

# *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

Verso il 2018 con visione serena degli impegni  
che dobbiamo affrontare

10-25 Dicembre 2017



*Il percorso celebrativo del bimestre sia di stimolo per impegnarci  
a dare il meglio di noi stessi con altruismo e generosità*

*N. 11-12/2017*

# IL CORRIERE dell'AVIATORE

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

**N. 11-12 Novembre-Dicembre 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](mailto:anua.aeronautica@virgilio.it)

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

Direttore editoriale  
**Mario Majorani**

Direttore responsabile  
**Mario Tancredi**

Redazione

**Giuliano Giannone, Guido Bergomi, Angelo Pagliuca**

Delegato Amministrazione  
**Vincenzo Gentili**

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

Associato all'U.S.P.I.  
Iscrizione al R.O.C. n. 26014



Impaginazione e Stampa: **STILGRAFICA srl**  
00159 Roma • Via Ignazio Pettinengo, 31/33  
Tel. 0643588200 • Fax 064385693  
[www.stilgrafica.com](http://www.stilgrafica.com) • [info@stilgrafica.com](mailto:info@stilgrafica.com)  
Stampato nel mese di novembre 2017

Numero di 56 pagine

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

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

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

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

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

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

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

## In questo numero:

**Pag. 1 Editoriale**  
*Forum dei Pensionati*

**pag. 2 - INCIDENTE AEREO TERRACINA**

**pag. 3 - OPERAZIONE VEGA 2017**

**pag. 5 - Industria della difesa aerospaziale europea: quale futuro? (P. Preziosa)**

**pag. 7 - 65° CONGRESSO INTERNAZIONALE DI MEDICINA AERONAUTICA E SPAZIALE (T.C. Davide Tortora)**

**pag. 9 - DONNA ITALIA - Convegno alla SVTAM**

**pag. 10 - L'ultimo degli Sparvieri compie 100 anni.**

**pag. 11 - Avvicendamento nei Comandi**

Vertice del Comando delle Scuole A.M. / 3<sup>a</sup> R.A.;  
Vertice del Comando Squadra Aerea;  
Comando delle Forze di Supporto e Speciali;  
Comando 41° Stormo Catania;  
Scuola Interforze Difesa NBC;  
Ispettore dell'Aviazione per la Marina;  
1° Reparto Genio AM Villafranca;  
2° Reparto Genio AM Ciampino;  
Comando 16° Stormo Martina Franca;  
Centro Formazione "Aviation English" Loreto;

**pag. 16 - Allievi corso "Urano V" visitano la 4<sup>a</sup> Br di Borgo Piave**

**pag. 17 - Gen. Zaffiro su Proposta di fusione ANUA - AAA.**

**pag. 18 - Gen. Ruggeri su Tutela Previdenziale FFAA**

**pag. 19 - La Difesa Aerea Missilistica integrata**

**pag. 20 - Volati più in Alto: Prof. Tulipano, Gen. Bronchini, Contessa Maria Fede Caproni**

**pag. 21 - ALI SUL MARE, il 41° Stormo**

**pag. 24 - Centro Studi - "Il Volo sub orbitale"**  
di *Francesco Falcucci*

**pag. 28 - "VERSO L'ETERNITA' VIRTUALE?"**  
di *Angelo Pagliuca*

**pag. 29 - Conf. SVTAM dott. Marturano su Il ruolo del militare in Patria e all'estero - (A. Biella)**

**pag. 30 - ANUA - Aspetti normativi d'interesse - Art. 2375 del Codice Civile**

**pag. 33-40 - Ricordi, Riflessioni, Sentimenti:**

IL GENERALE VINCENZO NOTARANGELO (1918-83) DEL CORSO "SPARVIERO" (G.B. Cersosimo)

**COME ERAVAMO di Luciano Forzani - Orione\*\*;**

**Ricordo del Generale S. A. LUIGI BIANCHI;**

**Attività sociali Sezione ANUA Latina.**

**pag. 41 - 100 anni dalla disfatta di Caporetto**

**pag. 42 - CAPORETTO TRA MITO E REALTA'**  
di *Amb. Maurizio Serra*

**pag. 47 - Gli ultimi due voli della Regia Aeronautica sull'Eritrea di Vincenzo Meleca**

**pag. 51 - Illustri Personaggi dell'Aviazione: Giuseppe Gabrielli (di G. Bergomi)**

**pag. 52 - Aerei importanti ma poco conosciuti: Breda Pittoni B.P. 471 (di G. Bergomi)**

**pag. 54 - Notizie al Volo:**

- Cambio del Drappo per i 50 anni del 9° Stormo a Grazzanise;  
- "Giornata di Autunno" del Fondo Ambiente Italiano all'ISMA;  
- Una Delegazione della Difesa alla Conferenza 2017 del JAPCC di Kalkar.

**pag. 56 - Onorificenze OMRI a Soci ANUA: Gen. G. Lucchese, Professoressa A. Simone**

## Editoriale

**L**ultimo bimestre di questo 2017 coincide, come sempre, con particolari momenti celebrativi di grande e particolare interesse per la generalità dei Cittadini e delle Istituzioni.

La Redazione si onora di riportarne evidenza con brevi richiami storici:

- Il 1° di novembre, giorno festivo in Italia in cui si celebra la festa cristiana di **Ognissanti**, festività religiosa, ma anche civile di cui troviamo le prime tracce già durante il IV secolo d.C., sebbene all'epoca la ricorrenza cadesse in primavera e non nel tardo autunno come avviene oggi.
- Il 2 di novembre dedicato al ricordo di chi è Volato più in Alto. Fin dall'Antichità la **Commemorazione dei Defunti**, in ogni parte del Mondo e in ogni periodo della Storia, ha avuto una sua ritualità e sue tradizioni.  
*Fu Papa Gregorio II, nel 835 ad eleggere, con un editto, il primo giorno di novembre a Festa di Ognissanti ed il giorno successivo a Commemorazione dei Defunti.*
- Il 4 novembre del 1919, data dell'entrata in vigore dell'**armistizio di Villa Giusti**, è da allora **Giornata dell'Unità Nazionale e delle Forze Armate** per commemorare proprio la vittoria italiana nella **prima guerra mondiale**. È l'unica festa nazionale che abbia attraversato decenni di storia italiana: dall'età liberale, al fascismo, all'Italia repubblicana.
- Il **10 dicembre** dedicato alla Patrona degli Aviatori. Il rapporto che lega la Madonna di Loreto ed il mondo aeronautico risale al 1920, quando venne proclamata "Aeronautarum Patrona" da Papa Benedetto XV. La tradizione lauretana, relativa al trasporto della casa di Maria, per opera di angeli da Nazareth all'antica Illiria (1291) poi da lì all'antico territorio di Recanati (1294), appariva quanto mai suggestiva per la scelta della Madonna di Loreto quale Patrona chi si muove per le vie dell'aria.
- Il 25 dicembre festa del **Santo Natale** si celebra la nascita di Gesù per la maggior parte delle Chiese cristiane occidentali e greco-ortodosse; (*per le Chiese ortodosse orientali cade il 6 gennaio e il 7 gennaio per le Chiese ortodosse slave*). È la festa più popolarmente sentita tra i cristiani; tuttavia in tempi più recenti ha assunto tra le popolazioni di cultura occidentale anche un significato laico, legato alla famiglia, allo scambio di doni e a figure del folclore come Babbo Natale..

Le celebrazioni calendarate in questo bimestre ci predispongono quindi ad affrontare gioie e dolori dell'anno nuovo che, per la vita dell'ANUA, si approssima con problematiche esistenziali, a fronte delle quali risulta indispensabile un'Assemblea Nazionale Straordinaria per decidere il da farsi.

Con l'intento di facilitare la comprensione dei problemi a cui si allude, si ritiene in conclusione utile leggere, a pag. 17, quanto prospettato dal Gen. Isp. Gaetano Zaffiro.

M. T.

## Forum dei Pensionati

(riferisce il Gen. Giuseppe Lucchese)

Si informano i Sig ri Soci e Colleghi, in servizio ed in congedo, lettori fedeli del Corriere dell'Aviatore, che a seguito del mandato conferito al Presidente dell'A.N.U.A. di aderire al Forum dei pensionati, nel corso dell'Assemblea Generale tenutasi nello scorso giugno a Venezia, in armonia con i fini che si prefigge lo Statuto (ART.2), il 6 ottobre, si è tenuta a Roma nella Sala Convegno Ufficiali dell'ESERCITO -CASERMA PIO IX la prima riunione delle Associazioni aderenti, che hanno già conferito la propria adesione e, oltre al Presidente di Assoarma, nella veste di osservatore, sono intervenuti i Presidenti di U.N.U.C.I., A.N.C., A.N.U.A., A.N.U.P.S.A., A.N.R.R.A., A.N.P.A.N., P.E. A.N.P.S (presente come osservatore), e la stessa U.M.P.I.T.

Sii riporta di seguito il comunicato stampa della riunione emesso dalla Segreteria del Forum:

*Venerdì 6 ottobre 2017 si è svolta a Roma la prima assemblea del Forum delle associazioni dei pensionati, un nuovo organismo rappresentativo che intende portare innumerevoli sigle associative dei pensionati a parlare con una sola voce per far valere meglio e di più l'autorevolezza di quel segmento della popolazione che tutto insieme vale il 35% circa dei cittadini con diritto di voto.*

*Dieci le associazioni che hanno già aderito al nuovo movimento per un totale di diverse centinaia di migliaia di soci e altre sono in via d'iscrizione. Il traguardo è fissato ad oltre tre milioni di pensionati che parlino con una sola voce. Se le adesioni continueranno al ritmo attuale il Forum potrebbe arrivarci in tempi piuttosto brevi.*

*Quattro le principali priorità individuate dall'assemblea:*

- 1) *garantire il mantenimento del potere d'acquisto alle pensioni in essere;*
- 2) *salvaguardare le pensioni di reversibilità;*
- 3) *mantenere il Servizio Sanitario Nazionale entro l'orbita pubblica;*
- 4) *sollecitare una riforma strutturale e organizzativa della Previdenza che dia ai giovani la certezza di poter contare domani su una pensione che consenta loro una vecchiaia dignitosa e, soprattutto, che la stessa conservi, nel tempo, il potere d'acquisto raggiunto negli anni di lavoro.*

*Il Forum raccomanda inoltre ai media di riportare sempre non accorpate le voci di spesa dell'assistenza (che è a carico della fiscalità generale) e della previdenza. Sarà così chiaro a tutti che l'incidenza della spesa pensionistica sul Pil è in Italia in linea con quella media dell'UE.*

*È necessario più rispetto per chi ha dato e più rispetto per chi sta dando al Paese. Il Forum delle Associazioni dei Pensionati ha iniziato con questo messaggio un percorso che lo vedrà d'ora in poi impegnato in prima linea a difesa di quelle fasce di popolazione ormai prive di capacità contrattuale.*

# Incidente aereo a Terracina

24 Settembre 2017



## Un velivolo Eurofighter del Reparto Sperimentale di Volo dell'Aeronautica Militare è precipitato in mare nella fase finale del suo programma di volo.

Ancora sconosciute le cause dell'incidente. Ritrovato il corpo del pilota. Le operazioni di soccorso sono iniziate immediatamente dopo l'impatto grazie ai mezzi di soccorso presenti sul posto.

**Il pilota collaudatore, cap. Gabriele Orlandi, display pilot del velivolo, 36 anni, originario di Cesena**, non ha fatto in tempo a lanciarsi fuori dal velivolo ed è morto nell'impatto. Ancora sconosciute le cause dell'incidente. La dimostrazione in volo del caccia Eurofighter del Reparto Sperimentale Volo avrebbe dovuto precedere l'esibizione della Pattuglia acrobatica nazionale "Frecce Tricolori" che, dopo l'incidente, ha annullato il proprio display. L'Aeronautica Militare ha attivato le procedure per accertare le cause dell'incidente.

**Il Ministro della Difesa, Senatrice Roberta Pinotti ed il Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale Claudio Graziano si uniscono al Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli nell'esprimere vicinanza e cordoglio alla famiglia ed alle persone più care e vicine al giovane pilota.**

La J-events, organizzatrice dell'evento, ha espresso attraverso una breve nota stampa il suo cordoglio, stringendosi attorno al dolore dei famigliari e dell'Aeronautica Militare per la scomparsa del giovane pilota: "Una perdita che ci ha profondamente segnati. Ai famigliari e all'Aeronautica Militare il nostro più sentito cordoglio".



L'Aeronautica Militare, con un post pubblicato sulla pagina istituzionale di Facebook, ha voluto ringraziare migliaia di cittadini che attraverso messaggi hanno testimoniato vicinanza e affetto. **"La passione ed il sorriso di Gabriele, in questa foto realizzata al termine del volo di sabato 23 settembre, rimarranno sempre impressi nei nostri cuori"**, si legge nelle poche righe che precedono la bella immagine del pilota, scattata appena concluse le prove dell'esibizione in programma per domenica, ieri appunto, il giorno della tragedia.

"Sono momenti difficili – ha commentato questa sera il sindaco di Terracina, Nicola Procaccini –. Siamo tutti molto provati, io per primo. Eppure dovremo imparare a convivere con il ricordo di ciò che è accaduto. Come prima cosa, abbiamo il dovere di commemorare il Capitano Orlandi. Lo faremo con una manifestazione di rac-

coglimento tra sabato e domenica. Appena stabilito giorno e ora, vi sarà comunicato prontamente. Inoltre proclamerò una giornata di lutto cittadino e sarà in concomitanza con le esequie funebri. Di nuovo, non posso dirvi quando verranno celebrate. Ma so che il gonfalone di Terracina sarà presente. Gabriele sarà uno di noi, per sempre".

Intanto sui social è polemica. Nel mentre si continuano a condividere i video che riprendono il terribile schianto in mare dell'aereo ci si appella alla pietà verso chi in queste ore sta vivendo il dramma della perdita di un familiare, di un collega. E ancora, fa discutere l'[intervento di Codacons](#) che ha invitato le istituzioni a vietare le esibizioni aeree in Italia. Il popolo del web si è diviso tra sostenitori e contrari.

29 Settembre 2017 Autore Ufficio Generale del Capo di SMA



## Interoperabilità, sinergia, visione interforze: al via il 16 ottobre la Vega, la parte live aerea dell'esercitazione Joint Stars 2017, che impegnerà uomini, basi e mezzi dell'Aeronautica Militare al fianco delle altre Forze Armate.

**L**a Vega 2017 (VG17) è la “costola” aeronautica della Joint Stars 2017 (JS17), il più grande evento esercitativo della Difesa di quest'anno.

Interoperabilità, sinergia, ottimizzazione, ottica interforze: questi concetti costituiscono l'anima delle operazioni della Difesa e, di conseguenza, di queste esercitazioni.

Con la VG17, l'Aeronautica Militare si mette alla prova, al fianco delle altre Forze Armate, per verificare e affinare la propria capacità di operare all'interno di scenari fittizi dettagliati, simulando missioni il più possibile realistiche. Missioni che potrebbero essere disposte nel mondo reale, per risolvere crisi internazionali con il supporto di operazioni aeree, ad esempio all'interno di una *Crisis Response Operation* sotto la guida della NATO o dell'Unione Europea. Proprio in quest'ottica, alla VG17 prenderà parte anche una componente dell'Aeronautica greca, presente con alcuni Phantom F-4.

Negli scenari contemporanei e futuri, sempre più complessi e mutevoli, è la capacità di interoperare, di agire insieme in un'ottica interforze che consente alle componenti della Difesa di assolvere ai propri compiti istituzionali. Le Forze schierate devono essere in grado di agire come un tutt'uno, coeso e perfettamente sincronizzato, ottimizzando l'impiego delle risorse e costruendo un grande e perfetto meccanismo in grado di muo-

versi all'unisono verso un obiettivo comune.

Questa è la vocazione della VG17, inclusa all'interno della JS17, una rete di esercitazioni svolta dalle Forze Armate in varie parti del territorio nazionale, basate su un unico scenario fittizio, che prevede la messa in atto di una vasta operazione interforze e multinazionale in risposta ad una crisi internazionale.

Una prima parte della Joint Stars, denominata [Virtual Flag 2017](#) e dedicata ai processi di pianificazione delle operazioni aeree nel contesto di campagne di *peace-keeping* fuori dei confini nazionali, è stata condotta a giugno dall'Aeronautica Militare presso il [Comando Operazioni Aeree di Poggio Renatico](#).

Con la seconda parte della JS17 l'esercitazione assume i connotati di una *LIVE EXERCISE* (LIVEX), che prevede la condotta di eventi reali, non più sul piano prettamente virtuale e simulato.

La fase LIVEX coinvolgerà più Forze Armate e prevederà l'effettuazione di una *Non-combatant Evacuation Operation* (NEO, Operazione di Evacuazione di Civili), oltre ad una operazione anfibia con la partecipazione di assetti della Marina Militare e dell'Esercito Italiano.

L'Aeronautica Militare garantirà la superiorità aerea nella zona di attività, conducendo operazioni di supporto alle altre Forze Armate: *Close Air Support* (CAS),

*Suppression of Enemy Air Defense* (SEAD), trasporto tattico di personale operativo, evacuazione di civili feriti o in pericolo e tutte le altre tipologie di missione che potrebbero essere richieste alla Forza Armata nel mondo reale.

L'esercitazione Joint Stars 2017 è una esercitazione nazionale interforze, concepita per addestrare i comandi e le forze sulle diverse tipologie di missioni che potranno essere oggetto di future operazioni nazionali, multinazionali e di coalizione.

Essa integra più esercitazioni di Forza Armata con il preciso scopo di conseguire una maggiore interoperabilità, nonché di massimizzare il valore addestrativo mettendo insieme le diverse componenti dello strumento militare nazionale ed anche alcuni assetti di Paesi della NATO.

La seconda parte della JS17, iniziata il 25 settembre, in forma *CPX* (*Command Post Exercise*, come già la succitata *Virtual Flag*), proseguirà in forma LIVEX (con le truppe, a fuoco) dal 16 al 27 ottobre e prevede la pianificazione e la condotta di un'operazione, a livello operativo e tattico, per l'evacuazione di connazionali da un paese in situazione di grave crisi (*Non-combatant Evacuation Operation - NEO*). Nell'ambito dell'esercitazione è previsto anche lo svolgimento di un'operazione anfibia, a livello tattico, finalizzata al conseguimento e alla certificazione della *IOC* (*Interim Operational Capability*) della Ca-

pacità Nazionale di Proiezione dal Mare (CNPM).

Le altre esercitazioni che, insieme, impegnano le altre componenti della Difesa nella JS17 sono la Mare Aperto 2-17 della Marina Militare e la LAMPO 17 dell'ITA-JFHQ, con il concorso di assetti e unità dell'Esercito Italiano. Nella JS17, nel rispetto del modello NATO "Connected Forces Initiative" che mira ad aumentare l'interoperabilità e l'interconnessione tra le Forze che fanno parte dell'Alleanza, è compresa anche l'esercitazione NATO *Ramstein Guard 06/17*.

## Gli assetti coinvolti

F2000 Eurofighter, EA200B Tornado ECR, A200C Tornado IDS, A11B AMX, T-346, MQ9 Predator B, KC767, C130J, C27J, HH139, HH212, HH-101 A, PHANTOM F-4, SPADA

## Agenzie e assetti di Comando e Controllo

RMCC, ReGISCC (Reparto Gestione ed Innovazione Sistemi di Comando e Controllo), 22° GRAM di Licola, NAEW, CAEW

## Basi aeree coinvolte

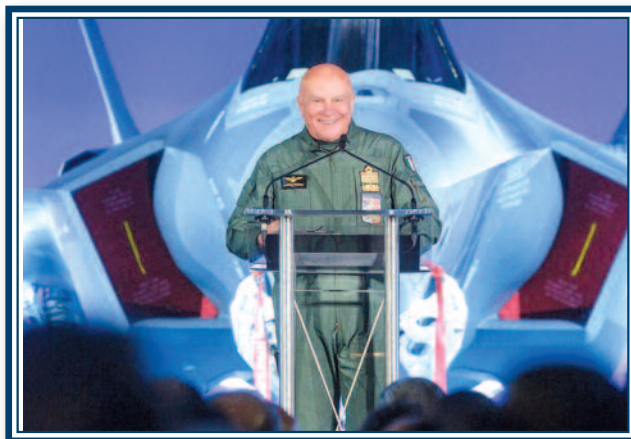
46<sup>a</sup> Brigata Aerea (Pisa), 4° Stormo (Grosseto), 16° Stormo Fucilieri dell'Aria (Martina Franca), 32° Stormo (Amendola), 37° Stormo (Trapani), 41° Stormo (Sigonella), R.S.S.T.A. (Decimomannu), Poligono di Capofrasca.



# Industria della difesa aerospaziale europea: quale futuro?

13 Set. 2017 - dal sito internet di PRP CHANNEL - per gentile concessione dell'Autore, Generale Pasquale Preziosa

**L**e recenti mosse fatte dall'Europa, in esito alla decisione della Gran Bretagna di lasciare il raggruppamento a 28, sono state caratterizzate dal rilancio della difesa Europea. Il tema trattato all'Almo Collegio Borromeo di Pavia da illustri studiosi, nell'ambito di un convegno istituzionale, sul futuro dell'Europa e della sua componente industriale per la difesa, ha messo in luce, tra le varie, che: non vi può essere



una difesa europea senza una industria europea, i due concetti sono legati l'uno all'altro; non vi può essere una Europa unita e federata senza un grande progetto, frutto di una idea sul nostro futuro, dove è chiara la meta da raggiungere. L'Europa integrata, federata è il grande progetto, la negoziazione tra gli stati da federare è il processo da seguire basato sulle convenienze e sulle convinzioni di ognuno (è la convenienza che crea la convinzione).

L'industria della difesa ha bisogno di conoscere tre elementi cardini discendenti dalla strategia di difesa europea:

- che cosa serve, ovvero il capability package, il defense planning europeo sincronizzato con quello NATO e Nazionale,
- quali sono le risorse finanziarie europee e nazionali assegnabili e per quali progetti,
- quali sono le tempistiche attese.

Prima di partire per qualsivoglia analisi è necessario chiedersi cosa sia l'Europa da un punto di vista geopolitico? Due dati sono significativi per fissare meglio questa analisi geopolitica:

- Le monete utilizzate per gli scambi globali commerciali (currency) sono determinanti per le economie dei paesi;
- Gli investimenti nella ricerca e sviluppo, nel campo della difesa, sotto certe condizioni, possono essere propulsivi per il mantenimento della traiettoria tecnologica di un paese.

In termini aggregati, l'Europa sarebbe da considerarsi una super potenza per dimensione di tutti i parametri di potenza. Qualche volta questo concetto sfugge alla comprensione della nostra mente, il problema è l'aggregazione, il collante per l'Europa.

L'Euro, per esempio, è la seconda moneta di riferimento mondiale: detiene il 32,87% del mercato delle monete, vicina al dollaro che invece ne detiene il 40,72%. Nel 1999 alcuni esperti (Alan Greenspan) riportavano che nel 2015 il dollaro sarebbe stato sostituito dall'euro.

All'epoca si riteneva che il marco tedesco e il franco francese e le altre monete poi confluite nell'euro fossero, singolarmente molto piccole per sfidare il dollaro come moneta di riserva. Già nel 2006 l'euro rappresentava il 25% delle riserve delle banche centrali e il 39% del credito liquido (66% e 43% rispettivamente per il dollaro).

Al momento, comunque, non vi è alcuna moneta che possa sostituire il dollaro nel mercato internazionale, ma l'euro non è molto distante dal dollaro, ma gli manca il "quid".

Uno degli elementi importanti per rafforzare l'economia e la finanza europea è rappresentato dall'industria aerospaziale che con i programmi di ricerca e sviluppo di nuove tecnologie, così come fatto dagli USA, può aiutare l'Eu-

ropa a intercettare la traiettoria tecnologica determinata dai nuovi progressi industriali.

In tal senso, l'annuncio franco tedesco di lanciare un velivolo caccia di nuova generazione è stato positivo per i settori industriali dei due paesi, ma ha lasciato interdetti tutti gli altri paesi, perché fatto al di fuori della cornice europea di costruzione della casa futura per l'Europa federata.

Tale annuncio, non ha considerato che la Francia non ha mai voluto partecipare a programmi pregressi per velivoli da combattimento comuni europei. Sin dagli anni '70 sia col velivolo Tornado sia con l'EF 2000, lo sviluppo di questa componente è stata fatta con condivisione industriale tra: la Germania, la Gran Bretagna, l'Italia e per il Typhoon anche della Spagna.

La Francia, in passato per i velivoli da combattimento, per disaccordo con i partner Europei e in special modo inglesi, ha sempre scelto la soluzione nazionale, con grande dispendio di risorse finanziarie dovuta alla mancanza di economia di scala per la costruzione di piattaforme aeronautiche (il velivolo Rafale è stato prodotto in bassissima quantità). In questo nuovo progetto annunciato dai due paesi (Fr-GB) si nota: l'assenza inglese dopo la Brexit, che nel passato faceva da calmiera alle pretese di singole nazioni, e il lancio di un programma senza un senso europeo di partecipazione, sembra si sia tornati indietro, ai tempi della costruzione del velivolo Transal da trasporto.

Secondo lo studio Ambrosetti il settore dell'aerospazio è quello che assicura uno dei più alti moltiplicatori per l'economia delle nazioni, pertanto gli investimenti nell'aerospazio sono, in presenza di tecnologia e di economia di scala, i più remunerativi per lo sviluppo delle economie. Il lancio del nuovo velivolo da combattimento europeo, sembra privo sia della necessaria tecnologia, (in Europa non è ancora matura la tecnologia per la quinta generazione) sia della economia di scala che, per progetti di tale fattura, deve poter contare sulle migliaia di velivoli. Inoltre, i sistemi di comando e controllo dei velivoli da combattimento sono propedeutici per quelli destinati alle navi militari, i cui costi degli equipaggiamenti navali di combattimento, raggiungono il 60/70% del costo della nave stessa. Pertanto, l'attivismo nazionalista francese, che si è manifestato per i nuovi velivoli da combattimento non va, quindi, disgiunto dall'attivismo già manifestato per i cantieri francesi acquisiti da FINCANTIERI: la

# Industria della difesa aerospaziale europea: quale futuro?

Francia vuole conquistare con puro spirito nazionalista il futuro aerospaziale in Europa e ha messo sotto pressione non solo FINCANTIERI ma anche LEONARDO (ex FINMECCANICA), cioè la maggior parte dell'apparato produttivo e manifatturiero italiano, lo vuole fare a spese del nostro paese: è una strategia senza senso europeo per la costruzione di una industria per la difesa europea.

Il Capo di Stato Maggiore dell'aeronautica francese, André Lanata, grande esperto e grande

aviatore, ha riferito all'Assemblea parlamentare francese (formiche.net) lo stato dell'aviazione francese in relazione alle nuove sfide per il mantenimento della sicurezza nazionale francese.

Tra i vari punti trattati emergono i seguenti:

- è necessario prendere iniziative per sostituire le flotte da combattimento con velivoli di quinta generazione;
- è frustrante per la Francia che non solo gli USA abbiano capacità operative di primo livello per il combattimento aereo, ma anche partner di riferimento europei e extra europei (Italia, Paesi Bassi, Gran Bretagna, Australia, Giappone, Turchia, Norvegia, Corea del Sud, Israele), e non la Francia;
- l'F35 sarà lo standard di riferimento di tutto il mondo; ha due punti di forza, la capacità di bassa osservabilità radar e l'elevata connettività del software di gestione. Il Capo di Stato Maggiore francese, in altri termini, afferma che i velivoli di quarta generazione siano residuali, in termini di capacità di combattimento operativo, per i nuovi scenari di confronto geopolitico e desidera avere le stesse capacità degli alleati più importanti e meno importanti, per questo sostiene l'iniziativa del nuovo velivolo franco tedesco.

Questa posizione francese, di fatto, sostiene che le pianificazioni militari degli altri paesi sono state più accorte ed efficaci di quella francese che non ha saputo dare la giusta risposta alle nuove sfide. Purtroppo, il lancio di un nuovo velivolo da combattimento di quinta generazione, con soli due paesi partecipanti, appare avventato sotto il profilo finanziario e tecnologico.

Gli USA, in previsione degli alti costi di ricerca e sviluppo delle nuove tecnologie per l'F35 hanno richiesto agli alleati di poter partecipare e finanziare (IT, GB, NL lo hanno fatto) il nuovo velivolo sin dall'inizio, ciò avrebbe garantito anche una maggiore economia di scala per i costi di produzione. Gli USA, inoltre, per garantire ancora di più l'economia di scala, hanno deciso di concentrare su una sola linea le capacità di combattimento aerotattico, ipotizzando una produzione di tremila velivoli circa.



L'Europa negli anni '80 non raggiunse una buona economia di scala per la costruzione dello EF2000; parteciparono infatti, solo quattro paesi. La Francia si dissociò e costruì il Rafale mentre gli svedesi il Grippen. L'Europa perse il momento di una maggiore aggregazione finanziando i tre velivoli, dalle caratteristiche simili, con finanziamenti, da parte dei singoli paesi, molto elevati e diseconomici.

Ora la Francia propone di ripercorrere la stessa strada degli anni '80 con il coinvolgimento,

per certi versi a sorpresa, della Germania che ha già avuto qualche disattenzione nella scelta della piattaforma UAV strategica, poi abbandonata con ripercussioni politiche importanti. L'Europa tutta ha bisogno di un nuovo velivolo da combattimento per sostituire quelli di quarta generazione ora marginali per i nuovi scenari ed è necessario generare capitali, per i soli investimenti di ricerca e sviluppo, che non potranno essere inferiori a quelli dell'F35 (50/60 mld \$ circa). Il progetto franco tedesco, quindi, appare troppo grande per le economie pur rispettabili dei due paesi, appare essere un progetto senza senso finanziario ed economico.

Per l'Europa che vuole rilanciarsi, dopo la Brexit, nel campo della difesa comune, questa è l'ultima chiamata per la costruzione di una casa comune più sicura e per consolidare una industria della difesa europea.

Correre dietro alle sirene del nazionalismo francese vuol dire rinunciare ad una industria federata e alla difesa europea, per mancanza di fiducia reciproca, vuol dire avallare i sentimenti che hanno condotto alla Brexit.

La Spagna dà segni di impazienza e guarda a ovest, il gruppo di Visegrad attende i fondi europei di sviluppo ma guarda a ovest per ricevere sicurezza.

Speriamo che le elezioni tedesche possano portare saggezza e chiarezza nel settore della difesa comune.

In ultimo, il Gen Lanata ha dichiarato che la Germania deve spendere di più per la difesa: non so a che titolo; qualora la Germania (lo ha promesso) dovesse raggiungere il 2% richiesto dagli standard NATO, gli stanziamenti difesa passerebbero dagli attuali 40 mld di \$ circa a 80 mld di \$ circa ma la Francia è già al 2% con 43,6 mld di \$. non è chiaro quindi il motivo di tale affermazione, perché con 80 miliardi, gli scenari possono cambiare notevolmente anche nel campo industriale della difesa.

*Pasquale Preziosa*

# 65° CONGRESSO INTERNAZIONALE DI MEDICINA AERONAUTICA E SPAZIALE

11 Settembre 2017 Fonte Ufficio Pubblica Informazione

Autore Ten. Col. Davide Tortora



## Più di 400 scienziati ed esperti del settore aeromedico provenienti da oltre 80 Paesi.

**S**e i sono aperti oggi i lavori del 65° Congresso Internazionale di Medicina Aeronautica e Spaziale (*65th International Congress of Aviation and Space Medicine - ICASM 2017*) che prevede la partecipazione di più di 400 scienziati ed esperti del settore aeromedico provenienti da oltre 80 Paesi.

Erano presenti alla cerimonia il Generale Ispettore Capo Enrico Tomao, Capo del Corpo Sanitario Aeronautico e Ispettore Generale della Sanità Militare, il Presidente del Consiglio Nazionale delle Ricerche, Prof. Massimo Inguscio, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli, il Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale Claudio Graziano, il Sottosegretario di Stato alla Difesa, l'On. Domenico Rossi, il Presidente del Parlamento Europeo, On. Antonio Tajani.

La comunità aeromedica mondiale discuterà dall'11 al 14 settembre 2017 presso il Consiglio Nazionale delle Ricerche sia del benessere dei milioni di passeggeri che viaggiano quotidianamente a bordo degli aerei commerciali, sia dei problemi aeromedici dei professionisti del settore, piloti ed equipaggi, militari e civili, per incrementare sempre di più la sicurezza del volo. Una specifica sessione sarà dedicata alla Cardiologia aeronautica ed alla valutazione del rischio aeromedico nel volo di piloti ed equipaggi, legato alle patologie cardiovascolari che oggi, nel mondo occidentale, sono la prima causa di morte nella popolazione generale. Legata a questa tematica è quella dell'aumento dell'età media dei piloti commerciali, fenomeno che viene studiato approfonditamente per stabilire politiche comuni di gestione dell'idoneità medica dei naviganti, in particolare di quelli ultrasessantenni. Saranno, inoltre, discussi numerosi casi clinici riguardanti

particolari patologie venute all'attenzione dei medici aeronautici e che pongono problemi importanti nel giudizio di idoneità al volo, unitamente alle tradizionali tematiche di *human factor* e gestione della fatica operativa, *aircrew performance*, addestramento aerofisiologico e *medical evacuation*.

L'Italia, dopo tanti anni, è così nuovamente al centro di una vasta aggregazione tra i più influenti rappresentanti della comunità scientifica aeromedica, donne e uomini che dedicano la loro vita alla sicurezza dei nostri voli e che desiderano condividere il loro entusiasmo e la loro determinazione con l'obiettivo di migliorare il progresso e la conoscenza nella medicina aeronautica e spaziale e trasmettere questa passione alle nuove generazioni.

Dopo il saluto delle Autorità, è avvenuta la tradizionale consegna del premio scientifico "*I Guidoniani*", dedicato ai pionieri della medicina aerospaziale del secolo scorso e assegnato ai migliori lavori originali di medicina aeronautica e spaziale (assegnato dall'AIMAS - Associazione Italiana Medicina Aeronautica e Spaziale) e di medicina del controllo del traffico aereo (assegnato da ANACNA - Associazione Nazionale degli Assistenti e Controllori della Navigazione Aerea)

È prevista anche una giornata dedicata ai *Technical Tour* in cui la nazione ospitante mostra le eccellenze nel settore aeronautico e spaziale sia dal punto di vista medico sia da quello tecnico-industriale. È indubbio che il trasporto per via aerea in completo biocontenimento di malati altamente infettivi su speciali barelle aviotrasportabili è un'eccellenza nazionale e, in particolare, dell'Aeronautica Militare e verrà illustrato ai congressisti a Pratica di Mare nella mattinata di mercoledì 13 settembre.

# 65° CONGRESSO INTERNAZIONALE DI MEDICINA AERONAUTICA E SPAZIALE

Il Congresso è stato preceduto, il giorno 10 settembre, dall'inaugurazione della mostra "Cieli Futuristi", dedicata al movimento denominato Aeropittura, molto attivo negli anni '30 del secolo scorso, nei saloni di rappresentanza di Palazzo Aeronautica per tutta la durata del Congresso.



L'Associazione Italiana di Medicina Aeronautica e Spaziale (AIMAS), costituita nel 1952, è una Società con esclusive finalità scientifico-culturali, che rappresenta la naturale confluenza del pensiero aeromedico italiano, riconoscendo le proprie origini nelle prime intuizioni, osservazioni e ricerche dei grandi nomi della fisiologia del '900. Su un primo filone universitario si è progressivamente innestato il crescente contributo degli Ufficiali medici del Corpo Sani-

tario Aeronautico che, nei decenni seguenti, ha costituito il "corpus" della scienza aeromedica italiana, arricchito da contributi di numerosi scienziati, specialisti, docenti universitari, appassionati cultori ed operatori civili tra i quali il Servizio Assistenza Sanitaria ai Naviganti del Ministero della Salute (SASN), l'ENAC, l'ENAV, l'ANSV e l'Agenzia Spaziale Italiana. È attualmente Presidente dell'AIMAS il Generale Ispettore Capo Enrico Tomao, Capo del Corpo Sanitario Aeronautico e Ispettore Generale della Sanità Militare.

L'Associazione, accreditata presso il Ministero della Salute quale Provider per l'educazione continua in medicina del personale sanitario (ECM), è presente anche a livello internazionale in quanto parte integrante della European Society of Aerospace Medicine e società affiliata delle più importanti associazioni mondiali quali l'Aerospace Medical Association (AsMA) e l'International Academy of Aviation and Space Medicine (ICASM).

L'AIMAS organizza annualmente, finalizzati all'aggiornamento dei suoi associati, una serie di eventi scientifici (Congresso Nazionale, Giornate scientifiche, workshop) nel corso dei quali, alla presenza di autorevoli personalità del mondo scientifico, sono affrontati argomenti di fisiologia aerospaziale, medicina clinica aeronautica, Human Factor, medicina legale aeronautica, medicina operativa, con particolare riguardo a tutto ciò che la ricerca aerospaziale può rappresentare come beneficio per la vita di tutti i cittadini.



## Convegno di studi sulla Costituzione organizzato dalla Scuola Volontari di Truppa AM

Fonte Scuola Volontari di Truppa AM - Taranto

Autore Cap. Francesco Fanigliulo



### Gli Allievi VFP1 del 22° Corso "Chirone II" si sono confrontati con studenti e docenti del territorio su importanti tematiche culturali e sociali.

**V**enerdì 22 settembre, si è svolto presso la Scuola Volontari di Truppa A.M. (SVTAM) di Taranto un Convegno di Studi intitolato "Donna Italia. Storia di un'allegoria e di una nazione alla vigilia dei 70 anni della Costituzione Repubblicana", alla presenza delle autorità civili e militari della città jonica.

L'evento, voluto dal Colonnello Fabio Dezi, Comandante della SVTAM, in un'ottica di condivisione delle tematiche culturali e di consolidamento dei rapporti istituzionali con il territorio, si è svolto con il patrocinio del Comune di Taranto e dell'Università degli Studi di Bari "Aldo Moro" e ha visto, quale relatrice, Nicoletta Bazzano, Professore Associato dell'Università degli Studi di Cagliari con il contributo qualificato di alcuni docenti universitari che hanno impreziosito il dibattito con i loro pregiatissimi interventi.

Il momento formativo è stato, in assoluto, il primo Convegno di Studi organizzato per celebrare il prossimo 70° anniversario della Costituzione Repubblicana e ha preso spunto dagli studi storico-giuridici sviluppatasi attorno alle tematiche sull'allegoria femminile dell'Italia dall'antichità ai giorni nostri e sulla genesi del concetto occidentale di democrazia; gli Allievi VFP1 del 22° Corso "Chirone II" e i numerosi studenti, provenienti sia dagli Istituti Superiori che dal Polo Universitario della città di Taranto, hanno analizzato in maniera attiva i valori etici e democratici presenti nella nostra Costituzione dando vita ad un interessante momento di confronto nel quale hanno condiviso costruttivamente importanti tematiche di natura culturale e sociale.

Al termine della serata, il Colonnello Dezi, nel ringraziare le autorità e gli ospiti presenti, ha voluto rimarcare l'importanza dei temi trattati sottolineando come: **"la vita degli italiani negli ultimi 70 anni è stata accompagnata dalla Costituzione e oggi, più che mai, deve continuare a essere un punto di riferimento imprescindibile per i cittadini e le giovani generazioni come quelle che oggi sono presenti numerose in quest'aula magna"**.

Il Convegno si è svolto nell'ambito delle iniziative di carattere culturale e didattiche intraprese dalla SVTAM quale Ente di Formazione dell'Aeronautica Militare, la missione del reparto infatti, è quella di provvedere alla formazione militare e morale del personale di truppa destinato a prestare servizio in Aeronautica Militare nonché alla relativa istruzione professionale specifica.



# L'ultimo degli Sparvieri compie 100 anni



**Il 1 Novembre 2017 nella sua residenza in Roma, il Gen. S.A. M.A.V.M. Cesare Palmieri, Capo Corso dello Sparviero ha festeggiato il 100° compleanno insieme ad una rappresentanza dei Corsi Sparviero della 2<sup>a</sup>, 3<sup>a</sup>, 4<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> generazione.**

**L'**evento, già notevole in sè, è stato reso particolarmente prezioso dalla presenza, unica nella storia dei Corsi Sparviero e forse dell'intera Aeronautica Militare, di ben 5 Capi Corso:

Sparviero: GSA Cesare Palmieri

Sparviero II: GSA Gianni Franco Scano

Sparviero III: GSA Fernando Giancotti (attuale Comandante la Squadra Aerea)

Sparviero IV: T.Col. Morgan Lovisa

Sparviero V: 1° Asp. Giorgio Morbis



Nel corso dell'incontro, elegantemente ed impeccabilmente organizzato dalla consorte del Gen. Palmieri, Signora Maria Teresa, il Gen. Giancotti ha letto la lettera che il Capo di SMA, Gen. S.A. Enzo Vecciarelli ha inviato a nome di tutta l'AM per la speciale occasione, ricordandolo come uno dei "fratelli maggiori" che hanno saputo tramandare e rendere immortale l'essenza della missione della FA: il bene della collettività, prerogativa che ha portato la FA ad essere orgogliosa del suo passato, consapevole del suo presente, e confidente in un futuro ricco di soddisfazioni. Queste parole, ben tagliate sulla figura e sull'esperienza professionale del Gen. Palmieri, e le testimonianze di affetto portate dai rappresentanti di tutti i Corsi Sparviero e dal Presidente dell'Associazione "Gente del 15°" (G.D.A.(a) Giacomo De Ponti dello Sparviero 3°), di cui il Gen. Palmieri è Socio Onorario per essere una radice importante della storia del 15° Stormo, hanno commosso il festeggiato che ha voluto intrattenere i suoi ospiti con numerosi racconti ed aneddoti della sua ricchissima esperienza aeronautica.

Una torta decorata con il gagliardetto dei Corsi Sparviero ed un caldo e sentito brindisi con l'irrinunciabile ed apprezzatissimo "Gheregheghez" alla salute del festeggiato ed alle fortune degli Sparvieri e dell'AM ha concluso la giornata di festa per il Gen. Palmieri e di impareggiabile arricchimento per gli Sparvieri presenti.

Preziosissimo connubio di vitalità ed esperienza, nel suo entusiasmo e nella sua apertura e particolare vicinanza alle nuove generazioni, il Generale Palmieri è un testimone unico della ricchezza del patrimonio umano dell'Aeronautica Militare.

Il Generale Palmieri, nato a Brescia il 1° Novembre 1917, entrò in Accademia, in quegli anni presso la Reggia di Caserta, il 1° Dicembre 1937 nel Corso Sparviero, sezione "D". Il Corso Sparviero fu chiamato subito, nel Maggio 1940 anticipando la fine dei corsi accademici, agli eventi drammatici del secondo conflitto mondiale: dei 266 Allievi ammessi alla 1<sup>a</sup> classe, 122 furono i Caduti, 3 le Medaglie d'Oro al V.M., 156 le Medaglie d'Argento al V.M., 119 le Medaglie di Bronzo al V.M. Fu pilota nella specialità Ricognizione Marittima Lontana, che lui stesso definisce silenziosa e terribile, sugli idro Cant Z 501 nell'85° Gruppo RML - 146<sup>a</sup> Squadriglia, partecipando, fra le tante missioni di guerra, alla "Battaglia di mezzo Agosto" (1942); fu poi vice Comandante dell'82° Gruppo Idro ed ancora vice Comandante dell'84° Gruppo Idro nel Comando Soccorso della rinata Aeronautica Militare su Cant Z 506. Per la sua attività in guerra è stato insi-



# Passaggio di consegne negli Alti Comandi A.M.

## Al vertice del Comando delle Scuole A.M. / 3<sup>a</sup> Regione Aerea

Autore T.Col. Domenico Spalluto

Mercoledì 20 settembre, si è svolta presso il Quartier Generale del Comando Scuole A.M. / 3<sup>a</sup> Regione Aerea di Bari Palese la solenne cerimonia di passaggio di consegne tra il Generale di S.A. Fernando Giancotti, Com.te uscente, ed il Generale di S.A. Umberto Baldi, subentrante. Il Capo di SMA, Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli, ha presieduto l'evento, alla presenza delle più alte Autorità civili, religiose e militari del territorio, delle Bandiere di Istituto dell'Accademia Aeronautica, del 61° Stormo di Lecce nonché dei Labari e delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma.

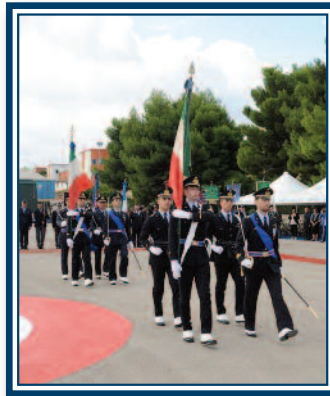
**I**l Gen. Giancotti, destinato ad assumere l'incarico di Comandante della Squadra Aerea, nel suo intervento di commiato, ha ringraziato la città di Bari e tutto il personale per la meravigliosa parentesi di 14 mesi trascorsi intensamente in Puglia: **“il primo allievo del Comando Scuole sono stato io. Ho trovato processi formativi, addestrativi e selettivi all'avanguardia ed insieme abbiamo avviato ulteriore innovazione verso quell'Aeronautica 4.0. auspicata dal Sig. Capo di SMA. Insieme stiamo lavorando per formare il futuro della Forza Armata e lo facciamo, in maniera moderna, creativa e coesa per realizzare l'idea di un'organizzazione fortemente connessa in rete, adattiva e densa di scambi.. Un pensiero va poi alla meravigliosa terra di Puglia dove ho trascorso diversi anni della mia vita professionale presso il 36° Stormo di Gioia del Colle e che nell'ultimo anno qui a Bari mi ha consentito di vivere in una comunità allargata facendo sistema con la mente e col cuore. Nel dispiacere di lasciare tutto questo, l'entusiasmo per il nuovo imminente incarico di Comandante della Squadra Aerea e la serenità derivante dalla designazione quale Comandante delle Scuole del Gen. Baldi che si distingue per grande esperienza, buonsenso e profonda correttezza e attraverso il quale sarà possibile attivare una squadra più potente caratterizzata dalla capacità di garantire coerenza strategica nel tempo oltre che nel momento.”**

Il Gen. Baldi ha sottolineato il grande onore riservatogli all'atto dell'affidamento di questo prestigioso incarico che unitamente a quello di Direttore della DIPMA determina una assai significativa responsabilità nel campo della formazione e della gestione delle

risorse umane della nostra Forza Armata. **“La nostra missione sarà assolta solo se prima del saper fare riusciremo ad insegnare il saper essere, in servizio come nella vita privata, con stile ed esemplarità, non alla ricerca sterile del grado ma dell'essere in grado. Considero l'elemento umano la risorsa più importante della Forza Armata e la mia azione di comando sarà improntata all'umiltà ed al coraggio: umiltà di saper ascoltare con mente aperta ed onestà intellettuale tutti i collaboratori valorizzandone il contributo di pensiero e azione; il coraggio di saper decidere sulla scorta delle proprie convinzioni, assumendone i relativi rischi. Doti valoriali che assumono un senso profondo e creano effetti potenti quando sono ben presenti nella vita attraverso il rispetto profondo delle persone”.** In chiusura del discorso, il Gen. Baldi ha rivolto un pensiero grato al Gen. Giancotti sottolineando come spesso i percorsi umani e professionali di entrambi si siano incrociati condividendo comune sentire ed obiettivi. **“Proprio per questo nel segno di una preziosa continuità e reciproco confronto sarà possibile promuovere le caratteristiche, le capacità e le competenze dei singoli per puntare all'eccellenza umana e professionale del personale dell'Aeronautica Militare.”**

Il Capo di Stato Maggiore, infine, ha evidenziato la propria soddisfazione nell'aver riscontrato una sincera armonia tra il personale dell'Aeronautica Militare ed il territorio di Bari. Tale connubio ha potuto verificarsi grazie all'eccellenza del lavoro svolto sul territorio ed ad una naturale unità di intenti che affonda le radici in un contesto di valori profondi. Il passaggio di consegne è un momento che caratterizza tutte le organizzazioni complesse che fanno del cambiamento consapevole, sistemico e condiviso il proprio marchio di fabbrica. Il Gen. Giancotti assieme al personale del Comando Scuole ha saputo interpretare in maniera egregia tutto questo tenendo ben presente la visione dell'Aeronautica 4.0 rendendola, di fatto, più coesa e più utile al Paese. Ciò antepoendo l'interesse comune.

**“L'Aeronautica Militare ha dedicato 75 anni della sua storia alla salvaguardia della democrazia e questo deve essere sottolineato a chiare lettere in tutti i contesti possibili ed immaginabili”.** Nel rinnovare la fiducia al Gen. Giancotti per il nuovo imminente incarico al vertice del Comando Squadra Aerea, il Gen. Vecciarelli ha ribadito la convinzione che il Gen. Baldi saprà continuare egregiamente l'opera del suo predecessore ricoprendo il duplice incarico di Comandante delle Scuole e di Direttore della DIP-



# Passaggio di consegne negli Alti Comandi A.M.

MA dando al ciclo formativo e di impiego la necessaria continuità in un'ottica di massima ottimizzazione ed efficacia".

Nella serata precedente, quale atto conclusivo del suo periodo di Comando a Bari, il Gen. Giacotti ha sottoscritto con la Professoressa Paola Adinolfi, Direttore del Centro Interdipartimentale per la Ricerca di Diritto Economia e Management della Pubblica Amministrazione (CIRPA) dell'Università di Salerno, un accordo quadro volto alla collaborazione nell'ambito dell'attività di formazione, ricerca e sperimentazione di comune interesse. Un atto a chiusura dell'intenso pe-



riodo di Comando che rientra, a pieno titolo, nell'approccio "Apriamo la Formazione al Mondo (AFAM) adottato nei confronti dei contesti accademici, scientifici e della ricerca al fine di orientare, sempre più, i percorsi formativi, addestrativi e selettivi della Forza Armata verso un "sistema della conoscenza". Il Comando Scuole dell'Aeronautica Militare assicura la selezione, il reclutamento, la formazione militare, culturale e professionale dell'Aeronautica e l'addestramento al volo, a livello di eccellenza internazionale, attraverso lo studio e l'adozione di innovative metodologie.

## Al vertice del Comando Squadra Aerea

Venerdì 6 ottobre, presso il 51° Stormo di Istrana (TV), si è svolta la cerimonia di passaggio delle consegne al vertice del Comando Squadra Aerea (C.S.A.), tra il Generale di Squadra Aerea Franco Girardi, Comandante uscente ed il Generale di Squadra Aerea Fernando Giacotti, Comandante subentrante. All'evento, presieduto dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare (A.M.), Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli, hanno preso parte anche Autorità militari, civili ed alcune rappresentanze delle articolazioni operative dipendenti dal C.S.A., con i relativi standardi e la presenza della Bandiera di Guerra del 51° Stormo. Il Generale Girardi, durante l'intervento di commiato, ha esordito ricordando il valore dei numerosi caduti per la Patria che sono stati riferimento prezioso in un percorso umano e professionale esaltante costantemente orientato al servizio della collettività. Dopo aver ringraziato tutto il personale del Comando Squadra Aerea che, adoperandosi quotidianamente, con sacrificio e professionalità, ha saputo agevolare l'azione di comando intrapresa, ha voluto citare l'azione meritoria di tutti i diretti collaboratori, dei Comandanti, definiti veri e propri "eroi" del quotidiano, visto il periodo di incertezza e di ristrettezze economiche a fronte di sempre maggiori responsabilità, ed infine, del personale Specialista "vera colonna portante dell'A.M.". Lascio oggi un'Aeronautica diversa da quella conosciuta da giovane pilota, un'Aeronautica in buona salute, moderna e tecnologica, preparata ed orientata al futuro, in grado di esprimere capacità operative di assoluto livello. Ringrazio, infine, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica per avermi affidato il Comando più importante della Forza Armata e faccio un sentito augurio al Gen. Giacotti. "Ad entrambi l'auspicio di coronare traguardi sempre più preziosi perché il vostro successo sarà quello della nostra amata Arma Azzurra".

Il Generale Giacotti dopo aver ringraziato il Capo di Stato Maggiore per il prestigioso incarico conferitogli al culmine di un

percorso umano e professionale vario e sfidante ha sottolineato come proprio il Comando Squadra Aerea concretizzi, nei fatti, la Missione dell'Aeronautica Militare e la relativa capacità operativa fuori e dentro dai confini nazionali, a costante tutela della sicurezza. Un percorso che di fronte a nuove sfide sorprendenti ed insidiose deve necessariamente passare attraverso un approccio sistemico volto ad integrare tutte le capacità mediante l'estremo potenziale della dimensione digitale e la continua tensione verso una leadership di eccellenza. Tutto questo non può prescindere da un quadro di valori propri della Forza Armata che fa dello spirito di servizio il principale pilastro di vicinanza alla collettività. Nel testimoniare la gratitudine nei confronti del Generale Girardi, prezioso interprete dei citati valori nell'arco di un'intera carriera al servizio del Paese, il Gen. Giacotti, ha terminato il proprio intervento tributando un sentito saluto alle Bandiere dei gloriosi Stormi che negli anni hanno scritto la storia dell'aviazione italiana e attraverso queste a tutto il personale.

L'auspicio è che insieme ed in sintonia con l'intera Forza Armata si possa migliorare la qualità e l'efficacia del nostro servizio al Paese perché, come recita la nostra preghiera, "nessun'ombra sfiori la nostra terra".

La cerimonia si è conclusa con l'intervento del Capo di Stato Maggiore A.M. che, dopo aver salutato le Autorità e gli ospiti intervenuti, ha reso omaggio all'operato del Generale Girardi. Ha poi voluto ringraziare le comunità che ospitano gli Enti Aeronautici creando un connubio Aeronautica/territorio che è di esempio per il Paese. Si è infine rivolto al Generale Giacotti augurandogli buon lavoro e di operare a stretto contatto con i Comandi dipendenti per avere un polso aggiornato sulle problematiche quotidiane e per meglio concepire quelli che devono essere le proposte di aggiornamento della Forza Armata.



*Autore 1° M/Illo DE ROSA Eduardo*

# Avvicendamento nei Comandi A.M.

## Al Comando delle Forze di Supporto e Speciali

Autore T. Col. SPALLUTO Domenico



**Lunedì 16 ottobre. Giornata densa di significato ed emozioni presso l'Aeroporto militare di Centocelle per la cerimonia di passaggio di consegne al vertice del Comando delle Forze di Supporto e Speciali (CFSS) tra il Generale di Divisione Aerea Roberto BOI, Comandante uscente ed il Generale di Divisione Aerea Gianpaolo MINISCALCO, Comandante subentrante.**

**L'**evento presieduto dal Generale di Squadra Aerea Fernando GIANCOTTI, Comandante della Squadra Aerea, ha visto la presenza del Comandante del C.O.I., Ammiraglio di Squadra Giuseppe Cavo Dragone, nonché degli ex Comandanti del CFSS.

Il Generale BOI destinato ad assumere il nuovo incarico di Capo Reparto Supporto Operativo nell'ambito del Comando Operativo di Vertice Interforze ha voluto riconoscere a tutto il personale del Comando e degli Enti dipendenti l'estrema valenza del lavoro svolto tanto da esprimere, tra l'altro, oltre il 43% delle ore annuali volate complessivamente dall'Aeronautica Militare. "Un Comando che, per varietà di tematiche operative, ha costituito per me una esperienza professionale indimenticabile. Un Comando veramente "speciale" ben oltre il significato contenuto nel nome, per tipologia di mezzi impiegati, per varietà di missioni svolte e, soprattutto, per le caratteristiche del personale che lo compone. Il mio pensiero va al processo in atto di riorganizzazione della Forza Armata per sottolineare come il CFSS meriti una attenzione "speciale". Siamo, infatti, Force provider per l'impiego di uomini e mezzi con una spinta caratterizzazione interforze ed interagenzia".

Il Generale Miniscalco nel ringraziare il Generale Giancotti per la rinnovata fiducia accordatagli si è rivolto ai Comandanti dei Re-

parti dipendenti chiedendo di continuare a operare nel loro delicatissimo incarico con assoluta dedizione e onestà d'intenti: "siete coloro che realizzano materialmente l'operatività della Forza Armata e l'organizzazione di staff che dirigo. Lavorerò affinché voi possiate esprimere al meglio le singole capacità." Ha rimarcato, inoltre, l'importanza del significato del termine "Supporto" contenuto nella titolazione dell'Ente certo di poter continuare, grazie alla qualità del personale, il cammino verso l'eccellenza operativa intrapreso in questi anni dal Generale Boi.

In chiusura il Generale Giancotti dopo aver salutato l'Ammiraglio Cavo Dragone, le Autorità presenti, i colleghi ed il personale del C.F.S.S. ha ringraziato il Generale Boi per l'egregio lavoro svolto nella certezza di trovare naturale continuità nell'opera del Generale Miniscalco. Ha evidenziato, inoltre,

come una così sentita partecipazione alla cerimonia abbia rappresentato un chiaro segnale di una sempre più stretta e sostanziale vicinanza e collaborazione piuttosto che formale adempimento.

"Per rispondere a sfide molto complesse e mutevoli solo un approccio di sistema, insieme interforze e interagenzia, come declinato nella Missione e Visione dell'Aeronautica Militare, può portare al conseguimento degli obiettivi fissati.

Oggi celebriamo il passaggio del Comando in un'area Operativa di primaria importanza. La rivoluzione degli scenari in cui operiamo e la loro imprevedibilità hanno reso la dimensione informativa più complessa e cruciale che mai; la mobilità delle forze ed i moltiplicatori di forze come il rifornimento in volo e l'utilizzo innovativo dello spettro elettromagnetico insieme alla capacità di proteggere le forze proiettate e di condurre operazioni speciali legate alla missione Aeronautica divengono elementi chiave e parte integrante del potere aereo, per affrontare quelle sfide laddove originano, con probabilità di successo.

Infine, il Gen. Giancotti ha rivolto un ideale abbraccio al personale: "dobbiamo al nostro Paese il saper operare come una grande squadra: una squadra di successo. Ciò passa prima di tutto dal cuore. So che la nostra gente sa far pulsare un grande cuore, potente e generoso, quando esprime il suo servizio al Paese. Sappiate che ciò è ben compreso e molto apprezzato. Col cuore e con una mente capace di comprendere e di innovare faremo sempre meglio."

Il Comando delle Forze di Supporto e Speciali (CFSS) dipende dal Comando della Squadra Aerea. Costituisce il polo di eccellenza per la Forza Armata nell'ambito del Combat Support, il complesso di capacità operative che racchiude tra le altre l'Airlift Transportation, l'Air-to-Air Refueling, il Combat SAR, la Force Protection e le Special Operation.

# Avvicendamento nei Comandi A.M.

## Cambio al comando del 41° Stormo e dell'Aeroporto di Sigonella

Il Colonnello Frare subentra al Colonnello Fedele dopo due anni di intensa attività



**G**iovedì 5 ottobre 2017 si è svolta la cerimonia di avvicendamento al comando del 41° Stormo Antisom e dell'Aeroporto di Sigonella tra il Comandante uscente Colonnello Pilota Federico Fedele e il subentrante Colonnello Pilota Francesco Frare.

L'evento è stato presieduto dal Comandante le Forze di Supporto e Speciali dell'Aeronautica Militare, Generale di Divisione Aerea Roberto Boi, alla presenza del neo Ispettore dell'Aviazione per la Marina, Generale di Brigata Aerea Amedeo Magnani, delle Autorità militari e civili della Sicilia Orientale, delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma delle provincie di Catania e Siracusa e di tutto il personale della Base Aerea schierato. Presenti anche le rappresentanze di studenti degli Istituti Aeronautici del Ferrarin di Catania, del Besta di Ragusa e del Majorana di Gela.

Il Colonnello Fedele durante il proprio discorso di commiato ha ripercorso l'impegnativo periodo di comando.

Il Colonnello Frare, nell'auspicare il prosieguo dei già saldi vincoli di collaborazione ed amicizia con tutte le realtà territoriali presenti e non, ha chiesto al personale dipendente di continuare a mettere a disposizione dell'Istituzione la propria professionalità, in quanto "in un momento storico in cui le risorse non abbondano, è necessario fare squadra, una squadra compatta e determinata per fare emergere quelle eccellenze collettive che ci permetteranno di assolvere pienamente la missione assegnata come hanno saputo fare i nostri predecessori, in pace ed in guerra, esprimendo in sicurezza la massima operatività".



Il Generale Magnani, nominato dal 2 ottobre scorso Ispettore dell'Aviazione per la Marina, nel proprio intervento, ha lodato l'operato del Colonnello Fedele per aver portato a compimento tutti gli obiettivi assegnati dalla Forza Armata e ha augurato un buon lavoro al Colonnello Frare.

La significativa presenza della Sezione ANUA di Catania, come appare da quest'ultima foto scattata durante la consegna del crest ANUA al Col. Fedele, mostra quanto siano attivi i rapporti sociali tra Sodalizio e Stormo.

Il Pres. Luigi Barzaghi ha anche donato al Gen. Magnani ed al Col. Frare il libro "C'era una volta" di Corrado Deodato.



## Scuola Interforze per la Difesa NBC: avvicendamento del Vice Comandante

Fonte SMD - Ufficio Pubblica Informazione



**Rieti, 3 ottobre 2017.** Si è svolta ieri presso la Caserma "A. Verdirosi" sede della Scuola Interforze per la Difesa NBC (Nucleare Biologica e Chimica), la cerimonia di avvicendamento nell'incarico di Vice Comandante e Direttore dei Corsi, tra il Capitano di Vascello Angelo D'Aniello e il Colonnello dell'Aeronautica Renato Feliciani. Il passaggio di consegne, è avvenuto alla presenza del Comandante dell'Istituto militare Interforze, Generale di Brigata Sossio Andreottola, e di tutto il personale militare e civile dell'Ente. Dopo quattro anni di servizio alla Scuola, il Capitano di Vascello D'Aniello lascia al parigrado dell'Aeronautica Feliciani, il prestigioso incarico di Vice Comandante e Direttore dei Corsi dell'Istituto militare Interforze, accreditato "Polo d'eccellenza Nazionale ed Internazionale", che specializza nella difesa CBRN (Chimico Biologico Radiologico Nucleare) tutto il personale delle Forze Armate e dei Corpi Armati dello Stato nonché dei Dicasteri e delle Organizzazioni civili coinvolte nello specifico e delicato settore CBRN.



## Avvicendamento nell'incarico di Ispettore dell'Aviazione per la Marina



**Mercoledì 4 ottobre,** presso lo Stato Maggiore della Marina Militare, alla presenza del Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, Ammiraglio di Squadra Valter Girardelli, ha avuto luogo una sobria cerimonia di avvicendamento nell'incarico di Ispettore dell'Aviazione per la Marina, tra il Generale di Brigata Aerea Roberto Cattaneo, Ispettore uscente, e il Generale di Brigata Aerea Amedeo Magnani, Ispettore subentrante.



## 1° R.G.A.M. di Villafranca (VR)

**Mercoledì 27 settembre,** presso la sede del 1° Reparto Genio A.M. di Villafranca di Verona, ha avuto luogo la cerimonia di passaggio di consegne tra il Colonnello Pasquale BIZZARRO, Comandante uscente, ed il Colonnello Renato VELLA, Comandante subentrante.

All'evento, presieduto dal Generale Ispettore Alberto DE RUBEIS, Capo del Servizio Infrastrutture del Comando Logistico A.M., hanno presenziato anche Comandanti e rappresentanti, in servizio o in quiescenza, dei Comandi sovraordinati e degli Enti supportati dal 1° R.G.A.M. Il Generale DE RUBEIS, ha evidenziato come la meritoria opera svolta abbia consentito al Servizio Infrastrutture del Comando Logistico di ultimare il processo di unificazione dei tre Reparti Genio dipendenti, iniziato quasi venti anni fa e resosi assolutamente necessario per individuare le sinergie indispensabili alla sopravvivenza funzionale del comparto infrastrutture della Forza Armata.



## Al 2° Reparto Genio AM Ciampino

**Giovedì 14 settembre** ha avuto luogo la cerimonia di passaggio di consegne tra il Colonnello Mauro Cassata, Com.te uscente, ed il Colonnello Stefano Cimichella, Com.te subentrante. All'evento, presieduto dal Generale Ispettore Alberto De Rubeis, Capo del Servizio Infrastrutture del Comando Logistico A.M., hanno presenziato anche Comandanti e rappresentanti, in servizio o in quiescenza, dei Comandi sovraordinati e degli Enti supportati dal 2° RGAM.



.....(omissis)..... Il Generale De Rubeis ha evidenziato come nell'ultimo biennio, grazie al lavoro di tutto il personale del Servizio e dei tre Reparti Genio, sia stato raggiunto l'obiettivo di un nuovo e più attuale paradigma per la manutenzione delle infrastrutture, impostato su tre direttrici fondamentali:



# Avvicendamento nei Comandi

- **accurata** ricognizione delle infrastrutture operative dei principali enti di Forza Armata per definire una programmazione della manutenzione che garantisca il miglior costo/efficacia e chiarezza di obiettivi e risorse;
- **implementazione** di un nuovo sistema di gestione delle pavimentazioni di volo, unico in Italia, basato su metodologie scientifiche ampiamente consolidate a livello mondiale;
- **valutazione** degli indici più significativi delle pavimentazioni di volo attraverso macchine ad alta efficienza di recente acquisizione per raggiungere la certificazione degli aeroporti militari. Il Generale De Rubeis ha poi ringraziato tutto il Reparto per l'eccellenza del lavoro costantemente svolto.

*Stralcio art. di T.Col. Claudio De Marchis*

## Al Comando del 16° Stormo



**Mercoledì 27 settembre**, presso il 16° Stormo “Protezione delle Forze” di Martina Franca (Ta), ha avuto luogo la cerimonia di avvicendamento tra il **Colonnello Giorgio Piccirillo** e il **Colonnello Giampaolo Marin, comandante subentrante**.

Il “passaggio di consegne” è stato presieduto dal Generale di Divisione Aerea Roberto Boi, Comandante le Forze di Supporto e Speciali, da cui il Reparto dipende. All'evento hanno preso parte il Vice Prefetto Vicario di Taranto, S.E. Dott. Mario Volpe, il Sindaco di Martina Franca, dott. Franco Ancona e le più alte autorità civili, religiose e militari del territorio.

Il 16° Stormo “Protezione delle Forze”, costituito il 25 maggio 2004 presso il sedime di Martina Franca, garantisce sicurezza e protezione terrestre al personale, ai mezzi e materiali, nonché a installazioni e infrastrutture di particolare interesse per la Forza Armata, in ambito nazionale ed internazionale. Tra le capacità del Battaglione Fucilieri dell'Aria, il Joint Terminal Attack Controller (JTAC), che consente di interagire con piattaforme aeree, navali e terrestri, dirigendo il supporto aereo a favore delle unità amiche operanti sul terreno. Un'attività che può essere svolta da posizioni avanzate, anche in territorio ostile. Lo stesso Battaglione ha altresì acquisito di recente la capacità di Extraction Force, tesa ad assicurare il recupero di personale isolato in contesti operativi particolarmente critici.

Il Reparto martinese funge inoltre da polo addestrativo nazionale di Forza Armata nel settore della Difesa Terrestre (D.T.). Gli istruttori del Gruppo Addestramento curano inoltre l'intenso iter che porta all'acquisizione della qualifica di Fuciliere dell'Aria.

*Stralcio da art. del Cap. Massimo Battista*

## Al Centro di Formazione Aviation English



**Martedì 19 settembre**, presso il Centro di Formazione Aviation English (Cen.For.Av.En.) di Loreto (Ancona), si è svolta la cerimonia di avvicendamento del Comandante tra il Colonnello Stefano Gensini, uscente, ed il Colonnello Davide Salerno, subentrante. L'evento è stato presieduto dal Generale di Brigata Aerea Enrico Degni, Comandante l'Accademia Aero-nautica di Pozzuoli, che ha sottolineato come nel contesto di cambiamento dell'Aeronautica Militare, “... questo Centro di Formazione è stato ed è un testimone di eccellenza per ... realizzare un insegnamento all'avanguardia nel settore linguistico e rispondere alle nuove necessità formative derivanti proprio dal nuovo contesto internazionale, interforze ed interagenzia in cui siamo chiamati ad operare”.

*Stralcio da art. del T.Col. Roberto Visintini*

## Allievi dell'Accademia Aeronautica – corso Urano V – visitano la 4ª Brigata di Borgo Piave

Lunedì 25 e martedì 26 settembre, gli allievi ufficiali del Ruolo delle Armi del corso Urano V dell'Accademia Aeronautica di Pozzuoli sono stati ospiti della 4ª Brigata Telecomunicazioni e Sistemi per la Difesa Aerea e l'Assistenza al Volo di Borgo Piave. La visita rientra nel piano di formazione previsto per gli Allievi Ufficiali al termine del primo anno di corso, finalizzato ad acquisire le nozioni di base relative alle professionalità previste per l'Ufficiale del Ruolo delle Armi Normale.



Al termine dei due giorni di attività presso la Brigata, la delegazione del Corso Urano V è stata salutata dal Comandante della 3ª Divisione del Comando Logistico, nonché padrino del corso Urano III, Generale di Brigata Sergio Scalesi che si è soffermato a parlare dei possibili impieghi futuri degli Ufficiali del Ruolo delle Armi.

**Cari Soci,**

il mio intervento verterà esclusivamente sulla proposta di fusione ANUA – Tripla A.

Ritengo opportuno fare un brevissimo excursus sulla fusione delle due Associazioni, problema che ha origini lontane. La prima proposta fu fatta dal Gen. Tei, Capo di S.M., al Gen. Tricomi, all'epoca Presidente della nostra Associazione. Non se ne fece nulla perché l'ANUA propose una "Confederazione" tra le due Associazioni, in modo da lasciare in vita la nostra. La proposta non fu accolta dalla Tripla A che avrebbe preteso il nostro scioglimento in essa, sulla base del loro superiore numero di iscritti (35.000 circa la AAA, circa 1000 noi).

Recentemente è stata di nuovo proposta una fusione (non so se da parte dello S.M. o dell'ANUA e Cesare D'Ippolito potrà essere più preciso sull'argomento) e a questo punto, per non perdere la nostra caratteristica di "Associazione di categoria", è nata l'idea di far confluire sia la Tripla A che l'ANUA in un unico nuovo organismo denominato "ASSOCIAZIONE NAZIONALE AVIATORI D'ITALIA".

Mentre in un primo momento sembrava che la Tripla A fosse d'accordo, successivamente la proposta è stata rigettata con il risultato attuale che prevederebbe la totale scomparsa dell'ANUA a favore esclusivamente della Tripla A.

Nel corso dell'Assemblea di Venezia la maggioranza degli intervenuti, tra cui il rappresentante della Sezione di Latina, ha votato per la prosecuzione delle trattative con la Tripla A (anche se non so per ottenere cosa).

Al riguardo, faccio le seguenti osservazioni:

- Il diritto dei Cittadini Italiani di associarsi è espressamente previsto dalla Costituzione (Art.18);
- L'ANUA è una libera Associazione, a suo tempo riconosciuta dai competenti organismi e NESSUNO ne può imporre lo scioglimento a meno che non si perseguano fini contrari all'ordine pubblico e al buon costume;
- Lo scioglimento può essere deliberato solo dall'Assemblea Straordinaria dei Soci, come previsto dallo Statuto e, non prevedendo lo stesso Statuto uno specifico quorum, sarebbe necessario ricorrere all'ultimo comma dell'art.21 del Codice Civile che espressamente recita: "Per deliberare lo scioglimento dell'Associazione e la devoluzione del patrimonio occorre il voto favorevole di almeno  $\frac{3}{4}$  degli associati (il75%)".
- Si potrebbe avanzare una critica nei confronti dei nostri Organismi Centrali che, prima di iniziare qualsiasi tipo di trattativa volta alla fusione dei due enti, avrebbero dovuto consultare la base, dunque le Sezioni Territoriali, il che non risulta sia mai avvenuto prima dell'Assemblea di Venezia e del relativo O.D.G. peraltro giunto a noi solo dopo la nostra Assemblea di Sezione.

Di conseguenza, non ritengo possibile che il rappresentante della Sezione di Latina abbia votato a nome della Sezione stessa che

ancora non conosceva, come ho detto, l'O.D.G. Una volta venuti a conoscenza dell'O.D.G., dunque, all'Assemblea di Venezia è stata presentata dal nostro delegato una richiesta di posticipo di qualsiasi decisione da rimandare all'indomani di specifiche Assemblee Straordinarie di Sezione indette per discutere l'argomento, propedeutiche alla convocazione di un'Assemblea Straordinaria Nazionale. Non mi risulta che tale nostra proposta sia stata presa in considerazione poiché il verbale dell'Assemblea, da poco pervenutoci, non ne fa cenno.

Lasciatemi dire due parole sulle proposte del Gen. Zandonà: Costituzione di sezioni ex ANUA in attesa che i Soci ANUA si iscrivano alla AAA e istituzione presso il CESMA di una Sezione dedicata a studi giuridici.

Sulla prima non mi esprimo: la ritengo semplicemente inaccettabile. Chiunque di noi può liberamente iscriversi alla AAA e rimanere socio ANUA (molti di noi già lo sono). Le due posizioni non sono incompatibili, se mai sarebbe incompatibile ricoprire cariche sociali in entrambi i sodalizi.

Per quanto concerne la seconda proposta, la ritengo meritevole di attenzione: se la AAA è d'accordo, potrebbe costituirsi una sezione di studi giuridici presso il CESMA, affidata all'ANUA, senza che quest'ultima si estingua.

Quanto sopra detto, faccio a questa Assemblea le seguenti proposte:

- Esprimere un deciso e convinto parere negativo sullo scioglimento dell'Associazione e su qualsiasi forma di fusione o incorporazione che comporti la scomparsa dell'ANUA, intesa come libera Associazione di Ufficiali dell'Aeronautica;
- Incaricare il nostro Presidente di proporre, nel corso della prossima riunione del C.D.N. allargato ai Presidenti di Sezione, ai suddetti Presidenti di convocare Assemblee Straordinarie di Sezione per conoscere l'opinione della base sulla problematica in questione;
- Chiedere alla Presidenza Nazionale di astenersi da qualsiasi attività volta allo scioglimento dell'ANUA fino a quando non sarà acquisito il parere delle Sezioni Territoriali e dell'Assemblea Straordinaria Nazionale;
- Incaricare il nostro Presidente di rappresentare quanto sopra nella succitata riunione del 15 p.v.
- Per quanto riguarda infine la problematica inerente la difficoltà di reperire candidature per la carica di Presidente Nazionale, propongo una modifica all'art.8 dello Statuto che prevede che il Presidente Nazionale sia un "Generale di Squadra Aerea o grado equipollente", aggiungendo la parola "preferibilmente" precisando altresì che, in caso di mancanza di candidature da parte di Generali di Squadra o equipollenti, alla carica possa accedere qualsiasi Ufficiale purché Socio effettivo dell'Associazione.
- Chiedo che il presente intervento sia allegato al verbale della riunione odierna.

In fede

*Gen.Isp. Gaetano Zaffiro*

### SI PROMETTONO TUTELE E SI TAGLIANO I RICONOSCIMENTI

Quale Presidente dell'ANUPSA Gruppo di Torino e Valle d'Aosta, sono stato invitato al convegno sulla:

#### "Tutela previdenziale del Personale delle Forze Armate e prospettive parlamentari"

che ha avuto luogo negli eleganti locali del Circolo Ufficiali dell'Esercito di Torino il 28 ottobre 2017.

Sono intervenuti Autorità politiche, Militari, il Direttore Regionale dell'INAIL di Torino, Dirigenti centrali e periferici dell'UNMS ed, in video conferenza, il Gen. Luigi Lista, dell'Ispettorato Generale della Sanità Militare, Capo Ufficio Politica Sanitaria e Presidente della Commissione Medica di Verifica.

Preliminarmente desidero ricordare che le Forze ed i Corpi Armati dello Stato sono da tempo all'attenzione del legislatore rivolta a comprimere, non i privilegi, ma i diritti dei servitori dello Stato con le stellette.

Va ancora ricordato che la pensione privilegiata ordinaria, per motivi di bilancio, doveva essere soppressa nel 2011, con il famoso decreto "Salva Italia". Previsione fallita grazie ai Cocer Carabinieri e Finanza. Mentre fu soppressa quella di altri settori del pubblico impiego di cui agli artt. 64, 65 e 66 del DPR 1092/1973. E precisamente quelle privilegiate previste per il personale "civile operaio e non operaio dello Stato".

È lecito ipotizzare che il progetto di legge in esame, più che alla tutela della salute del personale ed alla tutela previdenziale, sia rivolto ad un risparmio generalizzato privando i servitori dello Stato in uniforme dei dovuti riconoscimenti e dei previsti indennizzi.

Con le vantate riforme sono stati già soppressi:

la promozione alla vigilia;

la promozione del giorno dopo – a costo zero – recentemente ripristinata solo per i collocati in quiescenza dal 1° gennaio 2015. Quelli collocati precedentemente sono figli di nessuno. Servitori dello Stato senza valore;

dopo oltre 50 anni dalla loro previsione sono stati aboliti anche i riconoscimenti combattentistici ai caschi blu che spesso rimpatriano avvolti nel Tricolore.

L'espressione linguistica "riforma" prima significava:

**cambiare; correggere; migliorare.**

Ora non più. Significa tagliare, sopprimere. Ecco perché non mi fido.

È evidente che con la riforma "Scanu" i militari andrebbero a perdere tutta una serie di riconoscimenti che nessun ente, INAIL compreso, potrebbe erogare.

Dare corso a tale riforma significherebbe usare la ruspa. È una riforma devastante. Significherebbe smantellare un sistema che ha sempre funzionato. Anche se non poche volte ha lasciato a desiderare, non per la carenza di norme ma per colpa e scarsa sensibilità degli operatori sui quali non sempre viene esercitata una azione vigile di controlli.

Tuttavia, come recita un famoso aforisma torinese: "piuttòst che gnent, l'è mej piuttòst".

Va ancora ricordato che con la riforma in trattazione verrebbero soppressi riconoscimenti connessi alla pensione privilegiata ordinaria, tra i quali:

- l'equo indennizzo;
- assegni accessori alla ppo esenti da IRPEF ai sensi dell'art. 34 T.U. 601/1973 non reversibili:
  - assegno di superinvalidità
  - indennità di assistenza e di accompagnamento;
  - assegno integrativo;
  - assegno di integrazione per familiari a carico;
  - assegno per cumulo di infermità;
  - assegno di incollocabilità
  - indennità speciale annua;
- i riconoscimenti connessi alle vittime del dovere, del terrorismo, ed equiparati;
- l'istituto del famoso Mod. "C" (dichiarazione di lesione traumatica per causa violenta) che riconosce ex nunc la causa di servizio (L. 157/1952);
- scatto stipendiale pensionabile e reversibile;
- l'aspettativa ad assegni interi (per 18 mesi nel quinquennio);
- concorsi pubblici con preferenze estensibili ai figli;
- trattamento speciale alle vedove dei destinatari della ppo di 1<sup>a</sup> ctg (reversibilità per tre anni della stessa pensione spettante al de cuius art. 93 del T.U. 1092/1973
- equiparazione agli invalidi di guerra;
- congedo straordinario per cure termali.

E dulcis in fundo l'iscrizione nel Ruolo d'Onore.

Da tempo tutti i provvedimenti legislativi sono rivolti a togliere poteri agli organi delle FF.AA.

Con una recente modifica al Codice dell'Ordinamento Militare, la Direzione degli Armamenti, il Comando Logistico della Difesa e l'Ispettorato della Sanità Militare potrebbero essere affidate ad un civile.

Siamo accusati che "all'insegna della mistificazione di una fraintesa specificità il mondo delle Forze Armate è apparso chiuso alle istanze di rinnovamento....."

Non è così.

Noi non siamo come gli altri.

Sono noti i comportamenti ostili di una certa parte politica. Comportamenti che indeboliscono le Forze Armate. Le umiliazioni specie per la riluttanza istituzionale al tempestivo riconoscimento dei dovuti indennizzi.

Concludo manifestando molti dubbi sulla bontà del progetto di legge di cui si tratta.

Aumentiamo le tutele per la salute e l'incolumità nelle caserme, negli aeroporti, nei porti, nei poligoni e nelle aree addestrative, ma non tocchiamo le tutele previdenziali per salvaguardare, non l'incolumità del personale, ma gli equilibri di bilancio.

*Magg. Gen. E.I. (c.a.) Vincenzo Ruggieri*

# La Difesa Aerea Missilistica integrata

07 Settembre 2017 Autore Ufficio Generale del Capo di SMA

**I controllori della difesa aerea, dalle sale operative dell' 11° Gruppo DAMI e del 22° Gruppo Radar, ventiquattr'ore al giorno per 365 giorni l'anno, sorvegliano lo spazio aereo nazionale.**



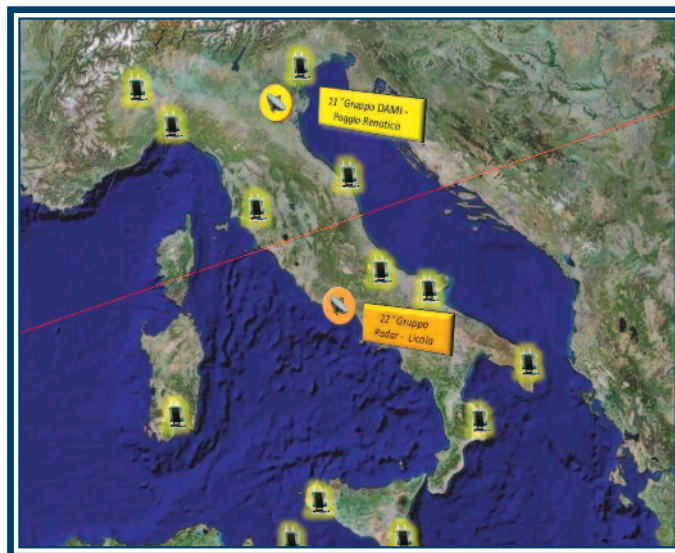
**I**l Reparto DAMI (Difesa Aerea Missilistica Integrata) nasce il 15 marzo 2017, a seguito della revisione ordinativa del Comando Operazioni Aeree (COA) di Poggio Renatico, che ha sancito la riorganizzazione dell'ARS (*Air Control Centre, Recognized Air Picture Production Centre, Sensor Fusion Post*) in Reparto Difesa Aerea Missilistica Integrata (Reparto DAMI). Al nuovo Reparto, da cui dipendono il neo-costituito **11° Gruppo DAMI** (co-ubicato a Poggio Renatico) ed il **22° Gruppo Radar A.M.** di Licola (NA), sono assegnate funzioni di coordinamento e supervisione delle due unità operative italiane integrate nel sistema di Difesa Aerea Nazionale e NATO. Il Reparto, pertanto, rappresenta un punto di riferimento per l'Aeronautica Militare e la NATO in materia di Difesa Aerea Missilistica Integrata. Sin dalla sua costituzione nel 1923, l'Aeronautica Militare ha come compito operativo primario quello di assicurare la difesa dello spazio aereo nazionale.

**La Difesa Aerea rappresenta il compito naturale, la ragione d'essere dell'Aeronautica Militare** ed il sistema di Di-

fesa Aerea Nazionale, gestito direttamente dalle sale operative dell'11° Gruppo DAMI e del 22° Gruppo Radar A.M. di Licola, attraverso il controllo e l'impiego di sensori radar e capacità radio disseminati su tutto il territorio nazionale, forma idealmente un ombrello protettivo.

Dalle sale operative dei due Gruppi, meglio noti con i loro nominativi storici di "Pioppo" (11° Gruppo) e "Barca" (22° Gruppo), i controllori della difesa aerea sorvegliano lo spazio aereo nazionale ventiquattr'ore al giorno, 365 giorni l'anno, per avvistare ed identificare tutto il traffico aereo. Da queste stesse sale viene rilanciato l'ordine di decollo immediato, in gergo tecnico *scramble*, ad una delle coppie di Eurofighter che, dislocate sul territorio nazionale, sono sempre pronte al decollo in pochi minuti. Il controllore guidacaccia di Pioppo o di Barca è quindi responsabile di condurre la coppia di Eurofighter all'intercettazione del velivolo sospetto, applicando gli ordini ricevuti dal Comando sovraordinato.

Oltre a garantire la sorveglianza dei cieli italiani, in ambito NATO il Reparto DAMI, tramite l'11° Gruppo DAMI ed il 22° Gruppo Radar concorre alla sicurezza dello spazio aereo di Paesi limitrofi come la Slovenia e l'Albania. Inoltre – in virtù di impegni internazionali assunti dall'Italia con la NATO – il Reparto fornisce il qualificato contributo di controllori di difesa aerea nell'ambito dell'operazione Interim Air Policing (difesa dello spazio aereo dell'Islanda) e dell'operazione Baltic Air Policing (integrità dello spazio aereo sui cieli di Lituania, Estonia e Lettonia). Le capacità di scoperta e sorveglianza dell'11° Gruppo DAMI e del 22° Gruppo Radar vengono ulteriormente potenziate dall'integrazione e dall'impiego di sistemi dedicati come i **velivoli AWACS** (Airborne Warning and Control System) della NATO, i sensori imbarcati su navi ADS (Air Defense Ship) ed il velivolo **Gulfstream G550 CAEW**, il nuovo aereo da scoperta dell'Aeronautica Militare il cui personale controllore è costituito, per la maggior parte, da uomini e donne con precedenti esperienze presso le sale operative di Pioppo e Barca radar.



**Tra tutti i paesi del Patto Atlantico, l'11° Gruppo DAMI di Poggio Renatico è stato il primo sito di difesa aerea ad impiegare il nuovo sistema NATO Air Command and Control System (ACCS) in operazioni reali.**

# Volati più in Alto

A Bari il 3 ottobre 2017 ci ha lasciato il Ten. AArS cong. TULIPANO Prof. Luigi (nato a Lero Egeo 22.12.1940)

- già Professore Ordinario di “Geologia” presso l’Università degli Studi “La Sapienza” di Roma
- già Presidente dell’Aero Club di Bari-Palese (1989-1997).

Ne ha dato il triste annuncio la figlia Raffaella: *Ha spiccato il suo ultimo volo, dopo mesi di sofferenza e lotta contro un tumore. Si è spento serenamente dopo tre giorni di coma. Ora può finalmente riposare in pace. Papà ti voglio bene e vivrai per sempre nel mio cuore!*



A Viterbo il 23 ottobre 2017 è venuto a mancare il Gen. Brig. BRONCHINI Silvano, per lungo tempo Direttore di questo Corriere dell’Aviatore e successivamente del periodico “Aeronautica” dell’A.A.A. L’ANUA lo ricorda per la fervida collaborazione e come “Storico”, autore di pubblicazioni fra le quali molto interessante quella dal titolo “SOTTO LA CROCE DEL SUD”, dedicata all’impegno dell’Aeronautica Militare in Somalia durante l’Amministrazione Fiduciaria Italiana(195-60).

A Trento il 6 novembre 2017 ci ha lasciato, all’età di 84 anni, la Contessa di Taliedo Maria Fede CAPRONI. (funerali tenuti l’8 novembre nella basilica di San Lorenzo al Verano a Roma). Donna di grande cultura e raffinata conoscitrice della storia dell’aviazione promosse il museo di Trento.

La competenza e l’entusiasmo con i quali ha dedicato la vita alla valorizzazione della figura del grande pioniere trentino dell’aeronautica Gianni Caproni sono ampiamente conosciute e apprezzate ed è stato anche attraverso l’impegno e il nome della contessa Maria Fede Caproni che il museo è diventato un punto di riferimento internazionale. Secondogenita di Gianni Caproni, ingegnere trentino pioniere dell’aviazione, Maria Fede Caproni si era diplomata all’Accademia d’Arte, ma discorreva con estrema competenza anche di tecnica aeronautica e di spazio; seguendo le orme della madre dedicò la sua vita alla valorizzazione della figura del padre e allo sviluppo del Museo a lui dedicato.



# Ali sul mare, il 41° Stormo

21 Settembre 2017



## Cambio di velivolo e di Specialità

di Letterio Trimarchi



**E**ra il lontano giugno 1972 quando il nuovo velivolo Breguet Atlantic, di fabbricazione francese, giungeva alla base aerea di Sigonella sede del 41° Stormo Antisom, per sostituire il glorioso Grumman S2F.

Si apriva un nuovo mondo per la specialità Antisom. Gli anni '60 e l'inizio degli anni '70 erano stati caratterizzati da molti incidenti aerei, con la perdita di equipaggi e velivoli dell'allora 87° Gruppo AS.



I successivi 45 anni, fino ai giorni nostri, hanno visto il dominio assoluto nel Mediterraneo dell'Atlantic, splendida macchina creata ad hoc per questa specialità. Lunga carriera svolta con Onore, Impegno e Sacrificio di tutto il personale dello Stormo, ma soprattutto lavoro spesso effettuato nel silenzio, senza clamori. Durante la "guerra fredda" nell'area del Mediterraneo spesso si intrecciarono le rotte di velivoli, navi e sommergibili della NATO e del Patto di Varsavia. La vigilanza era costante e continua per difendere le vie di navigazione. Nel tempo migliorarono anche i sistemi di avvistamento e rilevazione a bordo del velivolo Atlantic, nuovo radar e nuovi sensori, ma eravamo in epoca analogica, ed il fattore umano faceva ancora la differenza. Negli ultimi 20 anni la situazione geo politica si è notevolmente modificata, sono cambiati i cosiddetti nemici e quindi gli obiettivi. La ricerca Antisom è stata progressivamente abbandonata per essere

sostituita dalla sorveglianza delle coste e delle vie di navigazione. Negli ultimi anni infatti, causa la mancanza delle minacce reali da parte di "sommergibili nemici" il nostro Breguet Atlantic ha dovuto svolgere missioni di sorveglianza delle rotte a sud. La continua vigilanza ha contribuito ad avvistare ogni tipo di imbarcazione carica di migranti in rotta verso il nostro paese, permettendo peraltro di salvare molte vite.

In sostanza si è rafforzata la sorveglianza della superficie del mare e di quello che vi galleggia. Tutte le forze aeree hanno quindi iniziato ad abbandonare la specialità Antisom per dedicarsi ad una attività di sorveglianza dei mari mediante velivoli a pilotaggio remoto o convenzionali; in questo contesto anche le industrie di settore non hanno sviluppato

sistemi d'arma dedicati ma hanno sempre modificato velivoli già esistenti e spesso già operanti come vettori dell'aviazione civile. Anche l'Italia ha militarizzato un velivolo civile trasformando l'ATR 72-600 in velivolo militare con la sigla di P 72 A con l'aggiunta di apparati e sensori di interesse militare. Il mese di settembre a Sigonella si sono svolti due appuntamenti importanti: il 21 settembre 2017 data ufficiale della cerimonia di "phase in e phase out" tra i due velivoli, mentre il 24 settembre 2017 si è tenuto il raduno del personale in servizio ed in congedo della specialità Antisom e del 41° Stormo per celebrare il raggiungimento dei 45 anni di servizio dell'Atlantic. Grande la commozione per i tanti ricordi legati alle lunghe missioni a bordo dell'amato velivolo.

D'altro canto l'addio è inevitabile, la macchina è ormai vecchia, non più tecnologicamente al passo con i tempi, ma il vecchietto comunque ha dimostrato grande robustezza e forse chissà, se fossero state fatte altre scelte ....

*Il velivolo P-72A è un pattugliatore marittimo ognitempo.*



La suite del sistema d'arma che costituisce il "core" del velivolo garantisce l'utilizzo dello stesso nelle più diversificate missioni, sia su mare che su terra, grazie ad un'elevata capacità multiruolo garantita da vari sistemi di scambio di informazioni ad alta velocità fra Enti militari diversi (Link 16, Link11, comunicazioni satellitari, VORTEX, VMF, capacità ESM e ELINT), una suite di autodifesa avanzatissima, un sensore elettro-ottico e un radar a scansione elettronica.

Il velivolo sarà in grado di poter operare efficacemente sul mare a bassa quota, anche in vicinanza della costa, a varie latitudini, con

# Ali sul mare, il 41° Stormo

fattori climatici anche considerevolmente differenti, indipendentemente dalle condizioni di luce (H24) ed in condizioni meteorologiche marginali nell'assolvimento delle missioni assegnate.

I corsi di addestramento e transizione dei primi equipaggi di P-72A si sono svolti presso lo stabilimento Alenia/Finmeccanica, poi Leonardo, di Torino Caselle. Il primo corso di transizione, suddiviso tra naviganti e personale tecnico manutentivo provenienti dall'88° Gruppo, dall'86° Centro Addestramento Equipaggi e dal GEA (Gruppo Efficienza Aeromobili), tutte articolazioni del 41° Stormo Antisom di Sigonella, ha evidenziato l'inevitabile salto generazionale che vedrà interessata l'intera Aeronautica Militare nell'immediato futuro.

## Ruoli principali del P-72 A

- \* pattugliamento marittimo per ricerca e identificazione del naviglio di superficie;
- \* comando e controllo di altri assetti in scenari tattici;
- \* **prevenzione della pirateria, del contrabbando e del narcotraffico, controllo della sicurezza delle acque territoriali;**
- \* SAR (Ricerca e Soccorso) per la salvaguardia della vita umana;
- \* ELINT (Electronic INTelligence).

## Caratteristiche tecniche del P-72 A:

Apertura alare: 27,05 m – lunghezza: 27,16 m – altezza: 7,65 m – peso massimo al decollo: 23.000 kg – velocità massima: 480 km/h – autonomia: 3.240 km a 15.000 piedi (10h ore a 5.000 piedi), i velivoli saranno inoltre equipaggiati con un sistema di autoprotezione integrato con l'avionica di bordo. Il velivolo sarà in grado di effettuare missioni lunghe sei ore e mezza a 200 miglia nautiche dalla base di partenza.

## Il Sistema di Missione ATOS di Leonardo

Il sistema di missione, dotato di quattro stazioni operative con schermi da 22" ad alta definizione e pannelli di controllo touch screen, è l'ultima versione dell'Airborne Tactical Observation and Surveillance (ATOS) sviluppato da Leonardo-Finmeccanica. Il velivolo è stato progettato con le principali predisposizioni per consentire una futura integrazione di sensori e componenti aggiuntivi, specifici per missioni anti-sommersibile (Anti-Submarine Warfare, ASW). Il sistema di missione ATOS è completamente integrato con una versione opportunamente militarizzata del Glass Cockpit dell'ATR-600 (che include, tra le altre funzionalità militari, un TACAN, due SAASM VI INS/GPS e un IFF TX) e con un sistema di gestione radio che permette l'utilizzo ed il controllo di 4 radio V/UHF e 2 HF sia da parte degli operatori del sistema di missione sia dalla cabina di pilotaggio. Il sistema integra tre sensori principali: la torretta elettro-ottica Star Safire HD; il radar a scansione elettronica A.S.S Sea spray 7300 e la suite di auto-protezione basata sull'ELT800V2 ESM di Elettronica, che fornisce al sistema di missione ATOS la capacità di gestire tracce RF nello scenario tattico e consente di effettuare missioni ELINT.

Il velivolo può anche trasportare personale. La versione MP (maritime patrol) condivide numerose soluzioni di progetto concepite per l'ATR 72ASW sviluppato da Leonardo-Finmeccanica per la Marina Militare turca.



## ...In conclusione

*"In tutti noi che abbiamo conosciuto, amato, curato e volato quel meraviglioso velivolo che è stato l'atlantico, resterà sempre vivo il ricordo di quel dolce ed inconfondibile suono prodotto dai suoi motori. Ricordo che fin da bambino, ovunque mi trovassi, era istintivo sospendere ogni attività per cercare con gli occhi quello che le orecchie avevano già in anticipo percepito, la sagoma del grande papà. E lo è stato davvero un grande padre per tutti.*

*Grazie a nome di tutti i tuoi figli.*

*Al nuovo velivolo, ancora conosciuto solo con una sigla, auguriamo identica splendida carriera".*

## Intervista al Col. Pil. Federico Fedele Comandante di Aeroporto Sigonella e 41° Stormo



Il Colonnello Federico Fedele, tra i primi Piloti ad essere abilitato sul nuovo velivolo, si è dichiarato molto soddisfatto delle potenzialità espresse dal sistema d'arma P-72A: "Una macchina altamente tecnologica – peraltro figlia dell'industria Italiana – in grado di garantire pienamente la missione principale di pattugliamento marittimo

# Ali sul mare, il 41° Stormo

ma con una spiccata capacità di sorveglianza, acquisizione obiettivi e ricognizione elettronica di specifiche aree. Tutto ciò grazie ad una diversificata serie di sensori che consentono un impiego del sistema d'arma molto versatile. Caratteristiche, peraltro, che contribuiscono a garantire all'AM di esprimersi con agilità ed equilibrio nelle operazioni aeree e di integrarsi con le altre Forze Armate nei sistemi di difesa e sicurezza nazionali ed internazionali".

## 1. Quale sarà dunque il nuovo ruolo della Base di Sigonella? Quali le nuove strategie del 41° Stormo?

Negli ultimi anni la base di Sigonella si è modificata per rispondere al meglio al rapido mutare del quadro geopolitico, con particolare riferimento alla sponda sud del mediterraneo. La base di Sigonella ha risposto prontamente divenendo un vero e proprio *hub* dal quale poter rispondere rapidamente alle esigenze operative sia nazionali che internazionali. Il P72-A in questo senso è l'espressione di tale capacità. Un sistema d'arma estremamente versatile in grado di assolvere un ampio ventaglio di missioni assegnabili, con spiccate capacità net centriche che lo rendono in grado di operare perfettamente inserito in un contesto di tipo *joint* e *combined* anche in concorso con altre agenzie dello Stato.

## 2. In presenza di un ambiente di lavoro sempre più net-centric quale sarà il ruolo del Pilota e dello Specialista

I velivoli moderni sono dotati di un'automazione ed integrazione sempre più spinta con la possibilità di effettuare automaticamente un continuo monitoraggio dei parametri di volo per garantire elevati livelli di sicurezza in ogni fase del volo. Tutte queste tecnologie consentono di diminuire il carico di lavoro del pilota il cui ruolo a bordo rimane imprescindibile, come gestore del sistema d'arma e responsabile della sicurezza dell'equipaggio e del velivolo. Gli operatori di bordo sono l'anello di congiunzione tra l'equipaggio ed il personale tecnico di terra. Il Mission System Operator (MSO), tramite l'ausilio di 4 stazioni operative integrate al Sistema di Missione ATOS (Airborne Tactical Observation & Surveillance), ha la piena capacità di gestire la situazione tattica/operativa della missione assegnata. La possibilità sempre più spinta del P-72A di essere integrato in dispositivi aeronavali complessi richiede al pilota ed agli operatori un continuo aggiornamento e scambi di esperienze con altri assetti della Difesa, per mantenere il know-how in operazioni tipicamente *joint* e *combined*.

## 3. Con macchine innovative come il P-72A l'industria ha dunque ancora bisogno del contributo attivo del personale navigante della vecchia specialità Antisom per sviluppare velivoli sempre più performanti?

Il progresso tecnologico ha consentito di aumentare sia le *performances* dei sensori, sia la capacità di correlazione dei dati acquisiti dai vari sensori di bordo al fine di fornire all'operatore un quadro quanto più completo della situazione tattica in area di operazioni. Tuttavia la tecnologia da sola non può essere sufficiente se non si conosce al meglio come impiegarla. Il pattugliamento marittimo, la ricerca e la sorveglianza (solo per citare alcuni dei

compiti assegnabili al P-72A) sono ambiti molto vasti e complessi in cui gli equipaggi del 41° Stormo si sono confrontati per molti anni acquisendo un'esperienza unica a livello nazionale. Il binomio tecnologia-esperienza consentirà la massima espressione delle potenzialità del P-72A.



Il labaro della Sezione ANUA di Catania e i suoi soci erano presenti alla cerimonia del 21 settembre a Sigonella.



Un momento particolare dei saluti ai Capi di Stato Maggiore Girardelli e Vecciarelli. Presente il Gen. S.A. Giovanni Tricomi, Presidente Onorario ANUA.

L'autore è un medico appassionato di fotografia e soprattutto del volo. Figlio di Pilota Istruttore di Atlantic, ha conseguito il brevetto di Paracadutista e di Pilota VDS. Ha svolto il servizio militare al 41° Stormo di Sigonella. Socio ANUA. Ha volato su Tecnam P92 e P96, Aerospaziale TB9, Savannah, Siai 208M, Breguet BR1150 Atlantic, Lockheed C130, G222, Leonardo P-72A. Le immagini del servizio sono state scattate per lo più dall'autore, tranne alcune prese dall'archivio fotografico del 41° Stormo. Le informazioni tecniche sono fornite dalla Leonardo e pubblicate anche nel sito dell'Aeronautica Militare.



L'autore è un medico appassionato di fotografia e soprattutto del volo. Figlio di Pilota Istruttore di Atlantic, ha conseguito il brevetto di Paracadutista e di Pilota VDS. Ha svolto il servizio militare al 41° Stormo di Sigonella. Socio ANUA. Ha volato su Tecnam P92 e P96, Aerospaziale TB9, Savannah, Siai 208M, Breguet BR1150 Atlantic, Lockheed C130, G222, Leonardo P-72A. Le immagini del servizio sono state scattate per lo più dall'autore, tranne alcune prese dall'archivio fotografico del 41° Stormo. Le informazioni tecniche sono fornite dalla Leonardo e pubblicate anche nel sito dell'Aeronautica Militare.

## Uno sguardo al passato

**G**li sviluppi nel campo dell'artiglieria durante la prima guerra mondiale portarono i Tedeschi a studiare sistemi d'arma capaci di inviare un grande proiettile ben oltre la linea dell'orizzonte.



*Sparo di un cannone Parisgeschutz su carrello ferroviario nel 1918*

Il famoso Parisgeschutz bombardò Parigi dal marzo all'agosto del **1918** con proiettili di 94 Kg che uscivano dalla bocca da fuoco alla velocità di 1,6 Km/s, cioè partivano a Mach 5, salivano fino a 40 Km di altitudine e piombavano al suolo a più di 120 Km di distanza. Non era ancora un volo suborbitale vero e proprio ma c'erano già molti dei presupposti che avrebbero portato a ben altre armi nella seconda guerra mondiale. Più si va alti e maggiore è la portata a parità di angolo di salita, però per aumentare la quota del vertice della traiettoria occorre anche ottenere più velocità alla partenza del proiettile. Diventa complesso o impossibile anche oggi superare queste prestazioni con una bocca da fuoco, pertanto, per fare di più, occorre lasciar perdere il cannone e rivolgersi ai razzi che permettono il raggiungimento della velocità richiesta in un tempo molto maggiore di quello del cannone e quindi con minori cimenti meccanici.

I Tedeschi, con il Dr Von Braun, svilupparono dei missili balistici pensati per bombardare l'Inghilterra: la V2 era una macchina di 13.500 Kg al decollo, alta 14 metri con una gittata di circa 350 Km ed una velocità massima di 1,6 Km/s. Il carico bellico era costituito da 1000 Kg di tritolo e nitrato di ammonio. Il propellente autarchico ma efficacissimo era costituito da alcool etilico, ottenuto dalla fermentazio-

ne delle patate, e da perossido d'idrogeno (alcool ed acqua ossigenata, oggi si definirebbe propel-lente green perché nei gas di scarico si formava solo acqua ed anidride carbonica) ma forniva una spinta di ben 25 tonnellate. Con la testa di guerra il razzo saliva, sulla traiettoria di massima portata, fino a circa 80 Km, ma lanciato verticalmente poteva arrivare a 206 Km di altezza. La V2 accelerava dal decollo fino a circa 40 Km di quota dove raggiungeva la massima velocità di 1,6 Km/s, proseguiva in volo balistico rallentando fino all'annullamento della velocità verticale e poi riaccelerava e, ripassando per i 40 Km, si ritrovava alla stessa velocità massima dell'inizio salita, cioè veniva giù a Mach 5.

Da quel momento, benché frenato dal rientro atmosferico, il missile procedeva in alto supersonico fino al momento dell'impatto che avveniva più o meno a Mach 3.

### *Il volo suborbitale ieri*

Come si può definire il volo suborbitale? Non esiste, in realtà, una definizione univoca e universalmente accettata; di seguito si proverà a darne una che, seppur non universale, potrà essere almeno condivisibile.



*La Vergeltungswaffe 2, V2, fu il primo missile balistico operativo nel 1944*

In genere, ma anche qui i pareri sono discordi, si può dire di volare nello spazio se si supera la linea di Kàrmàn, posta convenzionalmente a 100 Km di quota; il volo viene definito sub orbitale quando si va oltre questo limite per poi ritornare a terra senza completare un'orbita intera attorno al nostro pianeta. Con questa definizione, allora, la V2 potrebbe essere stato il primo veicolo suborbitale della storia. Tipici vettori che usano questo profilo sono i ben noti missili balistici, di cui la V2 fu il capostipite operativo e la cui portata è funzione della quota massima raggiunta che, a sua volta, dipende dalla velocità acquisita al momento dello spegnimento del propulsore.

Nel **1946** una V2, alleggerita del carico bellico e dotata di telecamera, permise agli americani di superare per la prima volta la linea di Kàrmàn, raggiunse i 105 Km di quota e scattò le prime fotografie della terra dallo spazio durante un vero e proprio volo suborbitale. I voli scientifici di questo razzo, prodotto in 4.000 esemplari e di cui centinaia furono portati via dalla Germania sconfitta e presero letteralmente il volo in diversi poligoni sparsi un po' dovunque nei paesi vincitori, tra l'altro, permisero a Russi ed Americani di aggiornarsi tecnologicamente, pareggiare le proprie conoscenze e da lì rivaleggiare nella corsa allo spazio mentre ottenevano una imponente massa di nuove informazioni (alla V2 si deve, per esempio, la scoperta della ionosfera e della sua composizione).

A partire dagli anni '30 il Dr. Sanger, insieme alla Dott.ssa Irene Bredt, prima sua assistente e dopo la guerra sua moglie, studiò la possibilità di realizzare un razzo in grado di entrare in orbita e nel '42 propose un progetto per un bombardiere capace di attaccare gli Stati Uniti, sorvolarli con un carico utile "adeguato" e raggiungere una località sotto il controllo giapponese dove poter recuperare l'equipaggio. Il velivolo, denominato Silbervogel, uccello d'argento, da 10 tonnellate di peso di rampa, avrebbe dovuto decollare da una rotaia lunga 3 Km su cui avrebbe accelerato a più di 5g spinto da una slitta a razzo fino a superare a terra il muro del suono. Sulla slitta, oggi si direbbe sul booster, in un involucro destinato a rimanere a terra,

# Centro Studi – “Il Volo sub orbitale”

di Francesco Falcucci

avrebbero trovato posto 12 motori di V2 capaci di lanciare rapidamente, in 11 secondi, l'aeromobile fino al doppio della velocità del suono con un'accelerazione bruciante.



*Il Silbervogel, dotato di fusoliera portante, sulla sua rotaia di 3 Km di lunghezza su cui accelerava fino al doppio della velocità del suono prima di inserirsi in una traiettoria suborbitale*

Staccatosi dalla rotaia e liberatosi del primo stadio, l'aeromobile, con assetto di 30 gradi a salire, avrebbe acceso il suo propulsore ed avrebbe trasportato una bomba sporca di 4 tonnellate contenente silice radioattiva ben in grado di avvelenare ed uccidere tutte le persone presenti nell'ampia area di ricaduta che sarebbe rimasta zona letale per moltissimi anni. Meno male che il progetto non ha visto la luce ma è interessante perché è il primo studio di volo operativo sub orbitale: il velivolo, col suo motore a razzo da 90 tonnellate di spinta, doveva portarsi in balistico fino a quota 145 Km ed al momento dello spegnimento motore si sarebbe trovato alla massima velocità di circa 6 Km/s in una traiettoria in salita (Mach 18). Dopo la fase propulsa avrebbe così iniziato un volo libero in assenza di peso salendo prima fino al vertice della traiettoria e ritornando poi verso terra perché dotato di velocità di poco non sufficiente per rimanere in orbita. Superato il punto di massima quota a 145 Km sarebbe sceso lungo la sua traiettoria fino a 40 Km di altezza dove, secondo i progettisti, la portanza della fusoliera e delle ali gli avrebbero consentito di attuare una manovra e di rialzarsi lanciandosi ancora verso lo

spazio. Avrebbe cioè continuato poi a “piattellare” sulla stratosfera con una serie di balzi decrescenti fino all'ultimo previsto per la manovra di recupero. Ogni balzo avrebbe raggiunto quote progressivamente più basse mentre ogni risalita sarebbe avvenuta a scapito di un po' di velocità rimanendo comunque per tutto il volo di gran lunga al di sopra delle capacità degli altri aeromobili e delle difese aeree dell'epoca.



*Il velivolo X-20 Dyna-Soar aveva fusoliera portante per il rientro atmosferico planato*

Eugen Sanger e Irene Bredt cercarono quindi di colpire il territorio USA senza bisogno di raggiungere le condizioni più costose di quota/velocità, cioè di energia, richieste per l'inserimento in orbita e si immaginò di poter estendere la portata massima fino ad oltre 22.000 Km con un notevole carico utile di circa 4 tonnellate utilizzando le proprietà aerodinamiche della particolare fusoliera.

Le conoscenze che si avevano negli anni '30 sulla composizione della più alta atmosfera, facevano ritenere possibile questo tipo di volo, mentre i progettisti non si erano preoccupati dei pericoli al suolo né della sopravvivenza della rotaia che avrebbe dovuto sostenere questo pesantissimo treno a razzo lanciato dal booster fino a velocità bisoniche.

Calcoli più accurati e l'esperienza dei rientri delle varie capsule spaziali ci dicono oggi che il Silberpfeil non sarebbe riuscito nella sua impresa poiché la temperatura cui si sarebbe portata la fusoliera per attrito aerodinamico sarebbe stata molto più alta di quanto calcolato e non avrebbe permesso né la sopravvivenza del pilota né l'integrità della struttura.

Tuttavia da questi studi si ebbero molte informazioni su cui hanno continuato a lavorare i progettisti sia dell'Est che dell'Ovest. Per esempio Sanger e Bredt prevedevano di far circolare attorno agli ugelli del razzo i fluidi dell'ossidante e del comburente per tenere più bassa la temperatura dell'ugello stesso oltre ad energizzare e pressurizzare il propellente ed oggi tutti i motori a razzo a propellente liquido sono proprio fatti così (motore rigenerativo). Vari progetti di veicoli capaci del rientro atmosferico hanno previsto la configurazione a fusoliera portante, come lo Shuttle o precedentemente lo X-20 Dyna-Soar americani, mentre i Russi pensarono di inserire degli statorattori (ramjet) nel bombardiere Keldysh, che si vede ricalcare le linee del Silberpfeil (Stalin tentò inutilmente di rapire Sanger e sua moglie per mettere a punto il bombardiere che poi non riuscì a superare lo stadio di progetto cartaceo).



*Il bombardiere russo Keldysh ricalcava nei dettagli le linee del Silberpfeil*

L'idea di uscire dall'atmosfera per spostarsi a grandissima velocità nel vuoto è la chiave di lettura di questi primi progetti. Si voleva arrivare a grandi distanze in brevissimo tempo senza essere impediti dalla densità dell'aria. Dopo la seconda guerra mondiale il volo suborbitale ha preso piede con gli innumerevoli lanci sperimentali dei missili balistici delle superpotenze nucleari. Alcuni di questi missili, privati della testata atomica, sono oggi offerti sul mercato civile perché reimpiegabili per realizzare dei lanciatori e far raggiungere le velocità orbitali ai satelliti. Tuttavia essi potrebbero essere utilizzati per inserire un grosso carico, molto più grande di quello che possono rilasciare in orbita, in una traiettoria destinata a rientrare sulla terra. A parità di spinta del motore, sarà il peso del carico, oltre alla quantità di propellente sacrificata per portare un payload maggiore, a definire la velocità massima otte-

# Centro Studi – “Il Volo sub orbitale”

di Francesco Falcucci

nibile nel volo suborbitale e per conseguenza la portata del sistema.

Il primo astronauta americano volò senza entrare in orbita oltre la linea di Kàrmàn il **5 maggio 1961**, era Shepard che provava la prima capsula Mercury caricata sulla punta di un missile balistico Redstone che lo catapultò con una accelerazione di 9g in una traiettoria balistica con velocità massima di poco meno di Mach 3 fino alla quota di 187 Km e lo fece atterrare 15 minuti e 22 secondi dopo ad una distanza di 487 Km dal luogo del lancio. Meno di un mese dopo lo storico volo orbitale di Yuri Gagarin anche gli americani iniziavano così la gara alla conquista del cosmo. Il volo suborbitale esiste da più di settanta anni ma fino ad ora non è stato impiegato per scopi civili perché non si erano individuate aree di utilizzo economicamente interessanti e tali da trovare utenti capaci di pagarne il prezzo.

Insomma la matura tecnologia oggi disponibile ci fornisce ormai da molto tempo i mezzi per inviare carichi nello spazio e, dimensionando opportunamente il sistema di lancio, possiamo fare in modo che tale carico ritorni a terra, ad una certa distanza, o rimanga in una determinata orbita. Se si fosse voluto impiegare lo Shuttle come trasporto sub orbitale lo avremmo potuto fare senza problemi fin dagli inizi degli anni '80, anzi avrebbe potuto aumentare il proprio carico utile, dalle 25 tonnellate per trasporti in orbita bassa a circa il doppio rilasciabile in qualunque parte del globo, adeguatamente predisposta, viaggiando tranquillamente a oltre 20.000 Km/h. L'enorme costo del lancio, valutabile in prima approssimazione in almeno 500-700 milioni di dollari, almeno 10 milioni a tonnellata, sarebbe stata il solo vero inconveniente oltre alle grandi spese necessarie per rendere sicuro l'atterraggio negli aeroporti designati per questo tipo di servizio (lunghezza pista, carico sostenibile dalla runway, radio radarsistemi, infrastrutture logistiche ecc.).

## Il volo suborbitale oggi

Oggi si sta aprendo un'era in cui il volo suborbitale viene riproposto, da compagnie civili, come volo turistico nello spazio avente lo scopo di far provare l'effetto della caduta libera che si ha, per alcuni minuti, dallo spegnimento del propulsore, quando il velivolo si immette in una traiettoria bali-

stica capace di arrivare fino a poco più della linea di Kàrmàn. Il passeggero pagante, dopo una settimana di corso, dopo aver calzato tuta e casco rutilanti (ed indossato nascostamente un pannolone perché a bordo non sono previste toilets) si imbarca tra i flash dei fotografi e, nel giro di pochissimi minuti, vede la terra dallo spazio e prova l'assenza di peso. Al termine, subito dopo l'atterraggio, egli riceve anche un attestato di aver volato nello spazio ed un servizio fotografico della sua esperienza. Per personaggi politici, del jet set, o dello spettacolo, ci potrà inoltre essere un ritorno pubblicitario particolarmente loro gradito. Infine, man mano che il prezzo scenderà con il reimpiego di materiali già utilizzati, diventerà sempre più interessante anche la comodità di rientrare sullo stesso aeroporto dove si è lasciata l'auto al parcheggio (in virtù della portata ridottissima del sistema). Questa avventura moderna non è permessa da un vero e proprio salto tecnologico ma è uno dei risultati del Premio Anzari. Negli USA, come già altre volte nel passato per altre sfide tecnologiche, nel **1996** si decise di offrire un premio di 10 milioni di dollari a chi, senza aiuti statali, avesse lanciato per primo un razzo capace non solo di superare i 100 Km con tre uomini a bordo, ma anche di essere riutilizzabile (Premio Anzari X Prize).

Da tale iniziativa, che **non poneva limiti minimi di velocità, né di portata**, è partita una gara e molte compagnie hanno partecipato con studi e proposte tecniche alla ricerca di soluzioni economicamente affrontabili. La chiave per la riduzione dei costi in modo drastico è appunto il limite di velocità: per salire come un sasso lanciato in alto fino alla linea di Kàrmàn e ricadere al suolo occorre infatti circa un centesimo dell'energia necessaria ad entrare in orbita bassa. Se una navetta con tre persone scende sulla verticale locale dell'aeroporto di partenza, l'energia richiesta è così poca che è dell'ordine di quella di una “antica” V2. Non solo, ma la conseguente relativamente bassa velocità del lancio permette anche un rientro in atmosfera senza bisogno dei costosi e pesanti scudi termici. Il vincitore della gara, il **4 ottobre 2004**, è stato il velivolo sperimentale Space Ship One della società Virgin Galactic. Il sistema vincente era costituito da un bireatto-

re detto White Knight che portava sotto il ventre lo Space Ship One, navetta con peso a pieno carico pari a 3600 Kg, per rilasciarlo alla quota di 14 Km ed alla velocità di 214 Km/h.



*Il bireattore White Knight porta in volo lo spaziosplano Space Ship One durante i voli per vincere il premio Anzari nel 2004*

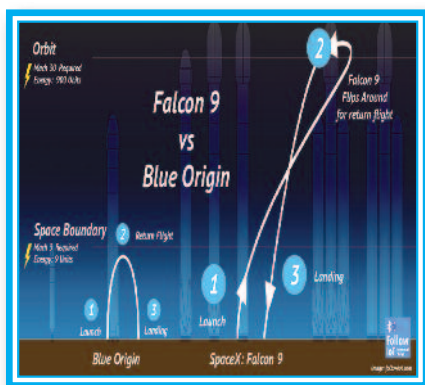
Da quel momento la navetta, che ha più volte raggiunto e superato i 100 Km di quota nel 2004, si portava col suo propulsore su una traiettoria quasi verticale, accelerava fino a 1 Km/s al momento dello spegnimento motore ed offriva circa tre minuti di volo in assenza di peso. Al rientro c'era da smaltire la velocità accumulata nella caduta dalla quota massima raggiunta, praticamente c'era da frenare e gestire il Km/s fornito dal motore.

Ora, per capirci meglio, appena l'atmosfera si faceva sentire, la velocità di 1 Km/s poteva essere espressa in non più di Mach 3, rientrando così non solo nel gergo aeronautico ma anche in valori relativamente contenuti e facilmente gestibili negli strati meno densi dell'aria. La navicella usa infatti il ventre della fusoliera in assetto cabrato come aerofreno, grazie alla rotazione delle ali e dei piani di coda, presentando al vento una superficie molto ampia, per poi riprendere l'assetto di crociera e permettere il rientro planato subsonico sull'aeroporto. L'autonomia di distanza poteva essere valutata in non più di 65 Km entro i quali cercare una pista alternata. Simili soluzioni sono ovviamente impensabili per i rientri orbitali che avvengono a velocità dieci volte maggiori e, siccome l'energia in gioco è funzione del quadrato della velocità, il “costo” di un sistema orbitale, a parità

# Centro Studi – “Il Volo sub orbitale”

di Francesco Falcucci

di carico utile, è dell'ordine di cento volte superiore a quello di un mezzo di trasporto turistico sub orbitale. A Mach 30 un semplice aerofreno come quello del velivolo Space Ship One è una soluzione assolutamente impensabile senza pesanti modifiche di forma, forti irrobustimenti della fusoliera e senza massicci scudi termici.



*Per raggiungere il limite dello spazio occorre energia cento volte minore di quella per entrare in orbita bassa.*

La competizione tra privati ha avuto un grande successo ed ha individuato soluzioni semplici, efficaci ed economiche, sfruttando al massimo sia la bassa velocità da raggiungere, sia il ridottissimo tempo di volo, soluzioni peraltro che gli enti governativi non avevano neppure considerato nei loro imponenti programmi di ricerca e sviluppo (basta pensare alla riduzione di pesi che si ha se ci si porta dietro una bombola di aria compressa per pressurizzare e respirare per pochi minuti invece di dover gestire e purificare a lungo l'aria della cabina, così l'attuatore degli aerofreni va azionato solo una volta, i comandi di volo possono essere molto semplificati, l'avionica e gli impianti sono ridotti al minimo e così via). Queste soluzioni hanno già permesso di fare ulteriori passi avanti in termini di prestazioni complessive, Virgin Galactic sta preparando una flotta di 5 Space Ship Two, modello suborbitale di maggiori prestazioni che si appresta a portare ai confini dello spazio 500 persone, 6 per volta, che si sono già prenotate per un volo da 250.000\$. Intanto un'altra compagnia, la Blue Origin di Jeff Bezos, che è uno degli uomini più ricchi del mondo essendo il proprietario di Amazon, sta presentando sul mercato un razzo a decollo verticale, riutilizzabile, capace di offrire fino a 6 posti ai turisti spaziali che partiranno in

verticale, come gli astronauti veri a bordo dei lanciatori diretti alla ISS.

Il veicolo, denominato New Shepard, consiste in un razzo riutilizzabile a decollo ed atterraggio verticale ed in una capsula che si stacca dal lanciatore dopo la fase propulsiva che dura 110 secondi e permette di accelerare fino ad oltre 40 Km di quota con una velocità massima dell'ordine di Mach 3. I passeggeri, dopo la spinta iniziale dispongono di circa 10 minuti di volo in assenza di gravità, quindi la capsula atterra appesa ad un paracadute mentre il razzo frena la sua caduta con il propellente residuo e si ferma in una apposita piazzola per essere rifornito. Anche qui le relativamente modeste velocità in gioco permettono di tenere al minimo il peso delle strutture che non devono affrontare il cimento termico di un rientro orbitale.

Bezos sta già pianificando però un razzo molto più grande, il New Glenn, capace di entrare a pieno diritto nel mercato vero, quello dei lanciatori riutilizzabili facendo così concorrenza al Falcon 9, ma allora si tratterà di una macchina con prospettive completamente diverse mentre qualcuno già parla di stazioni orbitali private o addirittura di edifici privati lunari.

## Prospettive future

L'offerta di voli suborbitali è oggi rivolta ai pochi utenti che dispongono delle grandi risorse necessarie, un volo di pochi minuti costa, per ora, 200-250.000\$, tuttavia non richiede fondi pubblici mentre, secondo alcuni commentatori, potrebbe permettere sviluppi che avranno impatti in altri settori. D'altra parte se si vogliono mezzi dalle maggiori prestazioni di quelle richieste da una seppur innovativa attrazione turistica, non c'è che l'imbarazzo della scelta off the shelf dei diversi componenti, addirittura disporremo di sistemi già pronti se rivolgiamo lo sguardo ai missili balistici ormai disponibili un po' dovunque ed addirittura offerti anche ai privati dopo alcune opportune modifiche oltre alla sostituzione del carico utile militare.

Il volo turistico sub orbitale privato è un settore nuovo, commercialmente ed economicamente molto interessante almeno negli USA ma, secondo me, tecnologicamente poco promettente. In ultima analisi, infatti, si impiegano i motori a razzo, già operativi fin dagli anni '40 come ab-

biamo visto, i quali, avendo relativamente bassi rendimenti, richiedono grandi quantità di propellente per cui delle due l'una: o il velivolo suborbitale avrà dimensioni contenute e quindi auto-nomia e capacità di carico molto limitate, o assomiglierà molto allo Space Shuttle con costi di gestione e realizzazione proporzionali.



*Decollo del sistema di volo sub-orbitale monostadio New Shepard*

Le avvincenti proposte di turismo spaziale del momento non appaiono tecnologicamente interessanti né dal punto di vista dei propulsori (con unica eccezione il tema della riusabilità, ma, anche qui, già in studio nel settore dei lanciatori tradizionali), né dal punto di vista delle strutture, né da quello degli impianti di bordo perché le spinte ridotte, i ridottissimi tempi di volo, le basse accelerazioni in gioco ed i limitati carichi termici della fase del rientro sembrano non adatte a richiedere particolari sofisticazioni o ulteriori sviluppi tecnologici e lo stesso vale per l'avionica di bordo. Personalmente, quindi, non vedo in quali aree tecnologiche lo sviluppo del volo suborbitale turistico possa effettivamente arrecare importanti e realistici contributi alle tematiche del trasporto a velocità ipersonica (Mach > 5), a quelle militari ed a dello sfruttamento dello spazio, sia vicino che lontano dal nostro pianeta, per le quali tematiche occorrono macchine completamente diverse capaci di gestire energie molto più impegnative e con prestazioni di gran lunga superiori.

Vivere in eterno è stato il sogno che ha alimentato molti miti. Per ora dobbiamo accontentarci dell’aumento costante della vita media che, nonostante i danni che provochiamo all’ambiente, potrebbe superare i 100 anni nel corso di questo secolo.

Quello che potrà accadere molto presto invece sarà la possibilità di ottenere un “**prolungamento fittizio dell’esistenza**”. Basterà che, chi fosse interessato, abbia la volontà di raccogliere e registrare quanti più dati possibili sulla sua vita e farli elaborare da un programma interattivo di intelligenza artificiale.

Tramite un canale chat i successori, parenti o amici del nostro volontario, potranno dialogare con lui ponendogli domande e ottenere risposte attendibili, formulate con lo stesso suo stile e la stessa capacità di dialogo ed anche con la stessa voce. Questa che potrebbe sembrare una fantasia ha avuto già alcune applicazioni pratiche. Quella più nota è stata opera di una programmatrice russa, **Eugenia Kuyda**, che lavora nella Silicon Valley, che ha raccolto molti dati e tutti i messaggi che lei e altri amici avevano scambiato con un suo caro amico morto in un incidente stradale e li ha fatti elaborare da un programma di intelligenza artificiale. Tramite uno specifico programma (**chatbot** o chatrobot) è riuscita a simulare una conversazione, ottenendo risposte non sempre appropriate, ma che, in molti casi, sono state riconosciute attendibili dai conoscenti del defunto, come se fossero state fornite dallo stesso quando era in vita.

È da precisare che lo sviluppo di chatbot è ancora a uno stadio basso e la capacità di colloquiare con un computer in modo simile ai processi cognitivi umani è molto limitata. Tuttavia non mancano applicazioni semplificate già in uso, come quelle adottate da alcune case automobilistiche che consentono di richiedere ed ottenere dettagliate informazioni relative ai modelli di autovetture in produzione, o in altri settori specifici, ad esempio per rendere più semplici alcune procedure burocratiche.

Ma l’aspetto dell’esperimento succitato effettuato dalla programmatrice russa che più porta a riflettere, è quello relativo al fatto che i dati immagazzinati ed elaborati non sono stati forniti direttamente dal giovane scomparso, ma sono frutto della raccolta di suoi messaggi scambiati quando era in vita e rielaborati in modo sufficientemente coerente con la sua personalità. Vi è da chiedersi allora: qualora le informazioni fossero registrate su base volontaria in vita, partendo da un curriculum vitae molto dettagliato e avvalendosi di risposte a domande poste da un team multidisciplinare, composto ad esempio da psicologi, sociologi, esperti di formazione, di calcolo delle probabilità, ecc., i risultati potrebbero essere molto più attendibili? Certamente sì e verrebbe ricostruita in modo virtuale, ma molto realistico, la personalità dell’interessato con un livello di attendibilità tanto più alto quanto più accurato e completo fosse stato l’immagazzinamento dei dati e anche delle opinioni fornite. Qualora il sistema intelligente impiegato avesse poi la capacità di acquisire ed elaborare notizie aggiornate, le risposte del nostro “sostituto” virtuale potrebbero apparire sempre attuali. Prescindendo da considerazioni di carattere etico sul diritto all’oblio o alla conservazione della memoria da parte di coloro

che sopravvivono, senza il bisogno di alcun surrogato virtuale, vi è un aspetto molto importante della vicenda che è stata raccontata da **Giovanni Ziccardi**, professore d’informatica giuridica all’Università di Milano, autore del libro intitolato “Il libro digitale dei morti” (ed. Utet). Questo aspetto riguarda proprio l’immortalità dei dati che più o meno volontariamente tutti noi rilasciamo quotidianamente nell’era dei social network. Dati che non si cancellano automaticamente nemmeno dopo la nostra morte, poiché, dopo averli rilasciati, se ne perde il controllo. Molte aziende, pubbliche e private, oggi vengono in possesso dei nostri cosiddetti “dati sensibili” e, nonostante le norme che impongono la massima privacy, è inevitabile la loro diffusione e la possibilità d’un uso improprio, anche in assenza del nostro consenso e dopo la nostra morte. Il precitato professore è quindi convinto che, dopo il testamento biologico, presto sarà necessario lasciare un testamento “digitale”, che contenga disposizioni sull’impiego dei dati digitali che inevitabilmente abbiamo lasciato in vita.

Ancorché futuribile, l’argomento impone comunque riflessioni. Infatti, quelli che fino a ieri erano spunti per film fantascientifici, presto diventeranno realtà quotidiane, se si considera l’inarrestabile sviluppo delle capacità dei computer e di alcuni programmi che interagiscono con noi e che si avvicinano ad una “intelligenza emotiva”, misurabile e quantificabile con gli stessi parametri normalmente utilizzati per verificare quella umana. Ad esempio, una nota casa automobilistica giapponese, recentemente, ha annunciato di avere allo studio uno speciale “emotion engine”, una intelligenza artificiale che legge le emozioni del conducente di un’autovettura, impara le sue abitudini e lo assiste con suggerimenti appropriati. Già oggi poi, grazie alla cosiddetta “computer vision” e a fotocamere sofisticate, un computer riesce a riconoscere una modalità di espressione facciale e quindi lo stato d’animo del momento, meglio di quanto sappia fare una persona. È intuibile che lo sviluppo di tali macchine potrà comportare vantaggi e opportunità in molti settori, ma anche limiti e rischi e, secondo alcuni, rendere la vita peggiore.

Se le capacità hardware e software sono praticamente disponibili o, al più, in via di perfezionamento nel corso dei prossimi anni, e comunque non presentano limiti, rimangono le due questioni sopra evidenziate: l’utilità/liceità dell’iniziativa di crearsi un “**avatar**” in vita, attraverso una propria rappresentazione virtuale, e la tutela dei nostri dati digitali anche dopo la morte, contro il loro uso non voluto. Riguardo al primo punto, si ritiene che non sussistano particolari problemi: tutti noi custodiamo e lasciamo centinaia di fotografie, lettere e scritti, filmati e immagini video, nostre e dei nostri cari, non appare quindi incongrua la creazione, su base volontaria, di un archivio digitale avanzato, che le raccolga e le elabori attraverso un sistema esperto interattivo, avvalendosi dei nuovi mezzi. Il suo utilizzo dopo la morte, come per le foto, gli scritti e i filmati, resterà nella volontà/responsabilità di chi ne disporrà legittimamente. Deve preoccupare maggiormente, invece, la creazione e l’utilizzo di un sistema che possa rappresentare una propria incarnazione virtuale, senza che ne sia stata espressa la volontà, per finalità incontrollabili.



# Il ruolo del militare in Patria e nelle operazioni all'estero

## Il dott. Marturano alle reclute della Scuola Volontari A.M. -Taranto

**L**a maggior parte dei 400 allievi del corso VFP1 (volontari ferma prefissata di un anno) non se l'aspettavano che il loro essere militari derivasse dall'antica Roma e da Romolo che chiedeva ai popoli sottomessi mille (miles) uomini da impiegare come soldati. Da quel miles (uno dei mille) discende il termine moderno.

Un po' di storia non guasta mai e il dott. Aldo Marturano, presidente della sezione tarantina dell'Anua (Ass. Naz. Ufficiali Aeronautica), e già giudice tributario, ha così introdotto la sua brillante relazione agli allievi della Svtaam (ex Saram), attenti e composti come – appunto – antichi miles.

Il presidente (che era accompagnato dall'addetto stampa Antonio Biella) è stato introdotto dal comandante della scuola, il col. Fabio Dezi, che ha mostrato ancora una volta una apertura verso l'esterno, alla ricerca del meglio per i ragazzi e di un rapporto sinergico con la città.

“Non esiste differenza tra soldato e civile – ha affermato Marturano in apertura della sua relazione – La differenza può essere solo tra persone per bene e non”.

Dopo una presentazione dell'Anua e dei suoi scopi, il relatore ha parlato dei diritti e dei doveri che scaturiscono dallo status di “professionisti”, cioè di coloro che “professano”, che sono fedeli

a certi valori, a degli statuti e regolamenti che ne disciplinano l'attività.

“Si parte dal principio base, che è anche del Codice Civile – ha proseguito il relatore – dell'applicazione del principio della “diligenza del buon padre di famiglia”, con tutta la conseguente responsabilità sia civile che penale.

“Già il semplice aviare – ha precisato Marturano – è responsabile dei beni che gli sono affidati, a partire dall'equipaggiamento; per arrivare alle responsabilità dell'ufficiale che ha la titolarità di un ufficio pubblico e svolge una funzione di comando”.

Tra i doveri: la fedeltà, la diligenza, l'imparzialità, la condotta irreprensibile (anche nella vita privata), l'obbedienza, il serbare il segreto d'ufficio.

Da qui deriva una serie di responsabilità anche penali, e per questo il relatore ha spiegato le differenze tra dolo e colpa: quest'ultima nelle sfaccettature di leggera e grave, specifica o generica.

“Voi fate parte di una Forza armata – ha spiegato – ma la vostra preparazione militare fa sì che voi sappiate controllare l'aggressività, la forza, sia nella difesa della Patria da attacchi che possano venire dall'interno (terrorismo) che dall'esterno.

Al termine, il comandante col. Dezi si è congratulato col relatore sottolineando il lungo applauso degli allievi, segno della validità dell'iniziativa.

*Antonio Biella*

*(Nella foto, da sin.: il presidente Marturano, il comandante Dezi e l'addetto stampa Anua Biella, con gli allievi sullo sfondo)*



**I**l dott. Aldo Marturano già Giudice Tributario, Pres. Sez. ANUA Taranto, ha evidenziato l'opportunità di divulgare il commento sull'articolo 2375 del Codice Civile tratto dal sito <www.notaio-busani.it>.

Ciò a fini di armonizzazione culturale fra le varie Sezioni ANUA Territoriali e di incentivazione ad una più ampia partecipazione di Soci e Dame d'Onore alle problematiche ed attività del Sodalizio.

Rileva peraltro che la Riforma del Terzo Settore chiede alle organizzazioni (associazioni): trasparenza, democrazia interna, buona gestione delle proprie risorse, per evitare che un associato, in nome della solidarietà, utilizzando le fragilità, possa agire per scopi personali, e per ciò essere perseguitato con chiarezza e rigore.

*Solidarietà sta con legalità, solidarietà sta con trasparenza, solidarietà sta con uso corretto delle risorse, sta con capacità di farsi misurare dai SOCI e verificare l'impatto delle proprie iniziative sul territorio*".

### Art. 2375 del Codice Civile- Verbale delle deliberazioni dell'assemblea

#### I. La verbalizzazione delle assemblee.

Il verbale dell'assemblea è la narrazione dell'evento assembleare: delle dichiarazioni che vengono effettuate (ad esempio, le espressioni di esordio e di conclusione del presidente, le relazioni sugli argomenti all'ordine del giorno, il dibattito tra i soci, l'indizione delle votazioni e la proclamazione dei loro risultati) e dei fatti che vi accadono (ad esempio, il rilevamento dei quorum, la sospensione e la ripresa dei lavori, l'ammissione o l'espulsione di un partecipante, le operazioni di voto). Il verbale non è quindi la "forma" della deliberazione, ma un suo "resoconto", poiché la volontà dell'assemblea risulta dal compimento del procedimento assembleare (Guerrera, Tr. Abbadessa Portale, II, 95).

Peraltro, la redazione del verbale assembleare è un aspetto centrale del perfezionamento di tale procedimento deliberativo: la «mancanza del verbale» è esplicitamente assunta come causa di nullità (art. 2379 c. 1; con la precisazione che il verbale «non si considera mancante se contiene la data della deliberazione e il suo oggetto ed è sottoscritto dal presidente dell'assemblea, o dal presidente del consiglio d'amministrazione o del consiglio di sorveglianza e dal segretario o dal notaio»); quindi non si tratta tanto di un requisito di forma ad substantiam quanto di un elemento del procedimento, il quale, appunto, senza il verbale, non si completa (Angelici, R. not. 05, 717).

Possono, invece, essere ragione di annullabilità (e cioè qualora «impediscono l'accertamento del contenuto, degli effetti e della

validità della deliberazione») la «incompletezza» e la «inesattezza del verbale» (art. 2377, c. 5, n. 3).

L'attività di verbalizzazione ha essenzialmente due modalità di concreta esplicitazione: nella maggior parte dei casi si tratta di verbalizzare assemblee con un limitato numero di partecipanti e che deliberano all'unanimità, di modo che il verbale viene preparato prima dell'assemblea e l'assemblea consiste di fatto, non intervenendovi alcuna reale discussione, in una lettura del verbale antecedentemente predisposto; negli altri casi (vale a dire quello delle assemblee con elevato numero di partecipanti o delle assemblee nelle quali si svolge una effettiva discussione), invece, il verbale viene compilato o durante l'assemblea o successivamente ad essa, per riprodurre gli eventi che in essa accadono.

#### II. Il soggetto verbalizzante

Se si tratta di assemblea straordinaria il verbale «deve essere redatto da un notaio» nell'esercizio delle sue funzioni di pubblico ufficiale (C. 01/560, secondo cui il verbale di assemblea redatto da un notaio come atto tipico rientra nelle sue attribuzioni d'ufficio, ha le caratteristiche dell'atto pubblico, ed è, pertanto, assistito dalla speciale efficacia probatoria di cui all'art. 2700 stesso codice, con conseguente inammissibilità della richiesta di provare l'infedele redazione del verbale stesso mercé l'esibizione e la produzione di nastri di registrazione magnetica, così eludendo la regola che impone, all'uopo, il procedimento di querela di falso).

Il verbale dell'assemblea ordinaria è invece redatto da un soggetto, detto "segretario" (che può anche essere un notaio, il quale può agire sia in forma privata sia come pubblico ufficiale: sull'intervento del notaio nelle assemblee ordinarie, C. 02/14181, secondo cui non ha valore di atto pubblico il verbale di assemblea ordinaria di una s.p.a. che sia stato redatto da persona che svolge la professione di notaio, ove tale persona non sia stata incaricata

dell'attività di verbalizzazione nella sua funzione notarile), cui l'art. 2371 attribuisce funzioni di "assistenza" al presidente dell'assemblea e la cui nomina è normata dal medesimo art. 2371. Non è implausibile, tuttavia (si pensi, ad esempio, alla verbalizzazione di un'assemblea deserta), pensare a un verbale redatto, in assenza del segretario, dal solo presidente dell'assemblea, eletto da sé anche quale segretario dell'adunanza (anche se la lettera della

legge pare non consentire una simile evenienza); fattispecie dalla quale poi potrebbero discendersi considerazioni ulteriori in ordine alla legittimità di una deliberazione assembleare che attribuisca la funzione di verbalizzazione allo stesso presidente dell'assemblea (si pensi a un'assemblea, che si intenda verbalizzare in lingua italiana, ove nessuno dei presenti, tranne il presidente, sia in grado di verbalizzare in lingua italiana).



Nel descrivere l'evento assembleare, il soggetto verbalizzante (specie se si tratta di un notaio) ha una rilevante autonomia di giudizio, e ciò anche se il presidente dell'assemblea indubbiamente sovrintende alla verbalizzazione nell'esplicazione dei suoi poteri ordinatori dello svolgimento dell'adunanza. Ne segue che ove il presidente chieda di verbalizzare eventi palesemente in contrasto con la realtà percepita dal verbalizzante, questi ne debba ovviamente dare conto, senza però esimersi dal segnalare la sua difforme percezione degli eventi stessi.

### III. Il contenuto del verbale

La norma in commento (e quindi a prescindere dai contenuti del verbale imposti da altre norme, quali l'art. 2371, secondo cui nel verbale «deve essere dato conto» di quanto il presidente compie in ordine all'accertamento della «identità» e della «legittimazione dei presenti» e all'accertamento dei «risultati delle votazioni»; l'art. 2341-ter, c.1, per il quale i patti parasociali vanno «dichiarati in apertura di ogni assemblea»; nonché il Tuf e la sua normativa regolamentare), dispone che il verbale deve contenere (e quindi prescrivendo una decisa analiticità del verbale stesso, in omaggio all'esito del dibattito sul corretto modo di redazione, sintetico o analitico del verbale, svoltosi diversi anni prima della riforma e conclusosi, appunto, con l'affermazione del principio dell'analiticità: sul verbale sintetico, C. 97/5542; sul verbale analitico, C. 00/8370):

- 1) la data dell'assemblea (nel concetto di indicazione della data va ritenuto compreso anche il luogo in cui si svolge l'assemblea);
  - 2) l'identità dei partecipanti (non solo dei soci, quindi, ma ad esempio anche dei creditori pignorati o degli usufruttuari, dei delegati e dei deleganti) e il capitale rappresentato da ciascuno di essi (queste indicazioni possono essere recate anche da un documento a sé stante, ma allegato al verbale);
  - 3) il riassunto delle dichiarazioni espresse durante l'assemblea dai soggetti che vi abbiano partecipato, se «pertinenti all'ordine del giorno» e se costoro lo richiedano;
  - 4) le modalità di svolgimento delle votazioni e il loro risultato;
  - 5) l'identificazione dei soggetti che hanno espresso voto favorevole, voto dissenziente o voto di astensione (queste indicazioni possono essere recate anche da un documento a sé stante, ma allegato al verbale);
  - 6) la sottoscrizione del presidente e del segretario o del notaio.
- L'analiticità del verbale è fisiologica, ad esempio, all'applicazione delle norme in tema di sospensione del diritto di voto, di conflitto d'interessi, di impugnazione della deliberazione assembleare, di recesso.

Quanto alla data dell'assemblea, essa coincide con quella del verbale, se esso è contestuale; se invece esso non è contestuale, nel

verbale sono riportate due date, quella in cui il verbale viene sottoscritto e quella in cui l'assemblea si è svolta. Circa la repertoriazione del verbale notarile, è stato sancito (massima n. 45 del Consiglio Notarile di Milano) il principio che il verbale prende il numero di repertorio nella data in cui esso è sottoscritto e non nella data in cui si svolge l'assemblea.

Quanto all'identità dei partecipanti e alla verifica della loro legittimazione a partecipare all'assemblea (si pensi, ad esempio, al controllo delle deleghe), si tratta di compiti che spettano senz'altro al presidente dell'assemblea e che quindi, in caso di verbale notarile, non sono di competenza del notaio (C. 10/11959, secondo cui la funzione del notaio, intervenuto all'assemblea straordinaria di una società, è essenzialmente quella di certificare le attività avvenute in sua presenza e non quella di verificare la legittimazione degli intervenuti nell'assemblea stessa). È tuttavia indubitabile che, in caso di assemblee cui partecipi un numero esiguo di soggetti, ove accadano palesi «vizi procedurali» (ad esempio: la partecipazione di soggetti non iscritti a libro soci privi di deleghe), un atteggiamento silente del notaio potrebbe apparire non appropriato. Circa la partecipazione per delega, per Trib. Salerno 16.4.2007, Società 08, 1263, non costituisce motivo di invalidità della deliberazione la circostanza che l'elenco delle deleghe non sia stato allegato al verbale assembleare, essendo sufficiente che dette deleghe siano conservate dalla società, unitamente al foglio delle presenze che contiene l'elenco nominativo dei soci intervenuti, il quale rappresenta la fonte primaria di prova della composizione dell'assemblea e della formazione delle necessarie maggioranze.

La verbalizzazione delle dichiarazioni dei partecipanti trova nella legge tre presupposti: 1) che si tratti di «dichiarazioni pertinenti all'ordine del giorno»; 2) che la verbalizzazione avvenga per riassunto; 3) che la verbalizzazione sia richiesta dal soggetto che effettua la dichiarazione. Circa la valutazione della pertinenza o meno dell'intervento rispetto all'ordine del giorno (cfr. sul punto Restaino, Comm. Sandulli Santoro, 332; e Rescio, AA.VV., Il nuovo ordinamento delle società. Lezioni sulla riforma dei modelli statuari, 113) un ruolo centrale compete senz'altro al presidente dell'assemblea nell'ambito dei suoi poteri ordinatori dell'adunanza; anche il soggetto verbalizzante, specie se notaio, lungi dall'aver un compito meramente recettivo delle opinioni presidenziali sul punto, conserva comunque una rilevante autonomia di giudizio.

Quanto al fatto che la legge dispone la verbalizzazione delle dichiarazioni, (solo) se richiesta, occorre osservare che, da un lato, la verbalizzazione della dichiarazione può essere ovviamente effettuata anche se non richiesta; e, d'altro lato, che non potrebbe essere considerato «carente» un verbale che non riportasse le di-



chiarazioni la cui verbalizzazione non fosse stata richiesta (anche se la best practice della verbalizzazione, specie se notarile, per la ragione di fare del verbale la fotografia degli eventi assembleari, dovrebbe imporre la verbalizzazione di tutto ciò che accade, a prescindere dal fatto che ne sia richiesta la verbalizzazione). Circa, infine, la richiesta, spesso formulata dai partecipanti alle assemblee, di verbalizzazione integrale di un intervento, essa non può essere pretesa (stante il fatto che la legge indica che la verbalizzazione si effettua "per riassunto"), ma può senz'altro essere consentita.

La norma in esame non menziona la verbalizzazione delle proposte di deliberazione, probabilmente trattandosi di una ovvietà; comunque, per Trib. Roma 12.11.1999, G. it. 00, 1242, il verbale dell'assemblea straordinaria di società di capitali deve indicare gli elementi essenziali della delibera, primo tra tutti il contenuto della proposta votata.

Con riferimento al risultato delle votazioni, è ammessa la prassi di dar conto nominativamente degli astenuti e dei contrari e far invece riferimento ai favorevoli per "differenza" (secondo Trib. Ariano Irpino 22.10.2003, G. comm. 04, II, 285, è legittimo il conteggio e l'indicazione nel verbale dell'assemblea dei soli voti contrari e del numero dei soci presenti, potendosi desumere a contrario il numero dei soci favorevoli; sul contenuto determinabile per relationem, cfr. invece C. 07/4849).

Quanto alla sottoscrizione del verbale, la norma in commento afferma che il «verbale» deve essere «sottoscritto dal presidente e dal segretario o dal notaio»; l'articolo 2379, c. 3, sancisce che «il verbale non si considera mancante se [...] è sottoscritto dal presidente dell'assemblea, o dal presidente del consiglio d'amministrazione o del consiglio di sorveglianza e dal segretario o dal notaio». Domina l'opinione (massima n. 45 del Consiglio Notarile di Milano; contra Trib. Vicenza 27.4.2004, G. comm. 06, II, 729, secondo cui la mancanza della sottoscrizione del verbale di assemblea societaria da parte del presidente costituisce motivo di nullità del verbale stesso e determina la conseguente nullità, per difetto di forma richiesta ad substantiam, delle deliberazioni in esso contenute; e pure Trib. Milano 30.8.2004, Impresa 05, 1204, secondo cui la sottoscrizione del verbale delle deliberazioni assembleari da parte del presidente è elemento essenziale di forma dello stesso e la sua omissione comporta la giuridica inesistenza dell'atto) che la firma del presidente dell'assemblea non sia indispensabile per il perfezionamento del verbale: quindi il verbale esiste anche quando il presidente non possa o non voglia apporvi la sua firma.

#### IV. La tempistica di redazione del verbale

Quando la norma in commento prescrive che il verbale «deve essere redatto senza ritardo», essa, al di là di sdoganare la verbalizzazione non contestuale (prima della riforma di assai incerta effettuazione), legittima la considerazione secondo cui il verbale debba essere redatto con i tempi conseguenti alla complessità della verbalizzazione (e quindi alla lunghezza della adunanza, alla

numerosità e al contenuto degli interventi, ai contenuti tecnici che l'assemblea ha affrontato, alla necessità di riascoltare registrazioni, eccetera). Peraltro, la norma precisa che la verbalizzazione va effettuata «nei tempi necessari per la tempestiva esecuzione degli obblighi di deposito o di pubblicazione» e quindi offre due possibili letture: da un lato, che debba essere comunque valutata «senza ritardo» la verbalizzazione che venga svolta «nei tempi necessari per la tempestiva esecuzione degli obblighi di deposito o di pubblicazione» (cfr. Maltoni, Not. 03, 601); d'altro lato che, fermo comunque restando il dovere di compiere la verbalizzazione «nei tempi necessari per la tempestiva esecuzione degli obblighi di deposito o di pubblicazione», non potrebbe essere valutata «senza ritardo» quella verbalizzazione che avrebbe potuto essere effettuata anche precedentemente. Quest'ultima appare peraltro la posizione preferibile (cfr. Guerrera, Tr. Abbadessa Portale, II, 117), anche perché l'altra lettura appare inefficiente ove si ponga mente al caso delle deliberazioni non soggette a pubblicità. La possibilità di redazione del verbale non contestuale allo svolgimento dell'adunanza non permette, tuttavia, di aggiungere nel verbale non contestuale dichiarazioni espresse o documenti formati dopo la chiusura dell'adunanza.

Mercoledì 4 ottobre 2017, nella Sala Margana di Piazza Margana 41 - Roma, è stato presentato il libro di poesie del Socio ANUA Alberto Maria Felicetti, con illustrazioni di Anna Addamiano.

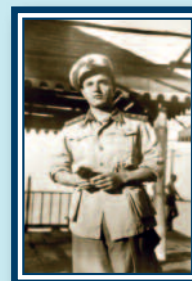


Un florilegio di poesie e di frammenti poetici, che rivelano una vena mai sopita dalla più giovane età e rispecchiano i delicati sentimenti del suo animo, specialmente con riferimento alle vicende da lui realmente vissute comprese quelle di un amore intenso e profondo.



## IL GENERALE VINCENZO NOTARANGELO (1918-1983) DEL CORSO "SPARVIERO" PRESIDENTE DEL TRIBUNALE MILITARE DI BARI NEGLI ANNI 1972-1975

di Giovanni Battista Cersòsimo



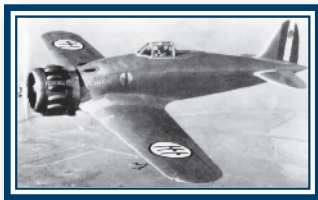
Nato il 29 aprile 1918, dopo la maturità classica conseguita a pieni voti presso il Liceo-Ginnasio della natia Giovinazzo (BA), iscritto al primo anno del corso di laurea in lettere nell'anno accademico 1936-1937 presso la R. Università degli Studi di Roma, il 1° dicembre 1937 entrava nell'Accademia Aeronautica di Caserta, allievo del Corso "Sparviero".

Questi, nel tempo, i nominativi dei Corsi, che, seguendo le lettere dell'alfabeto, hanno avuto tutti un nome legato all'aria, alle costellazioni, ai venti, ai miti, ai volatili.

I primi tre corsi, "Aquila, Borea e Centauro", si sono svolti a Livorno, presso l'Accademia Navale, in seguito denominati "corsi fondatori", mentre i corsi successivi si sono svolti presso la Reggia Vanvitelliana di Carlo III di Borbone a Caserta.

Nominato pilota d'aeroplano su apparecchio "Ba 25" il 12 settembre 1939, Aspirante Ufficiale il 1° ottobre 1939, pilota militare su apparecchio "Ro 41" e Sottotenente A.A.r.n. pilota in Servizio Permanente Effettivo (S.P.E.) con decorrenza 14 gennaio 1940, il 13 agosto dello stesso anno era destinato al 53° Stormo C.T.

Abilitato al pilotaggio su apparecchi FIAT Cr42, FIAT G50, Macchi MC200, a maggio del 1941 era destinato all'aeroporto di Castel Benito (Tripoli) (1).



Promosso Tenente con decorrenza 21 giugno 1941,



rientrava in Patria il 15 novembre successivo per essere destinato al 51° Stormo C.T.

Il 15 gennaio 1943 era ricoverato all'Ospedale Militare del Celio per le ferite riportate in un "incidente di volo di guerra" e dopo la necessaria convalescenza, il 21 giugno 1944 si presentava al Comando Nucleo 3<sup>a</sup> Z.A.T. di Roma.

Il periodo successivo all'armistizio dell'8 settembre 1943 gli era riconosciuto "servizio militare prestato" (2).

Con decorrenza 15 agosto 1945 era promosso al grado di Capitano e destinato al Presidio Aeronautico di Bari, assegnato alla Commissione Valutazione Sottufficiali.

Il 27 febbraio 1948 conseguiva la Laurea in lettere presso l'Università degli studi di Roma (3).

Promosso Maggiore A.A.r.n. Pilota con decorrenza 1° gennaio 1952, era destinato al Centro Addestramento al Volo (C.A.V.) della IV Zona Aerea Territoriale con l'incarico di "Capo Ufficio Voli" (4) e dopo la promozione al grado di Ten. Colonnello A.A.r.n. Pilota con decorrenza 13 agosto 1957, era destinato al 3° Settore D.A.T. schierato sull'aeroporto di Bari-Palese.

<sup>1</sup> creato nel 1938 per iniziativa del Governatore della Libia italiana Italo Balbo, fu sede dei Reparti della R. Aeronautica schierati in Libia fino all'occupazione alleata del 1943 quando divenne sede di una base aerea della Royal Air Force con il nome di "RAF Castel Benito".

<sup>2</sup> vds B.U. 1945 disp 12 pag. 486.

<sup>3</sup> cfr Certificato n° 8148/764 in data 26.2.1948 rilasciato dalla stessa Università.

<sup>4</sup> da una pagina del "Libretto di Volo" del padre dell'autore, Mar. llo A.A. Vincenzo Cersòsimo, deceduto il 23 giugno 1957 sull'aeroporto di Palermo-Boccadifalco, mentre partecipava con il collega Emilio Dotoli del C.A.V. della IV Z.A.T. al IX Giro Aereo Internazionale della Sicilia.

# Ricordi... Riflessioni... Sentimenti

Comandante in 2<sup>a</sup> del Settore dal 1° gennaio 1958 al 1° agosto 1959, con decorrenza 9 agosto dello stesso anno era trasferito al Comando del C.T.A./D.A.T. di Borgo Piave (Latina), con l'incarico di "Insegnante" ai corsi in addestramento presso il Centro Tecnico Addestrativo, che gli tributava un encomio per "le eccellenti capacità professionali e di organizzatore" (5).



Promosso Colonnello "a scelta" con decorrenza 31 dicembre 1963, il 15 febbraio 1966 assumeva la carica di Vice Comandante del C.T.A./D.A.T. che conservava fino al 30 giugno 1967 quando era trasferito al Comando 3<sup>a</sup> Regione Aerea di Bari con l'incarico di "Capo Ufficio Ordinamento e Personale", che conservava fino al 1° gennaio del 1970, quando era promosso Generale di Brigata Aerea "ad anzianità", nella posizione di "a disposizione del Comandante della Regione".



Il Gen. S.A. Oreste Genta del Corso "Leone", Comandante della 3<sup>a</sup> Regione Aerea negli anni 1969-1972, gli tributava un primo encomio "per lo spirito di entusiasmo e di abnegazione nell'assolvimento dei propri compiti nell'incarico di Capo Ufficio Ordinamento e Personale" e subito dopo un secondo encomio, con la seguente motivazione "Ufficiale Superiore Pilota, prescelto per un ciclo di conferenze di propaganda per l'Accademia Aeronautica presso le Scuole Medie Superiori, assolveva tale compito con entusiasmo, zelo e spirito di sacrificio, determinando nei giovani, mercè la sua parola suadente ed ispirata ai più elevati sentimenti di amor patrio, vivo interesse e simpatia per l'Arma Aeronautica. Collaborava altresì validamente con l'Ufficiale preposto alla organizzazione della campagna di propaganda contribuendo al successo dell'azione ed al conseguimento dei più lusinghieri risultati" (6). Di "quel vivo interesse e simpatia per l'Arma Aeronautica" cui faceva cenno il secondo encomio, l'autore, che nell'anno scolastico 1956-1957 frequentava l'ultimo anno del Liceo-Ginnasio Quinto Orazio Flacco di Bari, può dare testimonianza diretta per aver partecipato con molta attenzione ed il più vivo interesse di tutta la sua classe ad una delle conferenze organizzate.

Nella foto del 4 novembre 1969 al Sacrario dei Caduti d'Oltremare di Bari, il Col. Vincenzo Notarangelo, in promozione al grado superiore, è con il Vice Comandante della 3<sup>a</sup> Regione Aerea, Gen. D.A. Enrico Marescalchi, mentre, in primo piano il Gen. S. A. Oreste Genta, Comandante della 3<sup>a</sup> Regione Aerea e



del Presidio Militare della città di Bari è con il Sotto-Segretario di Stato Onorevole Renato Dell'Andro, che ha presieduto la solenne cerimonia commemorativa, il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito e il Prefetto di Bari.

Nella foto che segue il Generale di Brigata Aerea Vincenzo Notarangelo, che ha presieduto la cerimonia del giuramento degli allievi in istruzione presso la Scuola Specialisti di Taranto in rappresentanza del Comandante della 3<sup>a</sup> Regione Aerea, è con il Comandante della Scuola, Colonnello Lorenzo Chellini e il Colonnello Francesco Leuzzi del Comando Generale Scuole dell'Aeronautica di Guidonia, il Tenente Colonnello Lorenzo Cantore, Capo Ufficio Istruzione della Scuola ed il Capitano Medico Francesco Albano, mentre l'autore (7), che aveva comandato lo "schieramento degli allievi giurandi", è alla sinistra della foto.



Il 13 maggio 1972 il Generale Notarangelo era destinato al Tribunale Militare di Bari – di cui era già stato "Giudice" negli anni 1958-1959 – per assumere l'incarico di "Presidente del Tribunale Militare", in sostituzione del Generale di Brigata Aerea Giulio Cesare Giuntella (8).

<sup>5</sup> foglio n°844/CP del Centro Tecnico Addestrativo D.A.T. del 25.9.963

<sup>6</sup> vds fogli n°TR3/2-1/751/P6-1 del 5.12.1969 e n°TR3/2-1/143/P6-1 del 7.2.1970 del Comando 3<sup>a</sup> Regione Aerea

<sup>7</sup> nato a Novara il 1938 quando suo padre prestava servizio alla Scuola di Volo di Cameri, entrato in Aeronautica nel 1958, ha prestato servizio sull'aeroporto di Bari-Palese (1958-1959), alla 36<sup>a</sup> A/B I.S. di Gioia del Colle (1960-1963), alla 1<sup>a</sup> A/B I.T. di Padova (1963-1967), al Comando della Scuola Specialisti A.M. di Taranto (1967-1971), al Comando della 3<sup>a</sup> R.A. di Bari (1971-1985), alla Procura Militare della Repubblica presso il Tribunale Militare di Bari (1985-1995).

<sup>8</sup> il Generale di Brigata Aerea Giulio Cesare Giuntella, valoroso combattente del II Conflitto Mondiale pluridecorato al Valor Militare, aveva avuto la Presidenza del Tribunale Militare di Bari dal 26 agosto 1965 (cfr. "La Giustizia Militare e la città di Bari", dello stesso autore, pubblicato dal Corriere dell'Aviatore N.5-6/2008)

Quando il Generale Notarangelo assumeva la Presidenza del Tribunale Militare di Bari, il Maggiore Generale della Giustizia Militare Dott. Antonino Raneri, "Magistrato Militare" del "Corpo degli Ufficiali in congedo della Giustizia Militare" ricopriva le funzioni di "Giudice a latere", mentre un Ufficiale dell'Esercito, o della Marina o dell'Aeronautica o della Guardia di Finanza, di grado pari a quello dell'imputato e comunque non inferiore al grado di Ufficiale, estratti a sorte tra gli Ufficiali del Presidio Militare di Bari, ricoprivano le funzioni di "Giudice".

Il Tenente Generale della Giustizia Militare Dott. Sabino Montaruli, "Magistrato Militare" del "Corpo degli Ufficiali in congedo della Giustizia Militare" era il "Procuratore Militare della Repubblica presso il Tribunale Militare di Bari", al suo fianco due Magistrati Militari con le funzioni di "Pubblico Ministero"<sup>(9)</sup>.

Il Generale di Brigata Aerea Vincenzo Notarangelo conservava l'incarico di Presidente del Tribunale Militare di Bari fino al 28 aprile del 1975, quando cessava dal servizio permanente "a domanda", e sotto la stessa data veniva collocato in "ausiliaria".

A lui subentrava il Generale di Brigata Aerea Flaminio Cozza (18.12.1922-19.12.2010) del Corso "Zodiaco"<sup>(10)</sup> fino al 30 dicembre 1978, quando cessava dal servizio permanente per raggiunti limiti d'età, secondo le disposizioni allora vigenti.

Al Generale di Brigata Aerea Flaminio Cozza subentrerà il Generale di Brigata Aerea Antonio Montefrancesco, che manterrà l'incarico di "Presidente del Tribunale Militare di Bari" fino all'entrata in vigore della legge 7 maggio 1981, n. 180 (*Modifiche all'ordinamento giudiziario militare di pace*), pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 125 dell'8 maggio 1981, quando sarà sostituito dal Maggiore Generale Dott. Antonino Raneri, Magistrato Militare di Cassazione del "Corpo degli Ufficiali in congedo della Giustizia Militare" e il Generale Montefrancesco, in promozione al grado di Generale di Divisione Aerea, rientrerà al Comando della 3ª Regione Aerea di Bari, per assumere l'incarico di "Vice Comandante della Regione".

Nella foto riportata di seguito il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale Dino Ciarlo del Corso "Rex", presiede la cerimonia del passaggio di consegne al Comando della 3ª Regione Aerea e del Presidio Militare della città di Bari tra il Generale S.A. Emanuele Annoni del Corso "Rex" e il Generale S.A. Alessandro Mettimano del Corso "Turbine", mentre l'allora Colon-



nello A.A.r.n. Pilota Fernando Peroni del Corso "Urano" è al comando dello schieramento di formazione, sull'aeroporto di Bari-Palese.

Tutti i Comandanti della 3ª Regione Aerea che si erano succeduti nella sede di Bari durante la Presidenza del Tribunale Militare da parte del Generale Vincenzo Notarangelo avevano apprezzato la sua "serietà e la riservatezza", che avevano caratterizzato il suo operato anche nel nuovo, delicato incarico.

Il Generale Notarangelo, cessato dal servizio permanente con decorrenza 28 aprile 1975, aveva lasciato l'alloggio "A.S.I." di cui era titolare presso il Comando Regione in Via Dalmazia ed eletto domicilio in Bari, ove l'8 aprile 1983 spiccava il "suo ultimo volo, per raggiungere i compagni di corso che lo avevano preceduto nell'azzurro del cielo".

Con decorrenza 20 febbraio 1979 era stato promosso Generale di Divisione Aerea "ad anzianità", in ottemperanza alle disposizioni di cui alla Legge 12 novembre 1955, n. 1137, Capo IV, artt. 117, 118 e 119, al momento operante.

La morte improvvisa, alla soglia del compimento del 65° anno, non gli aveva consentito di usufruire della promozione al grado superiore "a titolo onorifico", prevista a favore dei combattenti del II Conflitto Mondiale dalla Legge 6 novembre 1990



N.325, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 14 novembre 1990, successivamente invocata da tanti suoi colleghi.

Prima di concludere, l'autore vuole ricordare le decorazioni di cui il Generale Notarangelo si fregiava in servizio: -Croce al Merito di Guerra (1ª e 2ª concessione),

- Medaglia Commemorativa della Guerra 1940-1943,
- Medaglia Commemorativa della Guerra 1943-1945,
- Croce di Cavaliere Ufficiale dell'Ordine al Merito della R.I.,
- Croce di Cavaliere dell'Ordine della Corona d'Italia,
- Medaglia d'Oro Mauriziana al Merito di X Lustrì di Carriera,
- Medaglia d'Oro di Lunga Navigazione Aerea,
- Croce d'Oro per anzianità di Servizio Militare.

<sup>9</sup> La successiva legge 7 maggio 1981, n.180 (*Modifiche all'ordinamento giudiziario militare di pace*), all'art. 2 aveva previsto, fra l'altro, che "Presidente del Tribunale Militare" fosse nominato un "Magistrato Militare" e la legge n.244/2007, all'art. 2, commi da 603 a 611, ha modificato ulteriormente la struttura dei Tribunali Militari, riducendoli a tre (Verona, Roma e Napoli), la riforma è entrata in vigore il 1° luglio 2008, nel 2010 ha, inoltre, soppresso il "Corpo degli Ufficiali in congedo della Giustizia Militare"

<sup>10</sup> nato a Rende (CS) il 18 dicembre 1922, Medaglia d'Argento al Valor Militare del II Conflitto Mondiale, già Comandante del III Reparto Volo della Regione (5.12.1972-10.1.1974) sull'aeroporto di Bari-Palese, è deceduto a Taranto il 19 dicembre 2010.



e ringraziare gli amici Gianni Gravina e Giulia Notarangelo-Gravina per tutto il materiale d'interesse recuperato nella circostanza, da ultimo questo "prezioso oggetto-ricordo del Generale Notarangelo", cui l'interessato teneva, a ragione, in modo particolare, con l'aquila da pilota militare, sormontata dalla corona reale di cui si era fregiato fino al 1946, il distintivo di "pilota intercettore, classe oro, della Regia Aeronautica" e l'aquila da pilota militare, sormontata dalla corona turrata di cui si era fregiato dopo l'avvento della Repubblica.

## COME ERAVAMO di Luciano Forzani - Orione\*\*

**M**i presentai al cancello del 311° Gruppo del Reparto Sperimentale di Volo, a Pratica di Mare, alla fine di Novembre del 1961. Avevo lasciato Ghedi sotto il solito cielo uggioso d'autunno, e mi ritrovavo in riva al mare, con un tempo quasi primaverile. Allora l'aeroporto di Pratica di Mare era considerato il covo del 4° Stormo, e mi aspettavo di trovare qualcosa all'altezza della sua fama. Invece il Reparto Sperimentale Volo dell'Aeronautica Militare occupava solo una piccola area dell'aeroporto ed era costituito, sommariamente, da tre piccole palazzine ad un piano e da un hangar. Le tre palazzine ospitavano una il Comando, una la Direzione Tecnica e una il Gruppo Volo. Il complesso "hangar Gruppo Volo" era circondato da una rete che lo separava dal resto dell'aeroporto "per ragioni di sicurezza", tanto che persino una sentinella dedicata era posta a guardia dell'ingresso. Non è chiaro se la recinzione fosse stata messa per proteggere il 311° Gruppo dal 4° Stormo, o il 4° Stormo dal 311° Gruppo. Fatto sta che in seguito fu eliminata.

L'hangar ospitava, ovviamente, gli aeroplani, ma anche i laboratori di manutenzione e quelli tecnici di supporto alle prove. Davanti ad esso c'era un modesto piazzale in cemento, insufficiente a contenere tutti i diversi tipi di velivolo in dotazione, tanto è vero che gli aeroplani ad elica (due G59, un C45, un P166, il vecchio prototipo del quadrimotore AZ8, un T6 e occasionalmente, altri tipi) venivano parcheggiati sull'erba, fuori dal piazzale in cemento e dalla recinzione. Il piazzale in cemento era riservato ai velivoli a reazione in prova, che all'epoca erano essenzialmente il G91 nelle sue svariate versioni, l'MB 326, il PD808 e, quando temporaneamente appoggiati al Reparto per l'esecuzione di qualche prova specifica, gli aeroplani di linea (F84, F86, T33 o altro). Io venivo dalla provincia del profondo Nord, dal 6° Stormo di Ghedi, dove avevo volato molto, ma su un unico tipo di aeroplano: l'F84F. Benché portassi ancora i gradi di Tenente, mi ritenevo un "anziano", e pensare di poter volare su tutti quei tipi di velivolo mi entusiasmava.

Per la verità, non sapevo perché ero stato improvvisamente trasferito al RSV. So che, essendomi sposato a fine settembre, al rientro dal viaggio di nozze mi era stato frettolosamente mostrato un cablogramma dello Stato Maggiore che diceva che, "per motivi di F104" non meglio specificati, mi dovevo trasferire presso il Reparto Sperimentale di Pratica di Mare.

Da un lato ne fui lusingato (anche se, per la verità, mi suonava un po' strano) ma smontare tutta la casa che avevamo appena messo in piedi a Brescia, fu pur sempre una bella seccatura, soprattutto per mia moglie.

Quello che non sapevo, e che seppi solo qualche tempo dopo, era che i "motivi di F104" erano in realtà che un pilota collaudatore



anziano del RSV doveva recarsi in America per le prime valutazioni dell'F104, mentre io lo avrei rimpiazzato inserendomi all'ultimo gradino della scala gerarchica del Gruppo, nel rango, più o meno, di ragazzo di bottega.

Purtroppo mantenni a lungo questa posizione perché, essendo arrivato molto giovane al Reparto, tutti i nuovi piloti che arrivavano dopo di me provenivano da Corsi d'Accademia precedenti al mio, cosicché io rimanevo sempre il più giovane, o, se volete, il meno anziano, ma comunque quello addetto ad assolvere quei compiti di infimo livello che erano snobbati o meno graditi dagli altri.

Ma parlavamo dei diversi tipi di aeroplano in forza al RSV.

Si diceva che un pilota destinato a diventare collaudatore dovesse familiarizzarsi con quanti più tipi di aeromobile possibile e i primi tempi di permanenza al Reparto venivano dedicati proprio a questa attività,

oltre che a consultare qualche libro che si supposeva avremmo dovuto studiare durante il previsto corso collaudatori che eravamo destinati a frequentare all'estero. Ed era proprio mettendoti a confronto con i nuovi mezzi che gli anziani del Gruppo cercavano di dimostrarti, da subito, che come pilota non eri nessuno. A questo scopo venivano utilizzati soprattutto due aeromobili: il Fiat G59 e l'elicottero AB47G2.

Per noi che venivamo da una buona esperienza su velivoli a getto, il G59, bellissimo aereo con il suo lungo muso e la grande elica, derivato dal caccia G55, ci dava qualche preoccupazione. Non molto dei cosiddetti "tail draggers", cioè velivoli con il ruotino di coda. Avevamo volato, qualche anno prima, durante l'addestramento a Pomigliano e a Lecce, sul Macchi 416 e sul T6, ma mai con un caccia tipo II Guerra Mondiale, con un motore a 12 cilindri in linea capace di erogare fino a 1600 cavalli, con un tettuccio a goccia e l'aspetto guerriero.

Inoltre correva voce che fosse un aeroplano facile all'imbardata in decollo e in atterraggio, di avvenute perdite di controllo in riataccata, quando tutta la potenza veniva richiesta a bassa velocità, e tante altre storie fantastiche.

In realtà il Reparto aveva in dotazione due G59: uno biposto ed uno monoposto. Sarebbe stato logico un volo di familiarizzazione a doppio comando sul biposto prima di decollare da soli, ma quello che in realtà succedeva era diverso. Avveniva infatti che un giorno qualunque, mentre ti aggiravi per il Gruppo, il Comandante, o uno degli anziani, ti avrebbe guardato con aria meravigliata e avrebbe detto: "ma come, tu non hai ancora decollato sul G59? Procurati un Manuale di Volo, studialo, e mettiti in programma per decollare domani mattina". Allora tu chiedevi: "col biposto o col monoposto?" E la risposta era immancabilmente la stessa: "purtroppo il biposto è inefficiente; prendi il monoposto. Non avrai mica dei problemi..."

# Ricordi... Riflessioni... Sentimenti

Assolutamente no. Nessuno diceva mai di avere dei problemi, ma si cominciava a cercare informazioni, oltre che dalle pubbli-



cazioni reperibili, anche da un anziano Tenente Colonnello dell'Ufficio Operazioni, che aveva fatto la guerra e sapeva tutto sui "tail draggers". Così, la mattina dopo, mentre tutti spiavano dalle finestre della palazzina per vedere cosa combinavi, ci si avvicinava rispettosamente al G59 monoposto...e si cominciava a godere immergendosi in un'atmosfera da Battaglia d'Inghilterra! L'odore dell'olio e della benzina, la vecchia strumentazione, il muso lungo che copriva la visuale davanti, il tettuccio tipo Mustang... Tutto dava emozione, ma la cosa più bella era il rumore del motore alla messa in moto, gli sbuffi di fumo dagli scarichi, l'elica che cominciava lentamente a girare e poi il rombo pieno del motore Merlin. I G59 sono spariti da tempo dalla circolazione, ma ricordo bene quelle sensazioni. Nel prosieguo della mia carriera aeronautica ho avuto modo di volare su un centinaio di tipi diversi di aeroplani ed elicotteri, ma nessuno mi è rimasto nel cuore come il vecchio G59. Non erano vere tutte le dicerie e le calunnie su di lui, ed io ho continuato a volarci volentieri fino al giorno in cui furono radiati e ne vidi trainare alcuni, cui erano state tagliate le ali, per essere ceduti ad un produttore cinematografico perché fossero usati come generatori di vento durante le riprese del film "La Bibbia".

Era un bellissimo aeroplano che ti faceva ancora sognare mentre lo pilotavi ed esigeva solo una cosa: rispetto. Il rispetto dovuto ad un vecchio signore, che però, effettivamente, non era disposto a perdonare... la maleducazione.

La seconda ridimensionata del nuovo arrivato avveniva con il primo volo su un elicottero AB47G2.

Una mattina vedevi il piccolo elicottero con la grande cabina in plexiglass parcheggiato in un angolo del piazzale. Passava per caso vicino alla tua scrivania uno dei soliti anziani, con la cuffia sottobraccio, che uscendo, ti guardava e ti diceva: "hai da fare? Hai mai volato su un elicottero?" No, mai; non ci avevi mai volato e non avevi niente di importan-

te da fare. "Dai vieni, che si va a fare un giro".

Il giro aveva in realtà l'unico scopo di farti toccare con mano la tua incompetenza. Si entrava in cabina, ci si legava, lui armeggiava con qualche interruttore e metteva in moto. Ne derivava un gran rumore e tutto cominciava a vibrare.

A quel punto l'anziano portava i giri a regime, decollava con grande scioltezza e si portava vicino ad un alberello isolato in mezzo al campo; lì si fermava in volo stazionario e diceva: "ecco, adesso prendilo tu; mantieni i 3200 giri e rimani fermo in questa posizione". Ma non c'era verso di farlo rimanere fermo. L'elicottero cominciava con una leggera oscillazione laterale che tu cercavi di correggere, riuscendo solo ad amplificarla sempre più, fi-



no a diventare preoccupante. Era a quel punto che, con l'aria di chi dice "lo sapevo", lui riprendeva i comandi prima che ti mettessi nei guai, e contento di averti dimostrato la tua pochezza, ti riportava al parcheggio.

Tutta questa procedura di "presa di coscienza della propria inadeguatezza" durava per circa un anno e mezzo, e cioè fino a quando, avendo decollato senza farti male su quasi tutti i velivoli in dotazione all'AM e terminato il corso all'estero, ritornavi al Reparto col tuo brevetto di pilota collaudatore sperimentale. Solo allora avevi diritto ad un trattamento pressoché paritario, ed eri considerato "uno di noi".

L'attività sperimentale che la Direzione Tecnica gestiva allora, era fatta con i mezzi all'epoca disponibili. Il registratore di volo era un apparecchio capace di registrare al massimo 13 parametri su carta fotografica; si usavano vernici termoviranti per misurare certe temperature e i "conta g" per tenere il conto dei fattori di carico. Ma gli strumenti di prova più usati erano ancora gli strumenti di bordo, corredati da un cronometro, la matita e un pacchetto di cartoncini inseriti nel cosciale. Non esisteva telemisura, né controllo dei parametri critici in tempo reale. Si volava secondo l'ordine di prova e alla fine si allegava un rapporto di volo. Il risultato si sarebbe conosciuto solo qualche giorno dopo, quando tutto il materiale registrato e scritto sarebbe stato sviluppato e messo in bella copia dalla Direzione Tecnica.

Probabilmente, il brillante collaudatore di oggi che legge queste righe, accennerà ad un sorriso di sufficienza. Non lo faccia per favore; non è il caso.

Oggi le prove di volo sono diventate un'attività molto più complessa e razionale di allora perché molto più complessi e razionali sono i sistemi a disposizione, peraltro adeguati all'evoluzione subita dai velivoli in prova, ma quelli erano "i favolosi anni '60" e noi, divenuti oggi ultra ottantenni, li abbiamo vissuti all'interno del RSV al meglio delle capacità di tutti e delle conoscenze disponibili.

D'altronde, gli uomini che ho incontrato al RSV erano a quel tempo il meglio che l'AM fosse in grado di esprimere, sia come preparazione di base che come idoneità specifica al volo sperimentale. Non farò i nomi di tutti loro, ma almeno di quelli che meritano di essere ricordati perché hanno perduto la vita, giovanissimi, mentre cercavano di fare un qualcosa

che ha poi costituito uno dei tanti gradini verso l'attuale ulteriore professionalizzazione del ruolo del pilota collaudatore.

Avevamo di poco superato la metà del secolo scorso, ed ho avuto il privilegio e l'onore di volare con i miei amici ItaloTonati, Vittorio Meneghini, Tonino Matté, Giampaolo Bertelli, Orazio Benato, Bruno Ortenzi e Riccardo Peracchi. Il perderli mi ha molto rattristato, ma li ricordo tutti e sette con grande rimpianto ed affettuoso rispetto.

Qualcuno potrà osservare che sette sono molti, forse troppi, per un periodo di meno di dieci anni in un Gruppo Volo che contava, mediamente, tra i 12 e i 15 Piloti. Ma quelli erano tempi diversi, e anche ai Reparti di Caccia Bombardieri da cui provenivo il tasso di incidenti era ben superiore a quello odierno.

Comunque, questi caduti non sono stati i soli del Reparto Sperimentale, perché già qualcun altro li aveva preceduti e purtroppo, qualcun altro ancora li seguì; ma questi sette fecero parte della mia vita, e per questo ho voluto ricordare qui i loro nomi.

Non ho inteso, con questa reminiscenza da pensionato, rimpiangere quei tempi, ma solo ricordarli perché la nostra giovinezza e il nostro entusiasmo ci facevano accettare questi eventi come facessero parte della normalità di quella vita, convinti, come ognuno di noi era, della propria immortalità. Solo più tardi, con il passare degli anni ed il sommarsi di altre non sempre felici esperienze, abbiamo forse capito che quell'idea di immortalità era in fondo solo una speranza, ma che tutto, in realtà, è stata solo una questione... di buona o di cattiva sorte.



*Nella foto l'Autore (a sinistra) con i Cap. Italo Tonati e Tonino Matté a Pratica di Mare nel 1963/64*

## ANUA, Familiari e tanti Amici del Generale di Squadra Aerea

### Luigi Bianchi

lo ricordano nel 20° anniversario di quando “volò più in alto”

**N**ato a Varese il 23 Settembre 1908 il Generale Bianchi è appartenuto a quella generazione che, nata troppo tardi per la Grande Guerra, si entusiasmo ai grandi sviluppi dell'Aviazione.

Arruolatosi giovanissimo nel 1927 nella Regia Aeronautica il 7 giugno del 1928 conseguì il brevetto di Pilota Militare. Nominato sottotenente il 21 Giugno, il 16 Ottobre venne ammesso come Allievo alla seconda classe del corso Eolo della Regia Accademia di Caserta da dove primo del corso uscì nel 1931.

Assegnato alla scuola Caccia nel 1933 fu uno degli istruttori per il primo gruppo di piloti tedeschi, fra cui i futuri assi della Luftwaffe, Moelders e Galland, addestrati clandestinamente in Italia a Grottaglie.

In base ad un accordo fra i rispettivi Governi nel 1934 fu inviato in missione speciale in Perù, dove vestendo peraltro la divisa di capitano della Forza Aerea Peruviana, si adoperò alla formazione della nuova Forza aerea. Rientrato in Italia nel 1937 prese parte alla Guerra di Spagna nel Gruppo Cucaracha con il nome di copertura di Luigi Berenghi meritandosi 2 Medaglie D'Argento al VM e la promozione al grado di Maggiore per meriti di Guerra. Rientrato all'inizio del 1939 in Patria e assegnato al Centro Sperimentale di Guidonia fra la fine di quell'anno e l'inizio del 1940 fece parte della missione di assistenza tecnica all'Aviazione Finlandese durante la “Guerra d'Inverno” contro l'Unione Sovietica con l'incarico di sovrintendere al montaggio e al collaudo dei primi Fiat G50 italiani destinati alla Finlandia.

Allo Stato Maggiore, il 15 Gennaio 1941 venne nominato comandante del neo costituito 155° Gruppo Caccia Terrestre, dotato di velivoli Fiat G 50 e dopo solo 10 giorni si trasferì in Africa Settentrionale. Il lungo e intenso ciclo operativo vissuto gli fece meritare due Medaglie D'Argento al VM sul campo e con le Croci di Ferro di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> Classe Tedesche. Rientrato in Italia il 20 Dicembre 1941, il 16 Gennaio '42 venne nominato addetto aeronautico aggiunto presso la Regia Ambasciata a Madrid con obbligo di residenza presso la R. Legazione di Lisbona e dal 1 gennaio 1943 addetto Aeronautico presso quella rappresentanza. A Lisbona conobbe e nell'ottobre del 1943 sposò Hildegard Klein, figlia dell'addetto Stampa e Culturale dell'Ambasciata Tedesca.

*Il matrimonio dovette essere tenuto segreto pena l'arresto e deportazione dell'intera famiglia della sposa ai sensi della “Sippenhaft” nazionalsocialista in quanto contratto con un “traditore Badogliano”. Ci furono comunque delle ritorsioni nei confronti del suocero che fu costretto a lasciare la carriera diplomatica e chiedere esilio politico al Portogallo fino al 1949, quando rientrò in Germania richiamato dal 1° Governo Adenauer.*

Promosso Colonnello, Bianchi durante il suo mandato fece parte della piccola delegazione che accolse Umberto di Savoia al suo arrivo in esilio a Lisbona il 13 Giugno 1946.

Il 25 luglio, terminato il suo incarico nella Capitale Portoghese e rientrato a Roma, fu chiamato allo Stato Maggiore e si dedicò alla riorganizzazione delle scuole di Volo dell'Aeronautica Militare. Protagonista forse assoluto in tale attività comandò le Scuole di Lecce dal Settembre 1948 al 1954 quando, promosso Generale di Brigata Aerea a soli 41 anni, assunse l'incarico di Vice Comandante della 56<sup>a</sup> TAF di Vicenza. Assegnato alla NATO di Bagnoli con il grado di Gen Divisione Aerea assunse l'incarico di Vice Comandante delle Forze Aeree Alleate Sud Europa dal 1 Dicembre 1956 al 1 Settembre 1958 quando venne nominato Comandante della 56<sup>a</sup> TAF e 5<sup>a</sup> ATAF a Vicenza. Nominato il 7 Gennaio 1959 Generale di Squadra Aerea (a soli 51 non compiuti!) il 1 luglio 1961 assunse fino al 10 Aprile 1962 anche il Comando della 1<sup>a</sup> Regione Aerea.

Rientrato a Roma ha negli anni successivi ricoperto alti incarichi (Capo Ispettivo dello Stato Maggiore AM, Presidente Sez Aeronautica Consiglio Sup delle FFAA, Presidente Centro Alti Sudi Militari, Presidente Consiglio Superiore delle FFAA, Presidente Centro Studi per la Difesa. Collocato in congedo il 23 Settembre 1968, durante la sua vita di Pilota ha effettuato 5630 ore di volo di cui 797 di Guerra.

Divenuto ormai quasi cieco a seguito delle vicende di Guerra e di volo, durante gli ultimi anni della sua vita Il Gen. Bianchi si dedicò ad attività di beneficenza e ricreative in favore del personale dell'Aeronautica.

Si spense nella sua casa di Roma il 6 Aprile 1997.

Assiduo frequentatore della Casa dell'Aviatore egli vi è ora ricordato da una targa di bronzo apposta su iniziativa del figlio Aldo in cui sono sintetizzati i momenti più importanti della sua carriera di appassionato aviatore.



## ATTIVITÀ SOCIALI DELLA SEZIONE ANUA DI LATINA



La Sezione ANUA di Latina ha concluso le attività sociali del primo semestre 2017 con due eventi: il primo tenutosi il 16 giugno a carattere culturale, il secondo il 12 luglio a carattere conviviale. Il 16 giugno, in occasione del 60° anniversario dei Patti di Roma, trattato che ha sancito la nascita dell'Unione Europea, presso il Circolo Cittadino della città, si è tenuta, a cura del dott. Massimo Zaffiro, Funzionario della Commissione Europea, una conferenza dal titolo "L'Europa oggi e sviluppi futuri".



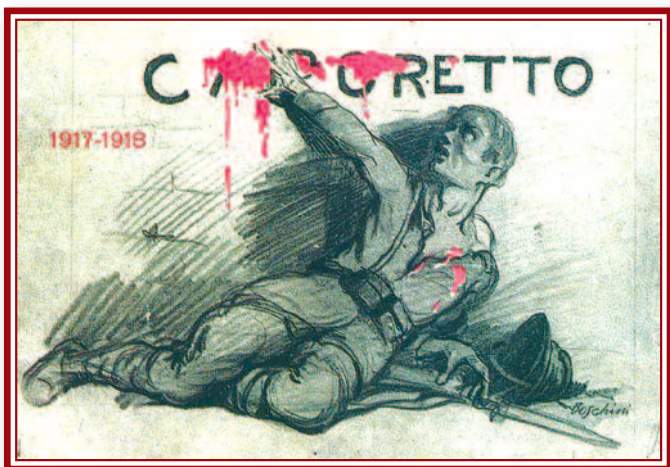
Il relatore, dopo aver effettuato una breve sintesi storica della nascita del concetto di Europa come entità politica e del suo successivo sviluppo fino all'attuale organizzazione, ha illustrato le varie problematiche che attualmente si presentano e ipotizzato quali dovrebbero essere in futuro i loro sviluppi. L'argomento ha suscitato vivo interesse tra gli astanti; il salone del circolo cittadino, nonostante il caldo torrido, era pieno non solo di soci ANUA ma anche di cittadini che, informati dell'evento, sono accorsi numerosi. Durante il question time sono state poste al relatore diverse domande, in particolare sull'euro, alle quali il dott. Zaffiro ha risposto in maniera esauriente soprattutto sfatando diversi luoghi comuni.



In conclusione, non si può non sottolineare come l'evento sia stato molto apprezzato dalla cittadinanza latinense, per cui ancora una volta possiamo affermare con orgoglio che la nostra Associazione si è imposta all'attenzione e all'apprezzamento della città.

Come tradizione, infine, le attività sociali del primo semestre si sono concluse con un evento conviviale la sera del 12 luglio, quando si è tenuta una cena presso un ristorante caratteristico di Cori, ridente paese dei Monti Lepini. Anche in questa occasione numerosa è stata la partecipazione sia dei Soci, con rispettive consorti, che di loro amici. La cena si è conclusa con il tradizionale brindisi e gheghez finale e con l'auspicio di rivederci in autunno per riprendere nuove e più incisive attività.

# 100 anni dalla disfatta di Caporetto



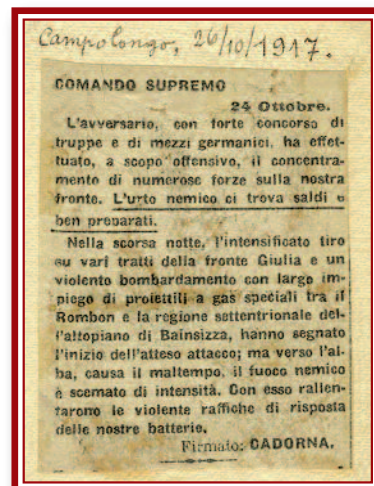
**L**a battaglia di Caporetto, o dodicesima battaglia dell'Isonzo (in tedesco Schlacht von Karfreit, o zwölfte Isonzoschlacht), venne combattuta durante la prima guerra mondiale tra il Regio Esercito italiano e le forze austro-ungariche e tedesche.

Lo scontro, che cominciò alle ore 2:00 del 24 ottobre 1917, rappresenta la più grave disfatta nella storia dell'esercito italiano, tanto che, non solo nella lingua italiana, ancora oggi il termine Caporetto viene utilizzato come sinonimo di sconfitta disastrosa.

Con la crisi della Russia dovuta alla rivoluzione, Austria-Ungheria e Germania poterono trasferire consistenti truppe

dal fronte orientale a quelli occidentale e italiano. Forti di questi rinforzi, gli austro-ungarici, con l'apporto di reparti d'élite tedeschi, sfondarono le linee tenute dalle truppe italiane che, impreparate a una guerra difensiva e duramente provate dalle precedenti undici battaglie dell'Isonzo, non ressero all'urto e dovettero ritirarsi fino al fiume Piave.

La sconfitta portò alla sostituzione del generale Luigi Cadorna (che cercò di nascondere i suoi gravi errori tattici imputando le responsabilità alla presunta viltà di alcuni reparti) con Armando Diaz. Le unità italiane si riorganizzarono abbastanza velocemente e fermarono le truppe austro-ungariche e tedesche nella successiva prima battaglia del Piave riuscendo a difendere a oltranza la nuova linea difensiva su cui aveva fatto ripiegare Cadorna.



# CAPORETTO TRA MITO E REALTÀ

**Pubbllichiamo, per gentile concessione dell'autore, Ambasciatore Maurizio Enrico Serra, una sintesi della conferenza da lui tenuta, con la moderazione del giornalista Maurizio Cabona, il 12 ottobre a Milano, nella Sala della Vittoria Atlantica, su invito del comandante della 1° Regione Aerea, Gen. D.A. Silvano Frigerio e dal Presidente dell'UNUCI di Milano, Gen. B. Mario Sciuto, nell'ambito delle commemorazioni per il centenario della Grande Guerra. L'autore ha desiderato mantenere lo stile colloquiale del suo intervento.**



«**I** tedeschi distribuivano i prigionieri per ordine e grado: i sergenti con i sergenti, i maggiori con i maggiori, e così via. Mi trovai di colpo a contatto con un gruppetto di colonnelli, uno dei quali mostrava i sintomi di una polmonite doppia, con febbre molto alta e vertigini. Cercava di tenersi dritto, guardandomi fisso negli occhi. Tossiva e tossiva, alla fine mi chiese: “Sei uno dei miei ragazzi?” Questo era un uomo che aveva perso un intero reggimento, quattromilacinquecento uomini, molti dei quali erano ancora ragazzi. Non risposi. La domanda per me non aveva senso.»

L'ascoltatore, o il lettore, potrà pensare che questa citazione sia tratta da una delle innumerevoli testimonianze dedicate alla Grande Guerra da uno degli scrittori, come Comisso, Gadda, Soffici, Malaparte e altri, che vissero e raccontarono quei tragici eventi. Queste pagine sono sì di uno scrittore, l'americano Kurt Vonnegut Jr., ma con Caporetto non c'entrano affatto. Sono tratte dal suo capolavoro, *Mattatoio n.5* (1968), in cui descrive la battaglia delle Ardenne nel dicembre 1944. Vonnegut, catturato con migliaia di altri soldati americani sorpresi dalla controffensiva tedesca, fu poi trasportato con i suoi commilitoni a Dresda, dove sopravvissero miracolosamente (non tutti) al devastante bombardamento alleato del febbraio successivo.

Ho voluto iniziare così il nostro incontro, per fornire un esempio tra i tanti del fatto che **non esiste un'unicità senza precedenti della rotta di Caporetto**, né nella storia nazionale, né in quella europea o mondiale. L'osservazione è, o dovrebbe essere, ovvia. Eppure negli anni cinquanta, uno storico inglese, non sospetto di eccessiva indulgenza, Anthony Rhodes, si stupiva di questa caratteristica tipicamente, e mi sia permesso di aggiungere masochisticamente italiana, per cui Caporetto è diventata la “madre di tutte le (nostre) disfatte” del Novecento, come a fine Ottocento erano state Dogali (1887) e Adua (1896), altri eventi tragici ma certo non unici nella storia della colonizzazione europea. Basti pensare al contingente britannico di 1800 uomini, perfettamente armato e addestrato, che fu quasi interamente distrutto a Isandlwana, nell'odierno Sudafrica, nel gennaio 1879, da bande zulù armate di lance, frecce e giavellotti.

Vi sono nazioni che riconoscono le proprie sconfitte e cercano di capirle per non ripeterle. Altre le dimenticano, o le “adattano” alle loro convenienze. Gli inglesi si sono “vendicati” sullo schermo molti anni dopo, con un film *Zulù* (1964), dedicato al successivo assedio di Rorke's Drift, eroico ma strategicamente insignificante, in cui una guarnigione di 150 uomini tenne testa a 4000 zulù<sup>1</sup>. Più recentemente, *Dunkirk*, non potendo magnificare una vittoria inglese, è almeno la cronaca di una ritirata in buon ordine (lasciando a terra gran parte degli eserciti alleati di Francia, Belgio e Polonia, ma questo è un dettaglio). Non vi è dubbio che produttori e distributori abbiano voluto cogliere per farlo uscire nelle sale il momento, diciamo così, “patriottico” di Brexit. Ma si potrebbe maliziosamente osservare che se Brexit avrà effettivamente luogo, e speriamo ancora di no, sarà ugualmente il simbolo di una ritirata inglese dal continente.

L'Italia invece è un caso a sé, perché sembra coltivare da Adua e da Caporetto, fino all'8 settembre e oltre, **il culto delle proprie sconfitte**, al punto da amplificarle, o addirittura inventarle. Abbiamo visto le avisaglie nei giorni scorsi di come i media, la rete, i “social” si preparino a rispolverare tutti gli argomenti cotti e decotti su Caporetto, mentre c'è da scommettere che l'anno prossimo, sminuiranno o trascureranno l'anniversario di Vittorio Veneto<sup>2</sup>. E naturalmente, le circostanze effettive della battaglia passano in secondo piano, strumentalizzate dall'eterno dibattito italo-italiano, che usa la storia ai fini degli uni o degli altri, con il tema ricorrente dei soldati “brava gente”, mandati al macello da politicanti, generali, speculatori, sadici, incapaci, corrotti ecc. Anche chi si spinge a riconoscere che atti di eroismo o di semplice dedizione al dovere vi furono, prima, durante e dopo Caporetto, ama contrapporli all'ignavia e alle colpe delle classi dirigenti. Si dimentica, tra l'altro, che fu proprio questo

<sup>1</sup> Ne fu però girato un secondo nel 1979, *Zulu Dawn*, che si riferiva proprio al massacro di Isandlwana, più aderente alla verità storica.

<sup>2</sup> Si è invece tramandato fino ad oggi un certo culto della sconfitta, sì ma gloriosa, nel secondo conflitto mondiale: quella che non a caso è stata definita “l'epopea” di El Alamein.

# CAPORETTO TRA MITO E REALTÀ

un argomento prediletto della propaganda e dell'insurrezione fascista nel 1919-22.

In chiave ideologica, è il dibattito che rimanda al Risorgimento "tradito", alla nazione "sbagliata", alla patria "altrui": cavalli di battaglia prima di una certa vulgata "revisionista", poi delle pseudo-invenzioni separatiste al nord ("Come tutto era ordinato ai tempi di Cecco Beppe" ecc.) e nostalgiche al sud ("Come eravamo ricchi e prosperi al tempo delle Due Sicilie" ecc.). Sono per lo più chiacchiere da caffè, prive di fondamento scientifico. Ma purtroppo, di facile presa, in mano ai demagoghi, in un popolo generoso ma spesso emotivo come il nostro, in cui la memoria storica diventa sempre più labile col passare delle generazioni.

Intendiamoci: anche se non unica, e certo non mortifera come la Somme o il Chemin des Dames, che fecero non già poche decine ma centinaia di migliaia di morti (ammesso che possano valere questi lugubri confronti statistici), Caporetto fu una grave, gravissima sconfitta. **Ma non fu il colpo mortale** che avrebbe dovuto determinare il tracollo dell'Italia: l'equivalente di Waterloo nel 1815, di Sedan nel 1870, del *Blitzkrieg* germanico contro la Polonia nel 1939 e la Francia nel 1940. Non credo che sia letteralmente esatto, ma è comunque indicativo, l'aneddoto secondo cui Otto von Below, l'ideatore e trionfatore della battaglia, ai suoi ufficiali che lo festeggiavano il 26 ottobre, avrebbe risposto con la consueta modestia: "Non è la vittoria che speravamo." Lo abbia detto o no, resta che a quarantott'ore dall'attacco, Below aveva capito che l'obiettivo di annientare l'esercito italiano gli era sfuggito di mano. E poche ore dopo, all'alba del 27, l'ordine di ritirata dietro il Tagliamento della II e della III armata evitò la catastrofe.

Nondimeno, l'onta di Caporetto e le sue enormi dimensioni umane – mezzo milione di profughi, trecentomila prigionieri, di cui 9 mila ufficiali – pesarono da subito sulla coscienza nazionale. Un esempio è quello di D'Annunzio, non solo l'eroe che sappiamo, ma l'oratore più popolare dell'Italia in guerra. Orbene, negli appelli e messaggi di allora, non menziona Caporetto, bensì "la riscossa", termine che poi darà il titolo al volumetto che li raccoglie. Ma quando nel 1919-20, il Vate, poi il Comandante di Fiume si opporrà alla linea del governo italiano alla conferenza della pace, bollandola come rinunciataria, egli risponderà **il lugubre termine di Italia incaporetata**. Il primo dopoguerra visse Caporetto con molto disagio, e l'interminabile vicenda della commissione d'inchiesta, con il suo corollario di accuse incrociate, non aiutò, come doveva, a fare chiarezza, alimentando le voci di oscure congiure che nel nostro paese non mancano mai. Tentativi d'insabbiare una verità troppo scomoda vi furono, anche se nemmeno questa fu un'esclusività italiana. Ed è giusto riconoscere che la retorica celebrativa, manipolata dal fascismo non più movimento ma regime, servì tra le due guerre anche a coprire l'accertamento delle responsabilità, comprese quelle dei "pescecani di guerra", i profittatori per i quali D'Annunzio e Marinetti, più indulgenti verso sbandati e disertori, richiesero processi esemplari e il plotone d'esecuzione nei casi accertati di profitti<sup>3</sup>. L'ampio memoriale difensivo di Capello non fu pubblicato allora, credo per mancan-

za delle autorizzazioni necessarie, e verrà edito postumo nel 1967 a cura del mio maestro, Renzo De Felice. Solo nel 1933, apparve presso Mondadori la prima autorevole ricostruzione militare degli eventi rivolta a un vasto pubblico, quella del generale Caviglia; ed è significativo che s'intitolò *La Dodicesima battaglia*, recando Caporetto solo nel sottotitolo. Anche per la prima "storia ufficiale" dell'evento da parte del servizio storico dello Stato Maggiore Difesa, meritoria anche se oggetto di molte critiche, occorrerà attendere il secondo dopoguerra e il cinquantenario di Caporetto.

**Disagio giustificato?** Dobbiamo chiedercelo obiettivamente, oggi che di anni non ne sono passati dieci o venti, nemmeno cinquanta, ma cento, e nessun protagonista o testimone, grande o piccolo, di quei fatti è più in grado di intervenire nel dibattito. Perdemmo allora due regioni, Friuli e Venezia Giulia, e il fronte arretrò di circa duecento chilometri, d'accordo. Ma a quella data gli imperi centrali occupavano più di un settimo della Francia, il Belgio era invaso, la Serbia sbaragliata, la Romania occupata, la Russia fuori combattimento. E dopo undici sanguinose "spallate" sull'Isonzo e sul Carso, dove eravamo quasi sempre andati all'assalto di posizioni ben munite sulle alture, portare la battaglia in pianura e su di un fronte più ristretto poteva diventare, a saperlo freddamente utilizzare, un vantaggio strategico, come in effetti avvenne. Quando si critica l'attendismo di Diaz nei mesi successivi, si può ribattere che anche per noi poteva valere quello che Pétain disse per arginare il dissanguamento di Verdun: "*J'attends les Américains*", che erano entrati in guerra nell'aprile 1917. Per la verità, di americani combattenti sul nostro fronte non se ne videro molti, anche se vi fu ferito il più celebre, l'autista di ambulanze Ernst Hemingway, che ha poi descritto in *Addio alle armi* quella rotta di Caporetto a cui *non* assistette. Soprattutto, era il crollo interno dell'Austria-Ungheria, dilaniata dal blocco economico e dalle rivalità fra opposte nazionalità, a indurci a sperare che il tempo lavorasse per noi. E così fu.

\* \* \*

Siamo qui già oltre Caporetto, e gioverà tornare indietro a una data determinante ma spesso trascurata: **28 agosto 1916, dichiarazione di guerra dell'Italia al Secondo Reich germanico**. Quando nel 2014, venne istituito il Comitato nazionale per le celebrazioni del centenario della Grande Guerra, un autorevole esponente politico dichiarò alla stampa che il 24 maggio 1915, l'Italia era scesa in guerra contro "l'Austria e la Germania".<sup>4</sup> Ahi-

<sup>4</sup> Ricordiamo, contro una tenace interpretazione corrente, che *non* vi fu rovesciamento delle alleanze da parte italiana nel 1914-1915. La Triplice Alleanza del 1882 (rinnovata per la quinta volta nel 1912) che ci legava agli imperi centrali, aveva carattere esclusivamente difensivo, e fu l'Austria-Ungheria a violarne lo spirito e la lettera, dichiarando guerra alla Serbia, dopo averne informato Berlino ma non Roma. La neutralità dichiarata dal governo Salandra era quindi giuridicamente ineccepibile. Ma le condizioni non prive di ambiguità e bizantinismi in cui furono condotte le successive trattative con le potenze dell'Intesa fino al patto di Londra, hanno creato la leggenda del "tradimento": espediente con cui Vienna volle coprire la mancata capacità diplomatica di fornire all'Italia le garanzie necessarie per tenerla fuori del conflitto (come invano auspicava il ben più autorevole negoziatore tedesco, l'ex cancelliere von Bülow).

<sup>3</sup> Rileggiamo, in D'Annunzio, le terribili pagine sui cadaveri segati e mischiati a resti di animali o terriccio, per far lievitare le forniture di bare.

mè, ricordava male, o era stato informato male dai suoi collaboratori. Il patto di Londra, firmato segretamente un mese prima con le potenze dell'Intesa, recitava sì, all'art.2, che l'Italia, "si impegna ad utilizzare tutte le proprie risorse allo scopo di iniziare la guerra assieme alla Francia, alla Gran Bretagna e alla Russia contro tutti i loro nemici." Ma la realtà era diversa, perché in un primo tempo, ci limitammo a dichiarare guerra all'Austria-Ungheria, l'unica delle potenze avverse con la quale avessimo un contenzioso: precisamente quello sulle terre "irredente", che ci aveva indotti a passare dalla neutralità all'intervento. Solo dietro le insistenze alleate, ci risolvemmo a dichiarare guerra all'Impero ottomano il 24 agosto 1915, e riuscimmo ad attendere ancora un anno, quando le pressioni di Parigi e Londra diventarono insostenibili, per dichiararla alla Germania. Si parlò naturalmente allora di duplicità latina, al punto che settori influenti del *Foreign Office* e soprattutto del *Quai d'Orsay* cercarono poi di tenerci fuori per ritorsione dal club dei "Quattro Grandi" alla conferenza della pace. Ma è interessante osservare che neanche la Germania, principale investitore finanziario e industriale nella penisola fino alla guerra, si era decisa di dichiararla a noi.<sup>5</sup>

**Le conseguenze militari di quell'evento furono determinanti.** Lo stato maggiore tedesco, il più temibile e innovativo fra tutti i belligeranti<sup>6</sup>, si era limitato, fino ad allora, a fornire agli austro-ungarici, assistenza strategica e di *intelligence* sul "fronte bianco". Ma nella seconda metà del 1916, l'idea si fece strada a Berlino che occorresse mettere fuori combattimento l'Italia, prima che fosse l'Austria-Ungheria a crollare. Fu designato a tal fine il già ricordato generale Otto von Below, uno degli architetti delle vittorie di Tannenberg e dei Laghi Masuri che avevano sbaragliato l'esercito russo. Il fallimento della *Strafexpedition*, nel maggio-giugno 1916, aveva convinto i tedeschi che le concezioni di Conrad e Borojević non erano più moderne del cosiddetto "colpo d'ariete" di Cadorna e Capello. Conrad, del resto, ne pagò il prezzo venendo giubilato dall'incarico di capo di S.M. dell'esercito austro-ungarico, per contrasti con il nuovo imperatore Carlo ma anche su richiesta tedesca, anticipando la sorte del suo avversario Cadorna. Ma non erano più moderne, e ancor più onerose in uomini e mezzi, nemmeno le direttive dei francesi Joffre e Nivelle, degli inglesi Kitchener e Haig, soprannominato affettuosamente *The Butcher*, "il macellaio" dai suoi uomini<sup>7</sup>, dei russi von Rennenkampf e Samsonov, lo sfortunato comandante in capo che si suicidò a Tannenberg per evitare l'onta della cattura. Solgenitsin gli ha dedicato pagine mirabili in *Agosto 1914*.

Vi era un poi secondo fattore, non meno importante: i tedeschi volevano compiere la prova generale sul fronte italiano, e ottener-

ne l'effetto di dimostrazione, della grande offensiva sul fronte occidentale, l'**operazione "Michael"**, che, nella primavera 1918, avrebbe dovuto decretare le sorti del conflitto prima dell'arrivo degli americani, e che effettivamente ci andrà molto vicino.

Altro breve passo indietro: all'inizio del 1917, dopo un dibattito che ha coinvolto tutti i comandanti sul terreno, caso forse senza precedenti nelle rigide tradizioni non solo germaniche ma di qualsiasi esercito europeo, lo S.M. tedesco ha adottato e distribuito il **manuale Ludendorff**, che sostituisce la dottrina del combattimento elastico e della guerra di movimento a quella dell'attacco a oltranza e della difesa palmo a palmo del terreno. Il manuale rimarrà in uso fino alla seconda guerra mondiale e diventerà il primo nucleo della *Blitzkrieg*, perfezionato da Guderian e Halder. Il risultato fu che da allora, le perdite tedesche si rivelarono inferiori di un terzo a quelle alleate. Il sistema era stato passato agli austriaci, che ne fecero scarso uso; ma circolò anche negli ambienti italiani, tanto che Luigi Barzini senior ne pubblicò una sintesi sul "Corriere della Sera". Difficile sostenere quindi, come pure fu fatto poi a mo' di giustificazione, che la tecnica utilizzata a Caporetto fosse del tutto nuova e senza precedenti. Tanto più che anche da parte italiana, la riflessione strategica era in atto: nel gennaio 1916, la memoria del colonnello Giulio Douhet su *Il mezzo nuovo*, ossia l'arma aerea, aveva trovato favorevole accoglienza in Cadorna. Non devo ricordare in questa casa che l'Italia fu uno dei primi belligeranti a utilizzare massicciamente l'aviazione in un'offensiva classica, l'undicesima battaglia dell'agosto 1917, dove i nostri aviatori scrissero una pagina gloriosa.

Infine, terzo fattore, **la crisi russa, dopo la rivoluzione di febbraio**, aveva consentito agli Imperi centrali, a partire dalla primavera 1917, un alleggerimento graduale delle 140 divisioni impegnate sul fronte orientale. Era un'imponente massa di manovra, di soldati esperti e temprati al clima rigido, che poteva essere riposizionata sulle Alpi e così avvenne, anche se questi ingenti spostamenti non sfuggirono ai nostri servizi d'informazioni militari. Il 18 settembre, Cadorna, che segue con molta attenzione e preoccupazione quel che accade negli altri teatri del conflitto, riceve la notizia della **rottura tra il governo provvisorio di Kerenski e il generale Kornilov**, che si mette alla testa dei cosacchi del Don, primo nucleo dell'Armata Bianca. È lo scoppio della guerra civile, prima ancora della rivoluzione d'ottobre. Si tratta di un'ottima notizia per gli austro-tedeschi, perché Kerenski sarà ora costretto a cercare l'accordo con i bolscevichi, favorevoli alle trattative di pace con gli Imperi centrali. Sono le convulsioni che porteranno al trattato di Brest Litovsk nel marzo dell'anno successivo, dopo la liquidazione sia di Kerenski che di Kornilov. A questo punto, gli austro-tedeschi possono concentrarsi dopo quello russo, sull'altro anello ritenuto debole dello schieramento avversario: l'Italia. Cadorna lo intuisce dirama l'ordine di difesa a oltranza, ritenendo probabile un attacco a breve. E ancora il 23 ottobre, alla vigilia dell'attacco nemico, scriverà al ministro della Guerra, generale Giardino, anticipando le direttrici della manovra nemica. Perché allora tutti questi elementi siano stati trascurati dal comando supremo e soprattutto dal governo, **è il vero enigma di Caporetto**, che non ha trovato finora una risposta soddisfacente.

<sup>5</sup> Conservo un facsimile del "libro delle firme" che tutta la dirigenza politica francese sottoscrisse all'ambasciata d'Italia a Parigi, con accenti ineghianti alla lotta comune. È dell'ottobre 1916, non del maggio 1915.

<sup>6</sup> Ma non da subito: se Ludendorff e Below fossero stati al posto dell'indciso e già molto malato Helmut von Moltke junior durante la battaglia della Marna del settembre 1914, le sorti del conflitto avrebbero potuto essere ben diverse.

<sup>7</sup> Il nomignolo andava di moda in tutti gli eserciti: fu affibbiato anche a Nivelle, Cadorna e probabilmente altri.

# CAPORETTO TRA MITO E REALTÀ

Il piano – di concezione, ripetiamolo, tutta tedesca, come tedesco fu il comando della neo-costituita XIV<sup>o</sup> armata austro-germanica, anche se due terzi degli effettivi erano austro-ungarici-croati – fu rapidamente messo a punto da Below, dopo una serie di sopralluoghi del suo vice, il generale Krafft von Dellmensingen. Credo che, da parte italiana, si possa trarre una qualche compensazione – analoga a quella inglese sul fronte d’Africa del 1941-43, con l’esaltazione di Rommel – dal fatto che fummo allora sconfitti da due strateghi e comandanti di primissimo ordine, forse i più grandi dell’intero conflitto, prussiano il primo, bavarese il secondo. Non per nulla, dopo la vittoria di Caporetto, furono richiamati in patria (con le loro truppe) da Ludendorff per gli ultimi ritocchi all’operazione Michael<sup>8</sup>. E si vide altresì che, partiti loro, lo stato maggiore austriaco non seppe approfittare del vantaggio, anche psicologico, derivante da Caporetto. Si deve qui accennare, anche se esula dal nostro tema, alla vicenda dei tentativi di **pace separata**, che l’imperatore Carlo aveva avviato in varie direzioni sin dalla sua accessione al trono a fine 1916, quindi molto *prima* di Caporetto. Eppure, nonostante la sconfitta subita, fu l’Italia a declinare quelle avances, scegliendo la strada opposta: quella dell’accordo con gli esponenti delle nazionalità oppresse, che avrebbe portato, passando dal patto di Roma dell’aprile 1918, alla dissoluzione dell’Impero asburgico.<sup>9</sup>

\*\*\*

Su quel che accadde all’alba del 24 ottobre, dopo le quattro ore di micidiale “preparazione” di gas e di artiglierie che precedettero l’attacco vero e proprio, si è scritto molto e possiamo dire di sapere – quasi – tutto. Basterà ricordare che i due schieramenti erano quasi omogenei: contro i 164 battaglioni (di cui 65 germanici) della XIV<sup>o</sup> armata nemica, dotati di 1759 cannoni e 300 bombardieri, l’Italia schierava 123 battaglioni, 985 cannoni e 354 bombardieri. Il fulcro del meccanismo italiano era il XXVII<sup>o</sup> Corpo d’armata, agli ordini di Badoglio, pupillo di Capello, ma il comando non era unificato e la continua rivalità tra Cadorna e Capello, messo a capo di un organismo pletorico come la II Armata, forte – ossia, per certi aspetti, debole – di ben 700 mila uomini, non era di buon auspicio; con l’aggravante che la crisi di nefrite di Capello, che pure aveva dimostrato di essere il più “mobile” e inventivo dei comandanti italiani, non gli consentì di riprendere il suo posto che all’ultimo momento, in condizioni di salute ancora precarie. Difficile negare che la **catena di comando** italiana fosse più macchinosa – nove passaggi operativi dal comando supremo ai divisionari – rispetto ai cinque dei tedeschi. Ma lo stesso valeva per francesi e austriaci. Non si può nemmeno parlare di **piovra burocratica**, come si è pur detto: Cadorna “amministrava” un esercito di due milioni di soldati con uno stato maggiore di 167 ufficiali, in-

feriore a quello inglese. Passiamo al doloroso capitolo delle **fuclazioni e decimazioni**. Contrariamente a quanto potrebbe pensare lo spettatore di un film ideologicamente predeterminato come *Uomini contro* di Rosi<sup>10</sup>, furono, almeno nella prima fase del conflitto, complessivamente inferiori agli altri eserciti belligeranti. Tra maggio e settembre 1917, se ne registrarono 216, meno che sul fronte occidentale, per non parlare di quello orientale. Il numero aumentò in misura notevole dopo Caporetto, per sedare tentativi di ammutinamento, nonché atti di sciaccallaggio e altri gravi reati ai danni delle popolazioni. Indubbiamente, la repressione delle proteste e dei moti di piazza fu condotta spesso con estrema durezza: ma si era in guerra<sup>11</sup>. Credo che ciò debba indurre a una valutazione più equilibrata della figura di Cadorna. Sbagliò a Caporetto, non tanto sul piano del comando, quanto perché la pubblica denuncia dei reparti che si erano “vilmente arresi” della II Armata (mentre altri fecero il loro dovere fino al sacrificio supremo) arieggiava una resa dei conti privata con Capello e gettò lo scompiglio, laddove l’esercito aveva disperatamente bisogno di messaggi d’incitamento di segno opposto. Ma senza il pugno di ferro del “visigoto” Cadorna, che aveva assunto le sue funzioni solo nel luglio 1914 alla morte del generale Pollio, è lecito chiedersi se l’esercito italiano, nelle condizioni d’impreparazione in cui affrontò il conflitto, avrebbe resistito nel triennio 1915-1917.

La rotta di Caporetto si arrestò sulle nuove, arretrate posizioni ai primi di novembre. Gli storici militari la definiscono la prima delle tre battaglie del Piave: contenimento, nel novembre-dicembre 1917; vittoria, nel solstizio del giugno 1918; sfondamento, a Vittorio Veneto in ottobre. Il paese aveva retto all’urto nemico, giustificando le pessimistiche (dal suo punto di vista) previsioni di Below. E qui accadde un fatto unico nella nostra storia nazionale: il popolo italiano, non il governo né l’esercito, decise che **“non passa lo stranier”**. Ciò che avvenne allora, non fu l’anticipazione del “tutti a casa” dell’8 settembre 1943. Fu esattamente l’opposto: la caparbia volontà popolare di non perdere una guerra che avrebbe ripiombato il giovane stato unitario nella dominazione straniera e nelle fazioni interne dei secoli bui. Fu una mobilitazione di tutte le classi e di tutti i ceti, dal nord al sud, al fronte e nelle retrovie, donne comprese, di cui rappresentò la prima, forse involontaria emancipazione. Non credo che le nostre nonne (o bis-trisnonne, per i più giovani in sala), che facevano funzionare i treni, gli ospedali, le scuole e le poste, abbiano meritato meno dei nostri nonni, che combattevano al fronte. In quell’ora suprema, si comportarono bene tutti. Il re, che a Peschiera l’8 novembre, ricordò a francesi e inglesi quel che dovevano

<sup>10</sup> «liberamente», ma in molti punti abusivamente, tratto da *Un anno sull’altipiano* (1937) di Emilio Lussu, che fu allora valoroso ufficiale, poi esponente del partito sardo d’azione, in gran parte reclutato fra i reduci.

<sup>11</sup> Il caso più noto è quello dei disordini di Torino dell’agosto 1917, che fecero una decina di vittime. Non si trattò tuttavia di uno sciopero della fame, come i moti milanesi del 1898, bensì di una sommossa antimilitarista organizzata dagli anarchici. Nelle giornate successive a Caporetto, si distinse per spietatezza il generale Andrea Graziani. Va peraltro ricordato che egli aveva represso con pari durezza ma efficacia i saccheggi di massa, all’indomani del terremoto di Messina del 1908.

<sup>8</sup> Questi due prodi si ritirarono dopo la guerra e l’abdicazione del Kaiser a vita privata, insensibili ai tentativi della Repubblica di Weimar, poi del Terzo Reich, di richiamarli in servizio, e non fecero più parlare di sé.

<sup>9</sup> Nondimeno, qualche sondaggio in direzione di Vienna tramite la Santa Sede vi fu sempre nella primavera 1918. Ma Orlando non osò andare oltre, temendo la reazione alleata e nella convinzione che il crollo dell’impero asburgico fosse ormai imminente.

# CAPORETTO TRA MITO E REALTÀ

a tre anni di sacrifici italiani, rifiutò il comando unificato sotto supervisione alleata e seppe opporsi a misure demenziali come l'allungamento della pianura padana, dal Mincio al Po. Il governo di unità nazionale insediato il 29 ottobre sotto la guida del siciliano Orlando, statista migliore allora di quanto poi si dimostrerà alla conferenza della pace, che dichiarò "Monte Grappa tu sei la mia Patria", in attesa di fare del Piave il "fiume sacro alla Patria": ed auspichiamo che non siano solo le targhe stradali a ricordarlo, ma la scuola a insegnarlo agli studenti di oggi. Lo stato maggiore che, liquidati Cadorna, trasferito al consiglio di guerra alleato a Versailles, e più faticosamente Capello, ingiustamente designato quale principale capro espiatorio, trovò in Diaz un buon amministratore e gestore dal "guanto di velluto", che diede anche impulso ad una più moderna ed efficace propaganda di guerra. Ufficiali e soldati, senza dimenticare i "ragazzi del '99", strappati alle università, ai campi e alle officine, come i loro coetanei e avversari austriaci e tedeschi, ungheresi, croati, sloveni, bosniaci, che combattevano con pari dedizione e purezza d'animo. Salutiamo infine, in casa dell'arma aerea, il colonnello Gabriele D'Annunzio, questo "*dur petit soldat*" come scrissero i francesi, inciso nella pietra del suo Abruzzo natale, che dopo aver perduto l'occhio destro, rientrato in servizio ultracinquantenne contro il parere dei medici, volò su Vienna con gli audaci della sua squadriglia e si oppose con successo all'idea di evacuare Venezia, che tentava una parte degli alti comandi. Quando si dice che i poeti hanno la testa tra le nuvole...

\* \* \*

Vorrei, in conclusione, proporre tre considerazioni per il nostro dibattito.

La prima riguarda la valutazione di **Caporetto come "disfatta intellettuale"**, proposta da Mario Silvestri, uno storico non molto amato dagli storici, perché eminente chimico e fisico di professione, che credo invece abbia fornito su Caporetto e l'insieme del conflitto alcune delle analisi più stimolanti, alle quali mi sono ispirato in questa ricapitolazione necessariamente per sommi capi. Sul punto specifico, tuttavia, esito a concordare con Silvestri. O meglio: i comandanti italiani condivisero tale ritardo con i loro colleghi di tutti gli eserciti in campo, tedeschi eccettuati, il che comunque non bastò a dare a questi ultimi la palma della vittoria. Era, paradossalmente, il frutto di quasi mezzo secolo di *pax bismarckiana* in Europa, dopo la guerra franco-prussiana del 1870-71. Erano uomini complessivamente già anziani per allora, ultrasessantenni, che avevano operato in conflitti limitati come la guerra anglo-boera, la spedizione contro i Boxers in Cina, o l'occupazione della Bosnia, come Conrad. E soprattutto nelle colonie, come Kitchener in Egitto e Sudan, Haig in India, o Joffre, trattenuto in servizio allo scoppio delle ostilità anche per evitare che a succedergli fosse il monarchico de Castelnau, invisato ai dirigenti della Terza Repubblica. In altri termini, la Grande Guerra non era solo politicamente evitabile, come oggi sappiamo; ma divenne un bagno di sangue di proporzioni inaudite a causa di un ritardo generalizzato, non solo italiano, di concezioni strategiche. Diverso il discorso per l'arma aerea, che era già un portato tecnologico dei tempi nuovi. Ma bisognerà attendere il secondo conflitto mondiale perché ciò emerga pienamente.

La seconda considerazione è che, se Caporetto fu una disfatta esclusivamente italiana, anche **la successiva resistenza del paese** (uso di proposito questo termine) e le tre battaglie del Piave furono esclusivamente italiane, con un generoso ma limitato contributo sul terreno di truppe degli alleati, mentre i piani militari furono ugualmente di concezione italiana. Purtroppo, l'onda lunga della svalutazione ideologica – nata in Italia prima che all'estero – ha fatto sì che molti studiosi stranieri esitino a riconoscere quel che ci spetta, ed è tuttora diffusa la credenza erronea che, dopo Caporetto, l'Italia sia stata "salvata" dagli alleati.

L'ultima considerazione, riguarda il "**caporettoismo**" quale categoria psicologica, prima ancora che ideologica, della storia nazionale, un misto di scetticismo, particolarismo e qualunquismo, che costituisce il più radicato e funesto vizio italico. A vedere certi film, o a leggere certi commenti, anche in occasione del centenario, che confondono il legittimo e nobile pacifismo con l'appello retrospettivo alla resa per non dire alla diserzione, c'è da chiedersi come mai il paese non si sia afflosciato come uno straccio nel 1915, al primo colpo di schioppo di un guardiacaccia della Carinzia. Le colpe, gravissime, dell'8 settembre, che fruttarono la crociata "Italia tagliata in due" e una spaventosa guerra civile di seicento giorni nel centro-nord del paese, vengono in tal modo, indebitamente retrodatate al 1917-18.

Come dichiarò l'allora presidente della Repubblica Giorgio Napolitano, nell'ispirato messaggio che aprì le celebrazioni del centenario, nel luglio 2014, la Grande Guerra divenne "*la prima esperienza collettiva del popolo italiano.*" Questo deve esortarci a una rivisitazione critica ed equilibrata di quegli eventi, con l'occhio rivolto alle giovani generazioni. È la premessa per costruire realmente sul nostro continente un'Unione di pace, solidarietà e concordia, a partire da una tragedia che fu prima europea, poi mondiale.



**Amb. Maurizio Enrico SERRA** Nominato Rappresentante Permanente presso le Organizzazioni Internazionali in Ginevra con titolo e rango di Ambasciatore a partire dal 02.09.2013.

#### **Carriera diplomatica**

- 1981-84: Primo Vice Console a Berlino Ovest
- 1984-1986: Primo Segretario a Mosca
- 1986-1991: Consigliere al Ministero, Segreteria Generale
- 1991-1997: Consigliere poi Primo Consigliere a Londra e Direttore supplente per l'Italia presso la Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo BERS
- 1997-2002: Responsabile del Segretariato Politico dei Summit G7/G8
- 2002-2008: Direttore dell'Istituto Diplomatico
- 2008-2009: Alle dirette dipendenze del Segretario Generale
- 2010-2013: Rappresentante Permanente presso l'UNESCO

# Gli ultimi due voli della Regia Aeronautica sull'Eritrea

di Vincenzo Meleca

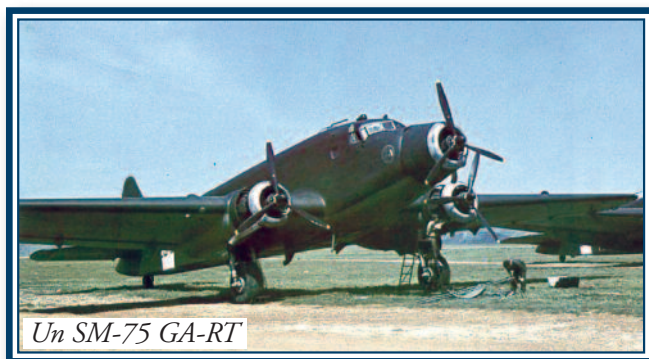
## 9 maggio 1942 - "Ritourneremo"

**N**el 1942 le nostre colonie in Africa Orientale erano ormai sotto il controllo britannico.

Ma in Eritrea gli italiani ancora residenti erano molti e tutti o quasi speravano che le sorti della guerra, che in Africa Settentrionale sembravano volgere a favore delle Truppe dell'Asse, potessero capovolgere la situazione. Era necessario che l'Italia desse un segnale di speranza in tal senso.

L'occasione si presentò inopinatamente nella primavera del 1942, come conseguenza di un ardito progetto nato nel gennaio di quello stesso anno: un raid diretto in Giappone. A Roma si sospettava infatti che i britannici fossero riusciti a forzare i codici di trasmissione fra Italia e Giappone, quindi si ritenne necessario fornire a Tokyo nuovi e più sicuri codici.

Esclusi per motivi di difficoltà organizzative e di tempi troppo lunghi sia il trasporto via terra sia quello via mare con unità di superficie o sommergibili, fu deciso di trasferirli per via aerea, impresa anche questa tutt'altro che facile.



Un SM-75 GA-RT

Allo scopo fu realizzato un primo esemplare (n. costruzione 32054, matricola militare 60537) di una versione ad hoc del velivolo da trasporto Savoia Marchetti SM-75, che fu denominata GA-RT (Grande Autonomia - Roma Tokio).

Il velivolo fu approntato il 10 marzo ed il successivo 15 marzo il comandante della missione, Tenente Colonnello pilota Amedeo Paradisi, radunò l'equipaggio da lui selezionato e composto dal Capitano pilota Publio Magini (ideatore di un particolare sistema di navigazione astronomica), dal Sottotenente marconista Ezio Vaschetto e dal Maresciallo motorista Vittorio Trovi. Solamente due giorni dopo, il 17 marzo, tutti e quattro giunsero alla Savoia Marchetti per ritirare l'SM-75 GA e provarlo in volo. Come test di prova, il generale Rino Corso Fougier, sottosegretario di Stato all'Aeronautica e capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, decise, in occasione della ricorrenza della proclamazione dell'Impero (9 maggio 1936), di effettuare una missione simbolica nei cieli dell'Eritrea, lanciando sulla capitale Asmara un carico di manifestini tricolore con la scritta "Ritourneremo".

Alle ore 07,55 del 7 maggio 1942 il trimotore decollò da Guidonia atterrando all'aeroporto di Bengasi-K.2 alle ore 13,15. Qui, l'aereo fu rifornito di carburante ed alle ore 17,30 del giorno successivo decollò per il lungo volo sui territori in mano nemica: Egitto, Sudan, Etiopia ed Eritrea. La navigazione si svolse a circa

300 metri di quota con silenzio-radio interrotto soltanto da brevissime chiamate per verificare il collegamento con Guidonia, in quanto solo in caso di grave emergenza l'equipaggio era autorizzato a comunicare con la base di partenza.

L'aereo arrivò alle ore 03,00 del 9 maggio nel cielo di Asmara, con la città ben illuminata, poiché gli inglesi la consideravano al sicuro dalle possibilità offensive dell'aviazione italiana. Per circa un quarto d'ora l'SM-75 circuitò sulla città, mentre Vaschetto e Trovi lanciavano i pacchi di manifestini con il titolo "Italiani di Eritrea: la Patria non vi dimentica. Ritourneremo!" Dopo di che, indisturbato, il velivolo iniziò il rientro seguendo una rotta diretta, non quella spostata a sud-ovest che aveva caratterizzato il volo di andata. Ciò lo portò a sorvolare anche l'importante aeroporto britannico di Uadi Halfa, sul Nilo, sul quale il nostro equipaggio poté vedere distintamente una linea di aerei da caccia nemici, ma anche qui il volo procedette senza intralci o reazioni di sorta.

Giunto nel settore di Bengasi l'equipaggio, verificata la favorevole situazione del carburante, decise di proseguire il volo verso la Puglia. Giunti nei pressi di Taranto-Grottaglie le riserve erano ancora tali da consentire la continuazione del volo verso Roma, dove, alle ore 21,30 del 9 maggio, l'SM-75 GA atterrò all'aeroporto di Ciampino, concludendo così un volo senza scalo di 28 ore e di circa 6.000 chilometri compiuto con eccezionale regolarità. Alla luce del successo della missione, il Governo diramò un lungo comunicato dal titolo "L'Impero raggiunto di un solo balzo da un nostro velivolo"



La rotta seguita dall'SM-75 GA-RT durante la missione in Eritrea

# *Gli ultimi due voli della Regia Aeronautica sull'Eritrea*

*di Vincenzo Meleca*



*L'equipaggio del volo su Asmara.*

*Da sinistra: S.Ten. Ezio Vaschetto, Ten. Col. Amedeo Paradisi, Cap. Publio Magini e Mar. Vittorio Trovi.*

Per la cronaca, l'SM-75 dell'impresa su Asmara e destinato alla missione in Giappone, pochissimi giorni dopo il suo rientro in Italia, l'11 maggio, durante un volo di trasferimento da Ciampino a Guidonia ebbe un'avaria simultanea a tutti e tre i motori, dovuta quasi certamente alla mancata sostituzione delle candele. Nonostante il comandante Paradisi fosse riuscito a compiere un



*Gura: lavoratori eritrei e sudanesi addetti alla pulizia di un Boeing B-17 Flying Fortress*

disperato atterraggio di emergenza, l'aereo si sfasciò al suolo e Paradisi nell'incidente riportò gravissime lesioni alla gamba destra, che sarà poi amputata. Magini, Vaschetto e Trovi, uscirono invece dal disastro tutto sommato malconci, ma vivi. Per tre dei quattro sfumò così purtroppo la possibilità di diventare protagonisti di un'altra grande impresa aerea, il volo Roma-Tokio.

## *23 maggio 1943 – il bombardamento degli aeroporti di Gura e Port Sudan*

Nella primavera del 1943, per l'Italia, le sorti della guerra volgevano oramai al peggio.

Ciò nonostante, lo Stato Maggiore della Regia Aeronautica, sulla scorta di informazioni giunte dagli italiani ancora residenti in Eritrea, impostò nel marzo 1943 una missione offensiva a lungo raggio per portare un attacco al lontano aeroporto di Gura, situata ad una trentina di chilometri da Asmara.

L'aeroporto di Gura, costruito nel 1935, dopo essere stato abbandonato dagli italiani (non prima però che fossero state distrutte tutte le installazioni di interesse militare), era stato prima parzialmente utilizzato dalla Royal Air Force (RAF) come base d'appoggio e dagli australiani, che vi avevano costruito un grande ospedale (poi riutilizzato dagli americani) e, successivamente, nel 1942, era stato ampliato dall'USAAF, che ne aveva fatto una importante base di manutenzione per molti velivoli, in particolare per i grandi bombardieri quadrimotori Consolidated B-24 Liberator e Boeing B-17 Flying Fortress operanti sull'Europa e nei Balcani.

Il tipo di velivolo prescelto per la missione fu ancora il Savoia Marchetti SM-75 GA, l'unico in grado di avere l'autonomia necessaria, come l'impresa dell'anno precedente aveva dimostrato. La scelta cadde su due SM-75 GA (Grande Autonomia) del Nucleo Comunicazioni della LATI: l'I-BUBA (n. di costruzione 32056, matricola militare MM 60539), già protagonista della missione in Giappone e l'I-TAMO (n. di costruzione 32060, matricola militare MM 60543), che vennero modificati allo scopo.

Se il volo prevedeva un itinerario simile a quello del 1942, cambiavano però le caratteristiche tecnico-tattiche in quanto, anziché un leggero carico di manifestini, i velivoli avrebbero dovuto trasportare ciascuno un carico di dieci bombe da 100 kg.

La missione aveva ovviamente un alto grado di segretezza, per cui tutti i lavori vennero eseguiti a Guidonia, nell'hangar della LATI che, decentrato rispetto alle aviorimesse del Centro Sperimentale, poteva essere meglio sorvegliato.

Gli equipaggi prescelti erano composti, per il primo velivolo, dal Maggiore pilota Giulio Cesare Villa, dal Capitano pilota Manlio Lizzani, dal Maresciallo motorista Giovanni Mazza, dal Maresciallo marconista Luigi Benvenuto e per il secon-

# Gli ultimi due voli della Regia Aeronautica sull'Eritrea

di Vincenzo Meleca

do, dal Capitano pilota Max Peroli, dal Capitano pilota Ardito Cristiani, dal Maresciallo motorista Giuseppe Boero e dal sottotenente marconista Mario Marasco.

Tra le modifiche apportate furono installati un correttore di rotta ed un serbatoio supplementare in fusoliera che richiese alcune verifiche dei centraggi. Lunga ed accurata fu la messa a punto dei motori Alfa Romeo 128 per poter ridurre al minimo i consumi di carburante, che passarono così dagli 0,4 l/cv. agli 0,230-0,240, con un'incredibile riduzione del 40%.

Per la sistemazione delle 10 bombe furono installate nel vano di carico inferiore delle rastrelliere, complete dei congegni per lo sgancio, e, nelle cabine di pilotaggio, un traguardo di puntamento Jozza G.3A. Per alleggerire al massimo i velivoli, ven-

nero smontate le torrette dorsali Caproni-Lanciani Delta E, dotate di una mitragliatrice Scotti da 12,7 mm, ciò che avrebbe reso i due aerei privi di qualsiasi difesa in caso di attacco da parte dei caccia americani Curtiss P-40 Warhawk presenti a Gura.

Per il montaggio e la verifica dei motori e delle attrezzature belliche, i due SM-75 si trasferirono da Guidonia a Furbara, quello con MM.60539 il 2 aprile 1943 l'altro, la MM.60543, il 14 aprile. Quest'ultimo, poi, il 6 maggio effettuò un volo di prova da Guidonia, da dove decollò alle ore 11,15, fino a Rodi, prevista base di partenza effettiva, dove atterrò alle ore 17,50, con lo scopo principale di verificare i consumi.

Rientrato a Guidonia il 10 maggio, con una sosta intermedia a Bari, il velivolo si riunì all'altro SM-75 e finalmente la coppia di aerei si trasferì a Rodi il 19 maggio per prepararsi alla missione. Questa iniziò alle ore 06,45 del 23 maggio 1943, prima con il laborioso decollo dell'SM-75 MM.60543 del Maggiore Villa (il velivolo aveva un peso totale di 23.000 kg, di cui circa 10.200 erano rappresentati dagli 11.000 litri di carburante) e, a seguire, con quello dell'SM-75 di Peroli.

I due velivoli volarono a bassissima quota in direzione della costa nordafricana per sfuggire al rilevamento dei radars nemici, mentre, a quote più alte, altri nostri aerei, tra cui due coppie di aerosiluranti, cercavano di ingannare la difesa aerea britannica.

All'altezza di Marsa Matruh sorvolarono senza problemi numerosi appostamenti militari nemici senza ricevere alcuna offesa anzi, non riconosciuti, vennero fatti segno a festosi cenni di salu-

to. Solo più tardi, lungo la valle del Nilo, i nostri due velivoli salirono ad una quota più alta, attorno ai 3.000 metri.

A questo punto però cominciarono i guai: l'SM-75 di Peroli ebbe un consumo eccessivo di carburante, per cui non potrà arrivare sino a Gura. Venne deciso quindi di puntare sull'obiettivo alternativo di Port Sudan, che fu attaccato al tramonto, da bassa quota e con buon esito dopo 11 ore e 30' dalla partenza. Sganciato tutto il carico di bombe, Peroli invertì la rotta, dirigendosi a

Nord-Nord-Ovest, verso Rodi.

L'SM-75 di Villa proseguì da solo. Era già sera inoltrata quando, forse incautamente, sorvolò Asmara, tutta illuminata. Al rumore dei motori di un aereo sconosciuto gli inglesi che governavano la città ordinarono subito l'oscuramento.



L'SM-75 I-TAMO ancora con la livrea civile dell'Ala Littoria

Pochi minuti ancora di volo e il nostro bombardiere arrivò in vista dell'aeroporto di Gura, anch'esso ben illuminato poiché le operazioni di manutenzione dei velivoli alleati continuavano anche di notte. Come era successo ad Asmara, anche a Gura però le luci vennero subito spente, ma gli obiettivi erano già stati ben identificati dal nostro equipaggio, che, sorvolando da una quota di 500 metri per tutta la lunghezza la linea degli hangars, aprì i portelloni ventrali sganciando gli ordigni uno ad uno ed invertendo subito dopo la rotta per rientrare anch'esso a Rodi.

È allora che a bordo ci si accorse di un altro guaio: i portelloni non si chiudevano.

La causa era dovuta ad una bomba che non si era sganciata completamente dalla rastrelliera! Si tentò di sganciarla agendo manualmente sui supporti, ma fu tutto inutile, per cui non restò altra alternativa che quella di cercare di ancorarla quel tanto che bastava per consentire la chiusura dei portelloni e proseguire il volo.

La rotta puntò direttamente a nord-nord-ovest, seguendo la linea della costa africana del Mar Rosso e, all'alba del 24 maggio, finito di sorvolare l'Africa ed il Mediterraneo, l'SM-75 si accinse ad atterrare all'aeroporto di Rodi-Gadurrà, dove era già arrivato felicemente l'SM-75 di Peroli. L'atterraggio era ad alto rischio, visto che la bomba in stiva era ancora spolettata e fissata in modo precario, ma Villa, con tutta la sua abilità di pilota, alle ore 06.45 portò a terra l'aereo con il massimo della delicatezza possibile.



# *Gli ultimi due voli della Regia Aeronautica sull'Eritrea*

*di Vincenzo Meleca*

Spenti i motori, le eliche ferme, ci si rese finalmente conto dell'impresa compiuta: ben 6.418 km percorsi senza scalo in 24 ore su territorio nemico!

Dopo un intero giorno di meritato riposo, dopo che gli artificieri avevano provveduto a mettere in sicurezza la bomba e quindi a toglierla dalla stiva e dopo che il personale tecnico aveva controllato e revisionato il velivolo, il 26 maggio 1943, alle ore 06,00, i due velivoli lasciarono Rodi atterrando a Guidonia alle ore 12,30, accolti da tutto il personale del Centro Sperimentale per festeggiare gli equipaggi tornati incolumi dalla lunga e pericolosa missione.



*L'itinerario del SM-75 che bombardò l'aeroporto di Gura*

mania e Romania vedevano impegnati centinaia di bombardieri, spesso scortati da caccia a lungo raggio.

Un'annotazione finale: non sono molte le tracce documentali di fonte statunitense o britannica che confermino l'attacco. Alcuni quotidiani diedero la notizia il 27 maggio 1943 in pagine interne e con pochissimo rilievo, spesso con testi simili a quello del "Daily Iowan": "An Italian bomber attack on Port Sudan and Gura, far down Red Sea. Is presumably from Crete and involving round trip of some 3.000 miles. Is one of the most remarkable contribution to psychological war. ... Such an attack, even if successful, could have not the slightest military effect. (Un bombardiere italiano ha attaccato Port Sudan e Gura, nel basso Mar Rosso, partendo presumibilmente da Creta e con un volo di andata e ritorno di circa 3.000 miglia. È uno dei più notevoli contributi alla guerra psicologica.... Un attacco del genere, anche in caso di successo, non potrebbe però avere il minimo effetto militare)".

## **Bibliografia essenziale**

AA.VV., "Momenti di storia - I più famosi aerei della epopea aeronautica italiana", Ediz. Aeronautiche Italiane, 1982. AA.VV., "Ali Italiane 1939-1945", CGE, 1978

Brotzu Emilio e Garelo, Giancarlo, "Trasporto" vol. 8, Bizzarri 1978  
Connell Dan e Killion Tom, "Gura" in Historical Dictionary of Eritrea, Scarecrow

Press, 1998 De Risio Carlo, "L'aviazione in Africa Orientale", in Rivista Aeronautica, n. 3/1999

Magini Publio, "L'uomo che volò a Tokio, Mursia, 2009

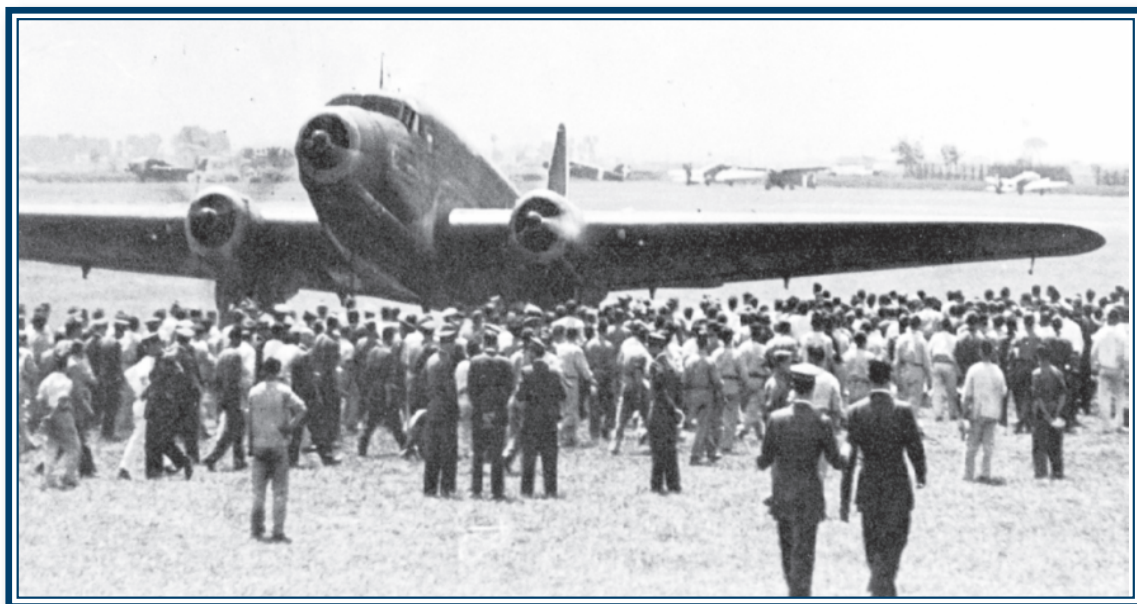
Marcus Harold G., "Ethiopia, Great Britain and the United States, 1941-1974: The politics of Empire", University of California Press, 1983

Ricci Corrado e Shores Christopher F., "La Guerra Aerea in Africa Orientale", S.T.E.M. Mucchi, 1980

Swancara John W., "Project 19: A Mission Most Secret", Honoribus Press, 1997.

*L'SM-75 di Villa accolto a Guidonia*

Certo la missione ebbe successo e non si discute né del valore e delle capacità degli equipaggi né dell'affidabilità delle macchine utilizzate, ma non si può non rilevare che essa era stata compiuta da due soli aerei, mentre i contemporanei attacchi aerei angloamericani sull'Italia, Ger-

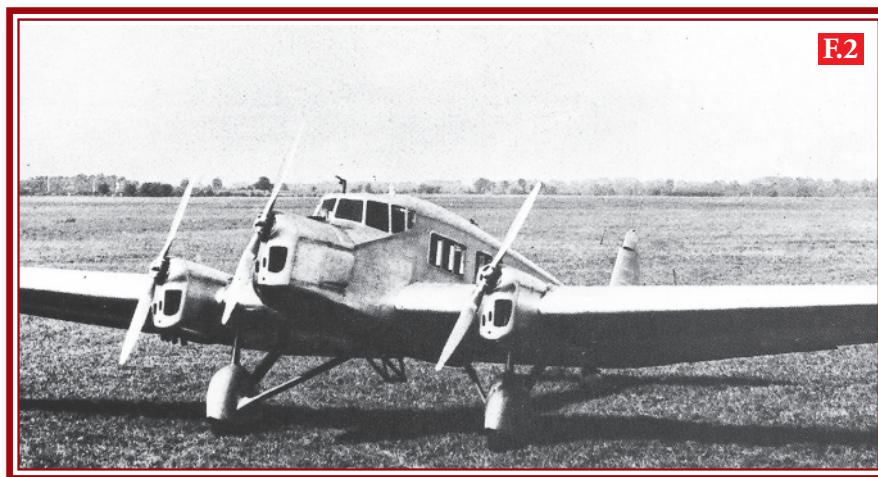


# Illustri personaggi dell'Aviazione - Giuseppe Gabrielli

a cura di Guido Bergomi



che fu uno dei primi monoplani da caccia monomotori metallici, che ebbe il suo esordio nella guerra civile di Spagna (Foto 4).



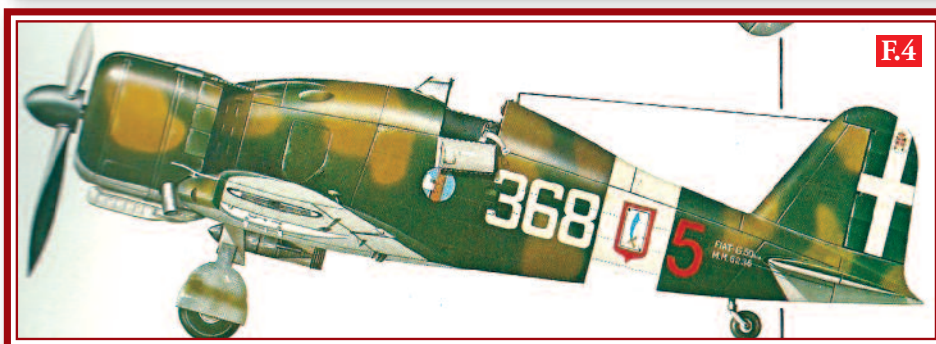
**G**iuseppe Gabrielli era siciliano essendo nato a Caltanissetta il 26 febbraio 1903. Foto 1

Da ragazzo si trasferì a Torino e studiò ingegneria Meccanica Industriale presso il Politecnico locale e si laureò giovanissimo e poi ottenne anche un titolo presso l'Università di Aachen in Germania diretta dal famoso Von Karman.

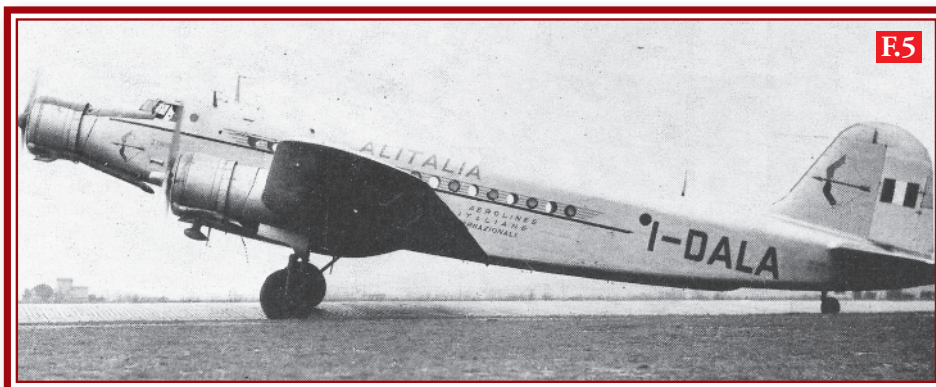
Cominciò subito ad interessarsi di aeroplani ed il suo primo lavoro fu il progetto della versione metallica del noto S. 55 di Marchetti che risultò più leggero di quello in legno. Nel 1931 venne chiamato alla direzione progettuale della Fiat e qui iniziò una lunga serie di realizzazioni di aeroplani sia militari che civili.

Nella sua lunga carriera fece qualcosa come 140 progetti circa la metà dei quali divennero effettive macchine volanti. Caratteristica comune di tutti questi progetti fu l'ala monoplana e la costruzione metallica specie quando era in auge il biplano e la costruzione in legno. Illusteremo qui solo alcuni di questi progetti tra i più famosi.

All'inizio ci fu il Fiat G. 1 e poi il G. 2, trimotori da trasporto per 6 passeggeri (Foto 2). Nel 1934 venne il G. 18, bimotore moderno per 18 passeggeri (Foto 3). Poi il G. 50



Poi ancora il G. 12, trimotore da trasporto nato nel 1938 ma che divenne, dopo la guerra, uno dei primi vettori della rinascita aviazione civile per passeggeri in Italia (Foto 5).



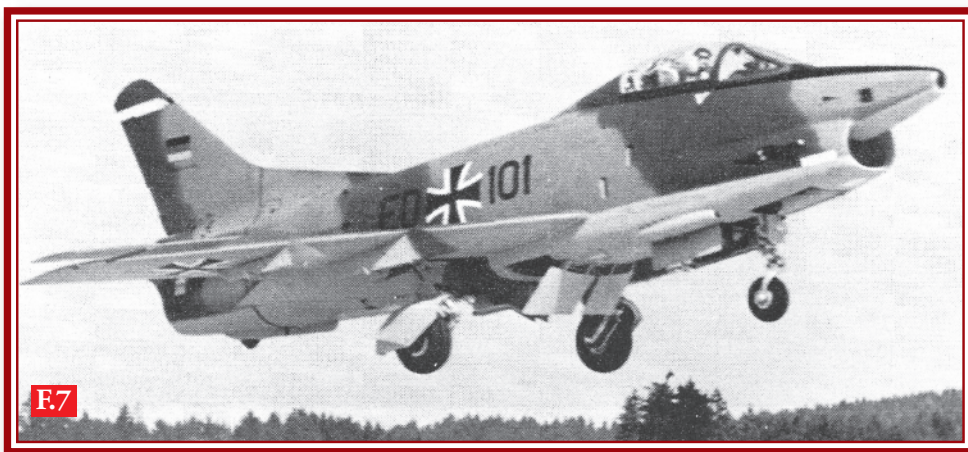
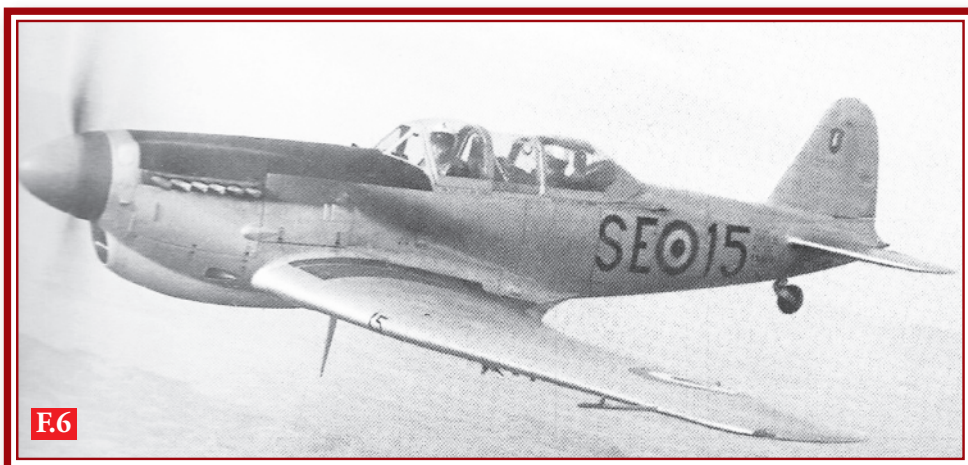
# Illustri personaggi dell'Aviazione - Giuseppe Gabrielli

a cura di Guido Bergomi

Il G. 55 fu uno dei migliori caccia della seconda guerra mondiale ma che purtroppo arrivò troppo tardi e dal quale venne derivato il noto G. 59 (Foto 6) mono e biposto da addestramento avanzato che servì ad istruire molti dei piloti del dopoguerra (compreso il sottoscritto) e ancora il G. 46, biposto leggero da addestramento e allenamento.

E fin qui aerei ad elica e con motori alternativi fino a quando, nel 1949, iniziò la serie dei reattori con gli addestratori G. 80 e G. 82, indi i monoposti da caccia G. 91 (Foto 7) che vinse un concorso europeo per un caccia leggero, e poi il G. 91Y per finire al G. 222 bimotore turboelica da trasporto militare che ottenne anche lui un buon successo a livello mondiale.

**Al termine della sua lunga carriera di progettista di aerei sia militari che civili, Giuseppe Gabrielli morì a Torino il 20 novembre 1987.**



## Aerei importanti ma poco conosciuti

a cura di Guido Bergomi

### BREDA PITTONI B.P. 471

**E**cco la descrizione di un altro velivolo italiano che non ebbe seguito ma che in questo caso ebbe delle ragioni ben definite e cioè esclusivamente commerciali che ne impedirono la costruzione in serie e la relativa diffusione.

Poco dopo la fine della guerra la Breda affidò all'ingegner Mario Pittoni l'incarico di progettare un velivolo in base ad un concorso per trasporto militare ma che potesse anche servire da trasporto civile e che avesse la possibilità di sostituire il famoso D.C.3 migliorandone le caratteristiche.

Oltre che per trasporti di personale o merci doveva servire anche per impieghi diversi come ad esempio aula volante per l'insegnamento della navigazione, del volo strumentale eccetera.

Nacque così il Breda Pittoni B.P. 471, velivolo bimotore metallico per 18 passeggeri o 2.230 chilogrammi di merci che aveva delle ottime caratteristiche ma che venne accantonato subito dopo la costruzione del prototipo non già perché avesse qualche deficienza ma esclusivamente, come sopraddetto, per ragioni commerciali.

Infatti la enorme disponibilità di residuati bellici a prezzi stracciati ne troncò la possibilità di affermazione sul mercato economico.

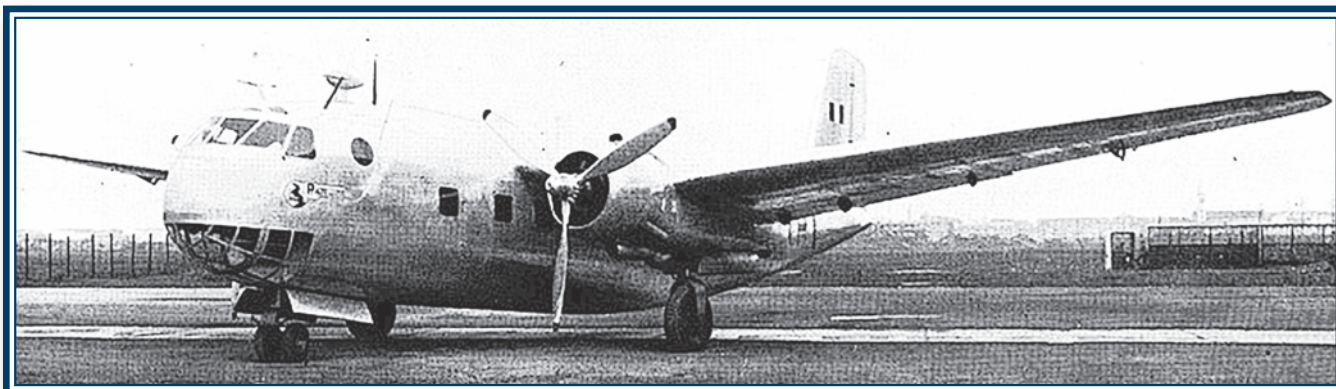
# Aerei importanti ma poco conosciuti

a cura di Guido Bergomi

Il B.P. 471 aveva un'ala alta ad M rovesciato, ciò che permetteva di diminuire la lunghezza delle gambe del carrello principale che era tricycle anteriore. La fusoliera aveva una forma ben avviata con un'ampia cabina snestrata anche inferiormente (questo per l'impiego militare). **Foto 1**

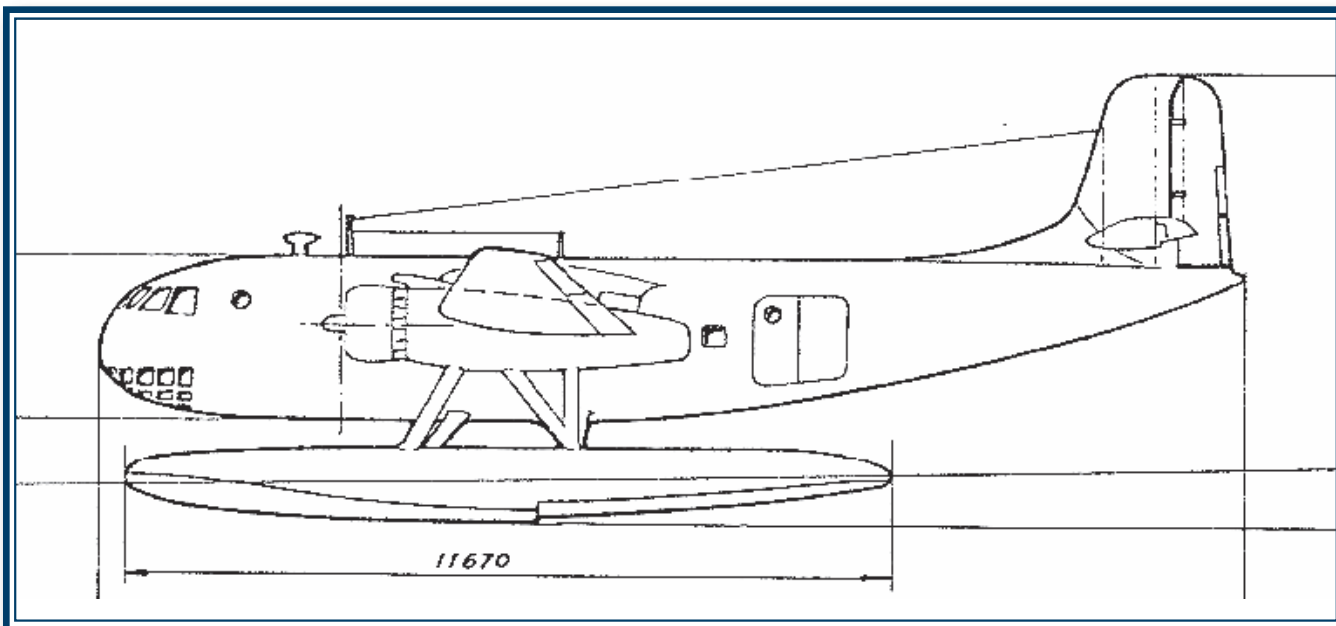
I motori erano due radiali Pratt & Whitney R 1830-91 da 1215 cavalli che gli imprimevano una velocità massima di 475 Km/h e una crociera di 390, quindi con la stessa potenza una velocità decisamente superiore a quella del DC 3, ed aveva una autonomia di 2.000 Km. aumentabile fino a 4.800 con serbatoi ausiliari, sempre interni nelle ali, naturalmente con un carico ridotto.

Il peso massimo arrivava a 10.000 kg.



Per i carichi pesanti era munito, oltre che dei normali portelli per le persone, di un grosso portellone in due parti che si aprivano verso la coda. La fusoliera aveva un pavimento rinforzato per accogliere le varie merci.

Era prevista anche una eventuale versione idrovolante munita di due galleggianti al posto delle ruote, galleggianti che dovevano essere gli stessi del Cant. Z 506 e che potevano essere facilmente sostituiti con le ruote per tornare al tipo terrestre. **Foto 2**



Il prototipo, che fece il primo volo a Bresso nelle mani del collaudatore Stoppani nell'autunno 1950, portato poi a Guidonia alla presenza delle massime autorità aeronautiche civili e militari dimostrò le sue ottime caratteristiche, purtroppo invano per le sopradette ragioni, ed ebbe la stessa sorte del quadrimotore BZ 308.

Venne acquisito dall'Aeronautica Militare che lo impiegò per vari collegamenti soprattutto con l'Africa Orientale dove terminò la sua carriera.

**Nota personale:** l'ingegnere Mario Pittoni è stato il mio professore di aerodinamica mentre frequentavo la quarta e quinta classe dell'Istituto Tecnico Feltrinelli di Milano (1946-47) per ottenere la qualifica di Perito Aeronautico. Non c'è bisogno di sottolineare che era bravissimo oltre che una persona molto signorile e corretta.

## **Cambio del Drappo per i 50 anni del 9° Stormo a Grazzanise**

*Autore Cap. AULETTA Antonio*

**Lla pluridecorata bandiera di guerra, accuratamente riposta in una teca rimarrà preziosamente custodita al 9° Stormo**



Grazzanise, 19/10/2017 – “Mi sia consentito rivolgere il primo deferente saluto alla nuova Bandiera di Guerra del 9° Stormo”. Queste le parole del Colonnello Pasquale DI PALMA, Comandante il 9° Stormo, con le quali questa mattina ha iniziato il suo discorso di fronte allo schieramento di tutto il personale della base, in occasione della cerimonia del cambio del Drappo della Bandiera di Guerra del 9° Stormo, presieduta dal Comandante della Squadra Aerea – Generale di Squadra Aerea Fernando GIANCOTTI.

L'evento, al quale ha preso parte anche il neo Comandante delle Forze di Supporto e Speciali già Comandante del 9° Stormo - Generale di Divisione Aerea Gianpaolo MINISCALCO, ha visto la partecipazione di Autorità civili, militari, dei labari e delle Associazioni combattentistiche e d'arma. La cerimonia odierna si inserisce, inoltre, nell'ambito della ricorrenza dei cinquant'anni del 9° Stormo sull'aeroporto militare di Grazzanise. Il 9° Stormo, infatti, nasce il 26 febbraio 1934 a Ciampino come Reparto da bombardamento partecipando alla Seconda Guerra mondiale ed operando fino al 1943, anno in cui viene posto in posizione 'quadro'. Successivamente, il 27 settembre 1967, viene ricostituito come 9° Stormo Caccia Intercettori sull'aeroporto di Grazzanise. “La Bandiera rappresenta il Reparto in tutta la sua vita operativa, sia in tempo di pace che di guerra – ha proseguito il Col. Di Palma – è il simbolo dell'onore di questo glorioso Stormo, delle sue tradizioni, della sua storia, del ricordo dei suoi caduti che l'hanno difesa fino all'estremo sacrificio. Orgoglioso di essere il vostro Comandante, posso affermare che il 9° Stormo è oggi un Reparto pronto ad affrontare sempre nuove ed imprevedibili sfide in linea con il concetto di Aeronautica 4.0”.

Significative e toccanti, infine, le parole del Generale Giancotti che nel portare il saluto del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare ha voluto sottolineare la forte considerazione che le Alte Autorità della Forza Armata hanno del Reparto del cavallino

rampante “I drappi cambiano, ma la Storia rimane. Oggi celebriamo ciò che è stato ma soprattutto è un impegno per ciò che sarà – ha affermato il Gen. Giancotti – Sono certo che le menti collegate ed il cuore collettivo, generoso, che pulsa nel personale dello Stormo, sapranno continuare ad accrescere quanto fatto, a moltiplicare i talenti, a servire sempre meglio il nostro Paese che di tali menti e di un tale cuore ha bisogno”.

Gli eventi legati al cinquantennale del 9° Stormo, proseguiranno anche con la visita di scolaresche del territorio e si concluderanno a metà novembre con una giornata dedicata a tutto il personale militare e civile che ha operato presso il 9° Stormo e relativi familiari (detti “radunisti”).

## **L'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche protagonista nella “Giornata di Autunno” del Fondo Ambiente Italiano**

*Autore Cap. LANZILLI Andrea*

**Oltre 1500 cittadini hanno visitato il polo museale della già Scuola di Guerra Aerea di Firenze**



Firenze 16/10/2017 – Domenica 15 ottobre si è svolto presso l'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche (ISMA) la “giornata d'autunno”, evento organizzato e promosso dal FAI Giovani ed offerto a tutti i cittadini in visita alla città ed alla scoperta dei luoghi d'arte più significativi e normalmente non accessibili al pubblico. 1586 visitatori hanno potuto attraversare gli ambienti di rappresentanza dell'ISMA percorrendo sale ed ambienti ricchi di storia ed arte e realizzati per opera del celebre Architetto fiorentino Raffello Fagnoni.

I visitatori sono stati ricevuti dalle “guide monumentali dell'AM” e condotti in Palazzina Italia, nell'edificio del Comando ed in Palazzina Ufficiali; i giovani Allievi della Scuola Militare Douhet, il Personale dell'ISMA ed i Soci dell'Associazione Arma Aeronautica hanno altresì illustrato l'Aula Magna e la biblioteca d'Istituto, la Scala d'Onore e la Sala degli Stemma, il bureau ed il Circolo Ufficiali già arricchiti dagli affreschi dei Maestri Colacicchi, Annigoni ed Elisabetta Rogai (solo per citarne alcuni dei più celebri).

Evidente lo stupore dei visitatori che si sono fatti trasportare indietro di 80 anni tra architettura razionalista e classicismo quattrocentesco fiorentino.

Il Comandante dell'ISMA, Generale di Divisione Aerea Stefano Fort, ha espresso particolare soddisfazione per l'elevato numero di cittadini in visita, accogliendo e guidando personalmente alcune delle personalità fiorentine attratte dalle bellezze storiche ed architettoniche custodite tra le mura erette dall'Architetto Fagnoni.



L'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche (ISMA) affonda le sue radici in quella che fu la Scuola di Applicazione della Regia Aeronautica ma è da sempre conosciuto dai fiorentini come la "Scuola di Guerra Aerea" dell'Aeronautica Militare. Cambiano le denominazioni ma "la costante", ieri come oggi, è la funzione formativa e di accrescimento culturale che da sempre contraddistingue questa Scuola. Firenze fu scelta come sede della Scuola di Applicazione della Regia Aeronautica in virtù della sua eredità culturale oltre che per l'ottimale posizione geografica. La realizzazione della Scuola destò grande meraviglia per la rapidità con cui fu completata (aprile 1937 – gennaio 1938) ma anche per l'armonia con cui le strutture di un complesso così monumentale, vivido esempio di architettura razionalista italiana, vennero inserite nel parco secolare delle Cascine.

L'Istituto di scienze Militari Aeronautiche, dipendente dal Comando delle Scuole 3<sup>a</sup> Regione Aerea, oltre al Corso Normale Master è sede di ulteriori significativi momenti formativi previsti nel grado di Maggiore/Tenente Colonnello e Colonnello per gli Ufficiali che assumeranno la funzione di Comandante di Gruppo e di Reparto; a questi, si è altresì aggiunto il Seminario per i Generali di Brigata che si pone come limpida opportunità di riflessione, durante la quale scambiare esperienze e conoscenze, nonché per potenziare gli strumenti di analisi e stimolare il pensiero strategico dei futuri dirigenti della Forza Armata.

Il FAI Giovani è composto da ragazzi di età compresa tra i 18 e i 35 anni, che mettono a disposizione il loro tempo, la loro formazione e la loro professionalità in modo volontario, per realizzare eventi e progetti che diventino momenti di convivialità e di riflessione sulla cultura e sull'ambiente.

I Gruppi FAI Giovani sono presenti in numerose città italiane, all'interno delle Delegazioni FAI e coinvolgono le Università e le associazioni di giovani professionisti per creare una rete nazionale che condivida la mission del FAI.

## Una Delegazione della Difesa partecipa alla Conferenza 2017 del JAPCC di Kalkar.

<http://www.aeronautica.difesa.it/>



Nei giorni 10-12 ottobre una Delegazione della Difesa composta dal Gen. S.A. Fernando Giancotti (in rappresentanza del Sig. Capo di SMA), dal Gen. S.A. Giovanni Fantuzzi, dal Gen. D.A. Nicola Lanza de Cristoforis (in rappresentanza del Comandante del COI) e dal Gen. B. Paolo Riccò (in rappresentanza del Sig. Capo di SME), ha partecipato alla Conferenza 2017, organizzata dal Joint Air Power Competence Centre (JAPCC) di Kalkar in Germania.

La Conferenza, svoltasi ad Essen (Germania), dal titolo "The Role of Joint Air Power in NATO Deterrence", ha visto un'ampia partecipazione dei vertici NATO e delle Aeronautiche Alleate, tra cui il Generale (UK) Sir James Everard (D-SACEUR) quale Keynote Speaker, ed ha sicuramente rappresentato un'importante e pregiata occasione di dibattito internazionale sul tema della deterrenza a cui hanno preso parte anche esponenti del mondo accademico, diplomatico e civile.

La Conferenza 2017, presieduta ed introdotta dal Comandante delle Forze Aeree della NATO, il Generale USAF Todd D. Wolters, in qualità di Direttore del JAPCC, si è svolta in due giornate ed è stata articolata su quattro principali aree tematiche:

Pannello 1: "Today's Security Challenges and Threats to NATO and Partners";

Pannello 2: "Political cohesion and Decision-Making";

Pannello 3: "Deterrence from the third Dimension – NATO's Current Capabilities";

Pannello 4: "Joint Air Power – Urgent Priorities".

L'Italia è una delle sedici Nazioni facenti parte del JAPCC (Centro di Eccellenza Joint della NATO) creato sia per approfondire le tematiche sul "Air and Space Power" sia per fornire soluzioni efficaci ai "decision makers" della NATO. In particolare, il JAPCC è l'unico CoE (Center of Excellence) dell'Alleanza che studia il "Potere Aereo" sotto i suoi molteplici aspetti, con visione Joint, contribuendo in modo concreto allo sviluppo della dottrina della NATO, allo studio di progetti futuri nei vari settori (Air Combat, Air Operation Support, C4ISR & Space) e supportando, ove richiesto, con i propri Subject Matter Experts, le varie esercitazioni della NATO. Al JAPCC di Kalkar sono attualmente impiegati otto Ufficiali Italiani (4 AM, 3 MM, 1 EI).

# Onorificenze OMRI a Soci ANUA



Tra i quattro, il **Gen. Giuseppe Lucchese** della Presidenza Nazionale ANUA ha ricevuto il diploma di Commendatore.

Risultano ampiamente noti i suoi impegni professionali ed umani che, nel servizio attivo e da Pensionato dedito al "Volontariato", gli fanno ampiamente meritare la prestigiosa onorificenza.

## Giovedì 12 ottobre 2017

Il Dott. Giuseppe Marani - Prefetto di Sassari, durante una cordiale cerimonia, ha consegnato i diplomi a quattro **SASSARESI** beneficiari delle Onorificenze firmate il 2 giugno scorso dal Presidente della Repubblica.



## Mercoledì 12 luglio 2017

Alla presenza del Prefetto della Provincia di Roma, 30 cittadini che si sono distinti per particolari attività in campo professionale, umano e culturale, hanno ricevuto l'ambito riconoscimento di Cavaliere dell'Ordine di Merito della Repubblica Italiana



Tra questi c'era anche la **Prof.ssa Aurora Simone**, nostro socio ANUA, nata e residente a Roma. La Prof.ssa Simone ha avuto una carriera professionale, spirituale ed umana davvero molto ricca.

Sin da giovane venne assunta con il ruolo prima di capo cassiere e poi di responsabile della ragioneria, presso un'azienda pubblica molto importante, ancora oggi esistente, la S.p.A. FINCANTIERI- ROMA. Poi divenne madre di due figli e per non trascurare la famiglia si sentì nel dovere di lasciare un posto di lavoro che le assorbiva davvero molto tempo, per passare all'insegnamento nell'Istituto Tecnico Commerciale Carlo Matteucci, dove ha insegnato per 20 anni, ed ha lasciato un buon ricordo presso i suoi alunni, che ormai adulti, ancora oggi la ricordano e la stimano.

Nel 1982 incontrò durante un'udienza il papa S. Giovanni Paolo II, che le diede la missione di praticare **la catechesi itinerante**, ossia di portare la Parola di Dio a tutte le persone che quotidianamente incontrava nella sua normale vita. Aurora prese così seriamente tale impartizione al punto da iscriversi alla facoltà di Teologia e laurearsi brillantemente nel giro di pochi anni. Ha collaborato anche per diversi anni presso l'Università LUISS- Guido Carli di Roma dipartimento Scienze Sociali, cattedra Antropologia Culturale e Semiotica.

Nel 2011 ha scritto un libro sulla sua esperienza di vita vicino a S. Giovanni Paolo II, al fine di diffondere ad un pubblico più ampio lo stesso insegnamento che il Santo di Cracovia ha dato a lei, ed oggi sta pubblicando un libro sulla vita di Papa Benedetto XVI, anch'esso conosciuto da vicino dalla nostra neo Cavaliere della Repubblica.

**Auguri, congratulazioni ed ulteriori prosperità professionali alla Prof.ssa Aurora Simone.**

## *Alle Dame d'Onore dell' ANUA*

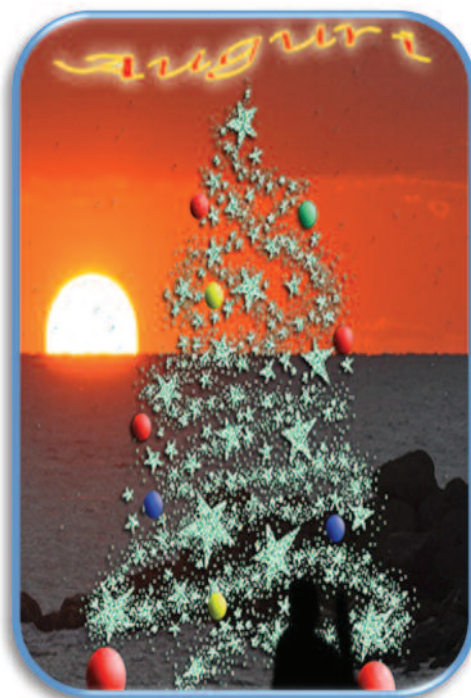
La Presidenza Nazionale ritiene doveroso esprimere gratitudine a Tutte le 494 Dame d'Onore dell'ANUA che offrono sostegno morale e materiale alla vita del Sodalizio, rafforzandone valori storici e di comunione culturale.

La loro intensa partecipazione alle attività sociali è motivo di orgoglio per l'Associazione e l'Aeronautica. Un particolare Merito, per l'impegno offerto nel coordinamento delle attività, viene riconosciuto alla Delegata Nazionale, Sig.ra Anna Maria TREVES POERIO, ed alle Rappresentanti territoriali: Sig.ra Maria Luisa NIMIS, Sig.ra Paola Maria APPIANI TOSATO, Sig.ra Francesca VILLANOVA GUARRERA e Sig.ra Lilia SCIAUDONE RAMARLI.



“Il Corriere dell'Aviatore” si pregia di riportare anche il vivissimo grazie della Presidenza Nazionale per il sostegno economico offerto “extra quote sociali” nel 2017, per un totale di 1405,00 Euro, dalle sottindicatae Dame d'Onore:

D.O. AMBROSIONI DE SANTIS Silvana	ARICCIA:	€ 50,00
D.O. ANGELINI PIOVAN Noemi	LUGAGNANO:	€ 50,00
D.O. APPIANI TOSATO Paola Maria	VICENZA:	€ 50,00
D.O. BRAMOLLA GIANOLA Elda	ROMA:	€ 40,00
D.O. BUONAMICO Maria	ROMA:	€ 50,00
D.O. CUTRY ZACCHI Cecilia	ASOLO:	€ 40,00
D.O. DALL'ANGELO MORANDI Laura	ARCUGNANO:	€ 40,00
D.O. DE NARDO Ada	ROMA:	€ 50,00
D.O. DE NARDO Elena	ROMA:	€ 100,00
D.O. DI MAIO RICCHIUTI Maria	ROMA:	€ 50,00
D.O. ERRICO Mara	CASTELNUOVO DI PORTO:	€ 50,00
D.O. GRECO DIVARI Maria	ROMA:	€ 50,00
D.O. GUARNIERE Amalia	ROMA:	€ 40,00
D.O. LIMONE ERCOLINO Silvana	POSITANO:	€ 25,00
D.O. LIVATINO DEL CANALE Alessandra	VICENZA:	€ 50,00
D.O. LORUSSO Antonia	CISTERNINO:	€ 50,00
D.O. MAGISTRELLI RIVAROLI Marina	ROMA:	€ 40,00
D.O. METTIMANO BERARDI Maria Luisa	ROMA:	€ 40,00
D.O. MICHELINI Elisabetta	ROMA:	€ 40,00
D.O. MORANDINI Gabriella	ROMA:	€ 40,00
D.O. MORELLI MEINI Anna Maria	OSTIA LIDO:	€ 40,00
D.O. MURE' Agata	ROMA:	€ 50,00
D.O. PARDI LUCIONI Grazia	VIAREGGIO:	€ 50,00
D.O. PEGNA VITALE Arianna	ROMA:	€ 40,00
D.O. PENZA RUSSO Anna Maria	CIAMPINO:	€ 40,00
D.O. PICA BELLI Amelia	ROMA:	€ 50,00
D.O. POERIO TREVES Anna Maria	MONTECATINI:	€ 50,00
D.O. SCABELLONI Raffaella	ROMA:	€ 40,00
D.O. SCIAUDONE RAMARLI Lilia	FIRENZE:	€ 50,00
D.O. SCOTTI DI CARLO PICCININI Mirjam	VICENZA:	€ 50,00
D.O. SOFFRITTI ROCCHI Ariella	MILANO:	€ 30,00
D.O. TIANI GAIATTO Nilla	MILANO:	€ 30,00



*Col motto ANUA  
“Perseverando vinci”  
Auguri per un 2018  
denso di soddisfazioni!!!*



# 2018: un anno per fare...

## nel nostro bel procedere



Gennaio		Febbraio		Marzo		Aprile		Maggio		Giugno	
Lu 1	Capodanno 1	Gi 1		Gi 1		Do 1	Pasqua	Ma 1		Ve 1	
Va 2	San Basilio	Ve 2		Ve 2		Lu 2	L. Pasqua 14	Me 2		Sa 2	
We 3		Sa 3		Sa 3		Ma 3		Gi 3		Do 3	
Gi 4		Do 4		Do 4		Me 4		Ve 4		Lu 4	23
Ve 5		Lu 5	5	Lu 5	10	Gi 5		Sa 5		Ma 5	
Sa 6		Ma 6		Ma 6		Ve 6		Do 6		Me 6	
Do 7		Me 7		Me 7		Sa 7		Lu 7	19	Gi 7	
Lu 8	2	Gi 8		Gi 8		Do 8		Ma 8		Ve 8	
Va 9		Ve 9		Ve 9		Lu 9	15	Me 9		Sa 9	
We 10		Sa 10		Sa 10		Ma 10		Gi 10	Ascensione	Do 10	
Gi 11		Do 11		Do 11		Me 11		Ve 11		Lu 11	24
Ve 12		Lu 12	7	Lu 12	11	Gi 12		Sa 12		Ma 12	
Sa 13		Ma 13		Ma 13		Ve 13		Do 13		Me 13	
Do 14		Me 14		Me 14		Sa 14		Lu 14	29	Gi 14	
Lu 15	3	Gi 15		Gi 15		Do 15		Ma 15		Ve 15	
Va 16		Ve 16		Ve 16		Lu 16	16	Me 16		Sa 16	
We 17		Sa 17		Sa 17		Ma 17		Gi 17		Do 17	
Gi 18		Do 18		Do 18		Me 18		Ve 18		Lu 18	25
Ve 19		Lu 19	3	Lu 19	12	Gi 19		Sa 19		Ma 19	
Sa 20		Ma 20		Ma 20		Ve 20		Do 20	Pentecoste	Me 20	
Do 21		Me 21		Me 21		Sa 21		Lu 21	Lun. Pentec. 21	Gi 21	
Lu 22	4	Gi 22		Gi 22		Do 22		Ma 22		Ve 22	
Va 23		Ve 23		Ve 23		Lu 23	17	Me 23		Sa 23	
We 24		Sa 24		Sa 24		Ma 24		Gi 24		Do 24	
Gi 25		Do 25		Do 25		Me 25		Ve 25		Lu 25	26
Ve 26		Lu 26	3	Lu 26	13	Gi 26		Sa 26		Ma 26	
Sa 27		Ma 27		Ma 27		Ve 27		Do 27		Me 27	
Do 28		Me 28		Me 28		Sa 28		Lu 28	22	Gi 28	
Lu 29	5			Gi 29		Do 29		Ma 29		Ve 29	
Va 30				Ve 30	Ven. Santo	Lu 30	18	Me 30		Sa 30	
We 31				Sa 31				Gi 31			



**ORTOPEDIA SANITARIA VERUCCI**  
Biancarosa s.r.l.s.  
[www.ortopediaverucci.it](http://www.ortopediaverucci.it)

- CONVENZIONATI A.S.L.
- CONVENZIONATI I.N.A.I.L.
- PRODUTTORI DISPOSITIVI SU MISURA
- TECNICO ORTOPEDICO IN SEDE

**NOLEGGIO:**

Kinetic, carrozine pieghevoli, portantine, deambulatore da interno, stampelle, letti tipo ospedaliero manuali, sgongole universali per letto, alzatimali, sgru-freddo, sollevatori elettrici, kit antiscivolo per letti, magnetoterapia, elettrostimolatori, torsi, aerosol, reattori termali, aspiratori elettrici

**I Plantari ortopedici**

NON SONO UNA SEMPLICE SOLETTA ma uno strumento vero e proprio.

- Importante nella correzione del piede piatto del bambino
- Essenziale nella prevenzione e trattamento del piede diabetico
- Confortevole per il soggetto che utilizza scarpe antinfortunistiche
- Performante per chi pratica sport
- Indispensabile per l'anziano con artrite o osteoporosi
- Adeguate per la vita di tutti i giorni



**SERVIZI E CONSEGNE A DOMICILIO**  
Convenzionati ASL - INAIL  
Iscritti al Ministero della Salute come Produttori di Dispositivi su Misura

**Vendita**

- Letti ortopedici elettrici o manuali
- Poltrone elevabili
- Cuscini e materassi antiscivolo
- Carrozine pieghevoli ed elettroniche
- Sessole elettriche
- Comode
- Sollevatori
- Montascivole
- Deambulatore
- Tricicli
- Accessori da bagno di ogni genere

**QUESTO CENTRO SPECIALISTICO PER LA CURA DEL PIEDE**  
produce in particolare  
Scarpe, plantari, tutori, busti e protesi varie su misura.

Tecnico ortopedico  
Patelli Lisa: 331.90.19.692  
[ortopedia.verucci@libero.it](mailto:ortopedia.verucci@libero.it)

Roma, Via Annia Regilla 176 - 00178 Tel. 067188835 Cell. 3293564857

## Convenzione ANUA – ORTOPEDIA VERUCCI

Programmata per il 2018

La Convenzione prevede, in favore dei soci ANUA e famigliari a carico, quanto segue:

- a – visita specialistica con pedana barapodo-metrica e preventivi gratuiti;
- b – sconto del 20% sui prodotti in catalogo;
- c – per usufruire della convenzione è necessario concordare appuntamento chiamando la sede, dal lunedì al venerdì dalle 09 alle 19 Tel. 067188835 mail <[ortopedia.verucci@libero.it](mailto:ortopedia.verucci@libero.it)>;
- d – il pagamento dei servizi agevolati dovrà essere regolato direttamente fra lo studio e il paziente;
- e – la convenzione ha una durata di 12 mesi dal 1° gennaio 2018 e si rinnoverà tacitamente di anno in anno, in mancanza di disdette delle parti.