.

Mi è stato richiesto di commentare e di rispondere alle molte domande degli associati sul tema dei ricorsi contro il D.L. 65/2015 per violazione dell'art. 136 della Costituzione in relazione alla sentenza n. 70 della Corte Costituzionale e sulla differenza tra questi e quelli che hanno portato alla decisione n. 173/2016 della stessa Consulta.

Premetto che non si è mai in grado di escludere interventi politici sulla Corte Costituzionale in nome dei "sacrosanti" principi degli equilibri di bilancio e che molto spesso quei giudici hanno emesso, soprattutto in materia pensionistica, sentenze contraddittorie, ovvero condizionate dalle difficoltà dell'erario statale e, perciò, essendo io costretto in tutta coscienza, ad avvertire che su questa tipologia di giudizi incombe sempre il pericolo di condizionamenti di natura metagiuridica, esprimo qui di seguito il mio parere che è basato su argomentazioni di puro diritto e perciò, purtroppo, soggetto ai rischi di cui parlavo sopra.

La sentenza n. 70/2015 della Corte Costituzionale cui fanno riferimento i ricorsi presentati dai soci dell'ANUA e di altre associazioni di ex militari o funzionari dello Stato, ha ravvisato nelle norme annullate un blocco integrale della rivalutazione per cui i gravami presentati dai soci ANUA sono sostanzialmente basati sulla mancata applicazione della decisione da part del D.L. 65/2015 che l'ha addirittura utilizzata per infliggere regole ulteriormente negative, se non addirittura punitive.

La sentenza 173/2016 che ha respinto i ricorsi e dichiarato la costituzionalità delle norme impugnate non ha

ravvisato in queste ultime un "blocco integrale" della rivalutazione, ma una misura di "rimodulazione" della percentuale di perequazione automatica che a suo avviso (che non è il mio) obbedisce ai valori costituzionali di "proporzionalità e di adeguatezza dei trattamenti di quiescenza".

Perciò, nel caso che riguarda i soci ANUA sarà molto più difficile per la Consulta superare la necessità di uno scrutinio "stretto" di costituzionalità per il rispetto dei principi di ragionevolezza ed affidamento della tutela previdenziale (artt. 2, 3 e 38 della Carta).

Prof. Avv. Filippo de Jorio

Avviso

Si porta a conoscenza dei Soci ANUA che da ottobre 2016 è operativa, presso AEROGESTIONI - 2° Ufficio, - la 5^a Sezione - "Assistenza Pensionistica e Previdenziale".

La funzione della predetta articolazione è la seguente:

- un'assistenza diretta al personale in quiescenza;
- un'attività di consulenza nel settore pensionistico e previdenziale al personale ancora in servizio attivo ed in procinto di transitare in quiescenza.

Per contattare la predetta Sezione sono operative esclusivamente le seguenti modalità:

- telefono 06/2400/6999;
- e-mail; aerogestioni.assistenza@aeronautica.difesa.it

Il servizio è attivo nei seguenti giorni e orari:

- martedì dalle 09.00 alle 12.00;
- mercoledì dalle 14.00 alle 15.30;
- giovedì dalle 09.00 alle 12.00.

Il 14 XII 2016, in occasione del tradizionale convivio natalizio ANUA alla Casa dell'Aviatore, sono stati assegnati i seguenti attestati



Dolci ricordi



11 gennaio 1967 – Al taglio della Torta nuziale Mario Tancredi e Graziella Stornelli sposi a Milano

Concorso Accademia Aeronautica 2017-2018

Numero posizioni 81; Data di decorrenza: 11/01/2017;
Data di scadenza: 09/02/2017



È stato pubblicato, sulla Gazzetta Ufficiale 4^a s.s. n. 2 del 10.1.2017, il bando di concorso per l'ammissione alla prima classe dei corsi regolari dell'Accademia Aeronautica per l'anno accademico 2017/2018. Al concorso possono partecipare i cittadini italiani che abbiano compiuto il 17° anno di età e che non abbiano superato il giorno di compimento del 22 anno di età, che abbiano conseguito o siano in grado di conseguire nella sessione d'esami dell'anno in corso un diploma di istruzione superiore idoneo per l'iscrizione all'Università e che siano riconosciuti in possesso dei requisiti fisio-psico-attitudinali prescritti.

I posti a concorso sono i seguenti:

- Arma Aeronautica ruolo naviganti normale: 42;
- Arma Aeronautica ruolo delle armi normale: 10;
- Corpo del Genio Aeronautico ruolo normale: 14;
- Corpo di Commissariato Aeronautico ruolo normale: 8;
- Corpo Sanitario Aeronautico ruolo normale: 7.

I concorrenti possono presentare domanda per uno soltanto dei ruoli a concorso. I soli candidati ai posti per il ruolo naviganti normale dell'Arma Aeronautica, specialità pilota, devono indicare, nella domanda di partecipazione al concorso, un solo altro ruolo per il quale intendono proseguire il concorso qualora, agli accertamenti psicofisici, vengano riconosciuti affetti da carenza accertata, totale o parziale, dell'enzima G6PD e, pertanto, giudicati inidonei all'ammissione all'Accademia Aeronautica per il ruolo naviganti normale dell'Arma Aeronautica, specialità pilota.

Le prove di concorso

- prova scritta di preselezione;
- accertamenti psicofisici;
- prova scritta di composizione italiana;
- tirocinio psicoattitudinale e comportamentale;
- prova di informatica;
- accertamento della conoscenza della lingua inglese;
- prova orale di matematica;
- prova orale di ulteriore lingua straniera (facoltativa);
- ulteriori indagini strumentali (solo per i piloti).

Il superamento di ciascuna prova, nei termini indicati dal bando di concorso, consente l'accesso alla fase successiva.

Per accedere a tutte le informazioni relative al concorso in argomento andare sul sito: www.difesa.it.



TOTAL TECHNOLOGY



www.eurofighter.com

La Scelta vincente

100.000 risorse impegnate in Europa; 24.000 in Italia; enormi ricadute tecnologiche anche nel comparto civile; nuove conoscenze; nuovi processi produttivi.

Eurofighter Typhoon, il principale programma di collaborazione industriale nella storia d'Europa.

Eurofighter Typhoon: garanzia per l'integrità dei nostri confini con la certezza di assoluta superiorità su ogni minaccia, presente e futura.

