

Il CORRIERE *dell'*AVIATORE



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

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



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



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

N. 11-12/2019

IL CORRIERE dell'AVIATORE

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

N. 11-12 Novembre-Dicembre 2019

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

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

Direttore editoriale
Claudio Debertolis

Direttore responsabile
Mario Tancredi

Redazione

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

Segretario Generale ANUA

Norberto Vassalli di Dachenhausen

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

Associato all'U.S.P.I.

Iscrizione al R.O.C. n. 26014



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

Stampato nel mese di novembre 2019

Numero di 60 pagine

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

Il periodico non è in vendita, ma viene inviato ai Soci in regola con il versamento della quota associativa annuale di **Euro 40,00**. I "Non Soci" possono richiederne copia. La riceveranno gratuitamente con l'invito ad associarsi all'ANUA.

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

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

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

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

In questo numero:

pag. 1-3 – *Editoriale*

pag. 4 **Celebrazioni in onore della Madonna di Loreto**

pag. 5 **On. Lorenzo Guerini nuovo Ministro della Difesa**

Comunicato del Presidente Forum Pensionati

pag. 6-8 **Matera 2019: l'AM presente alla Cultura della Difesa**

Air Show Linate – Accordo quadro AM-USMI

pag. 9-12 **Avvicendamenti in Enti A.M.**

Al Comando Forze da Combattimento
Al Comando U.C.R.A.
Al Reparto Sperimentale Volo
Al Comando 31° Stormo
Alla Task Force Air Al Minhad
Poligono Salto di Quirra – Sardegna
Int. Training Center della 46^a Brigata Aerea
Accademia Aeronautica – Pozzuoli

pag. 13 **Casa dell'Aviatore – Roma**

pag. 14-18 **Ricordi... Riflessioni... Sentimenti**

La scelta degli obiettivi (*di Cesare d'Ippolito*)
Gen. S.A. Gioacchino Papacchini (*di G. Cersosimo*)
Dama d'Onore Elvira Cappabianca Toussan
Guglielmo Canham "Zio Willie" per amici Aviatori
Ai Miei Amici Selettori (*di S. Rosati*)
C'ERA ANCORA UNA VOLTA ALITALIA (*di G. Bergomi*)

pag. 19-24 **STUDI E PROGETTI**

IL POTERE AEREO (di S. Panato)
Tutela dalla PLASTICA? (di A. Pagliuca)

pag. 25-29 **SPAZIO E INNOVAZIONE**

Accordo A.M. – Virgin Galactic per volo suborbitale
"Innovation Day 2019" a Roma – Palazzo Aeronautica
Ricognizione su Astronauti e Cosmonauti

pag. 0-31 **Illustri personaggi dell'Aviazione:
Aerei importanti ma poco noti:**

Marcel Dassault
MESSERSCHMITT Me 323

pag. 32-34 **Un "Marsupiale" per 51 "Falchi" di V. Meleca**

pag. 35-38 **"Una leggenda dall'Oriente" di Mara Errico**

pag. 39-40 **50° Anniversario IBIS III**

pag. 41-47 **Collaborazioni e vita di Sezione**

Galatina – Catania – Latina – Taranto – Roma

pag. 48 Legame tra Maremma e A.M. *di A. Seracini*

pag. 49-53 Una Storia ... Vera *di Giuseppe Lenzi*

pag. 54 Pionieri dell'AM al 32° Stormo

pag. 55 Convivio mensile alla Casa dell'Aviatore-RM

pag. 56 **Richiami storici e celebrativi dell'ANUA**



Editoriale

Riflessioni sull'Industria della Difesa



Che bello essere smentiti. Ciò quando ci si è indugiato sul pessimismo e si è visto un futuro nero. Intendo continuare le mie riflessioni sull'industria della Difesa, quale fattore di potenza militare del Paese, ma nel frattempo è accaduto un fatto molto importante: l'ingresso ufficiale dell'Italia nel progetto **Tempest, il caccia di sesta generazione**, il futuro della nostra industria aeronautica.



Questo è un bellissimo punto di partenza per questo nuovo editoriale, e annulla con mia grande gioia l'impressione che la comunicazione tra i livelli tecnici della Difesa e quelli politici si fosse dannosamente interrotta. Per chi di noi non è da tempo in servizio c'è sempre il pericolo di ricordare i bei tempi, quando tutto funzionava, ora invece... Ora invece le nuove generazioni sono lì a fare sempre funzionare le cose e dare continuità, anche sotto nuove difficoltà che noi non conoscevamo. Per mantenerci felici, con un'alta autostima, rinunciamo quindi a dire "ai miei tempi" ma piuttosto diciamo "abbiamo fatto scuola".

Lo Stato Maggiore Difesa con l'Aeronautica e il Segretariato Generale hanno quindi operato secondo i dettami della legge Andreotta, definendo congiuntamente il requisito futuro e il cammino industriale per raggiungerlo. Il vertice politico, nonostante gli improvvisi cambiamenti avvenuti, ha mantenuto l'approvazione a questo percorso di sviluppo e la nostra maggiore industria nazionale è stata investita di questo compito importantissimo.

Bene, c'è molto da lavorare ora, e le difficoltà saranno enormi, ma per rafforzare la nostra convinzione è bene ricercare la logica di questo avvenimento, guardare un po' la storia passata, riprendere la teoria che sta alla base di questo importante atto pratico.

Riprendiamo quindi per un attimo la teoria, ho detto che l'industria della Difesa è un fattore di potenza, ed è abbastanza intuitivo pensarlo. Ma guardiamo nel dettaglio il

perché è un fattore di potenza: lo è perché è composta da apparati progettuali e produttivi che lavorano efficacemente nell'alta tecnologia, quella di frontiera che sposta il confine della conoscenza umana. Ora il progresso può avvenire anche in altri campi, ma pensiamo a una produzione qualsiasi, una lavatrice ad esempio. Qui ci saranno dei progettisti che cercheranno di sviluppare un oggetto che sia efficace nel suo compito e anche innovativo. Tuttavia questi ingegneri studieranno e l'imprenditore li pagherà fino al momento in cui il suo prodotto avrà un costo ragionevole per il mercato. Non costruirà la miglior lavatrice possibile, ma un compromesso tra caratteristiche e mercato. Nell'industria della Difesa invece si deve puntare al miglior prodotto tecnologicamente sviluppabile in quel momento storico. E questo perché il sistema d'arma deve avere una superiorità sul potenziale nemico per essere utile. Non mi posso accontentare. Sarò sì limitato dal budget, ma finché possibile non baderò a spese pur di avere il sistema sicuramente migliore. Per questo l'industria della Difesa ha necessità di un pieno sostegno governativo per obiettivi e risorse e non può seguire le leggi di mercato. Ecco che i nostri ingegneri si spremeranno le meningi oltre ogni possibile limite.

Nei dibattiti da bar ci si meraviglia del costo astronomico di un velivolo da caccia e si calcolano quanti asili si potrebbero costruire con quella cifra. Si trascura il fatto che quelle risorse da una parte hanno generato il caccia, ma dall'altra hanno creato una classe di ingegneri, tecnici, operai specializzati che hanno accumulato conoscenze di valore incalcolabile e sono la vera ricchezza del Paese, quel fattore di potenza di cui tratto. Una potenza di cervelli e abilità pronte ad operare su qualsiasi progetto avanzato, anche non militare. E la costruzione di un asilo, anche tantissimi asili, non può dare altrettanto. Ma gli asili si costruiscono anche grazie alle risorse che i cicli economici industriali hanno saputo produrre.

Questi ragionamenti confermano quanto sia importante unire la necessità di sicurezza a cui un apparato militare deve rispondere, con la produzione sul territorio nazionale degli equipaggiamenti. Mentre l'apparato militare può rimanere inattivo dove non ci sia crisi, l'apparato industriale funziona sempre, anche in tempo di pace, e fornisce conoscenze, attiva cicli economici

virtuosi e contribuisce a creare una cornice di benessere, oltre che di sicurezza. Comprare armamenti **"off the shelf"**



Editoriale

Riflessioni sull'Industria della Difesa



sul mercato mondiale rappresenta un dissanguamento secco di risorse e può risolvere solo momentaneamente il problema. L'obsolescenza avanza e metterà rapidamente fuori gioco i nostri costosi sistemi, che non sappiamo ben mantenere e tanto meno ammodernare, perché non abbiamo sviluppato il know how interno. La fabbricazione dei propri armamenti invece assicura che le risorse impiegate raggiungano quella doppia finalità: sicurezza e progresso.

Naturalmente affinché questo apparato mantenga le proprie capacità è indispensabile dare continuità alle azioni. I cervelli non devono rimanere inattivi, il passaggio tra generazioni di ingegneri e tecnici deve avvenire in una sequenza continua di problemi da risolvere. Questo presuppone che gli aspetti operativi e industriali siano ben coordinati.

In questa sintetica semplificazione non voglio dare l'impressione che stia auspicando una autarchia nazionale nella fabbricazione di sistemi d'arma. Sarebbe insostenibile, in realtà le necessità di sviluppo inducono un'altra operazione virtuosa. La ricerca e il consolidamento di alleanze internazionali. Le alleanze industriali nella Difesa e gli sviluppi comuni sono un elemento molto importante di politica estera. Così ci si possono suddividere compiti e oneri, raggiungendo risultati complessivi che una singola nazione non potrebbe conseguire. E contemporaneamente si perfeziona una rete di alleanze che è un ulteriore fattore di sicurezza.

Tutta questa teoria quindi richiede un cammino pratico di applicazione e, soffermandoci sempre sull'industria aeronautica, il percorso post bellico dell'Italia è stato coerente con una volontà di ricrescita. Grazie alla lungimiranza del programma Marshall l'Aeronautica ha potuto disporre quasi subito di mezzi di ultima generazione, riportando su questi la capacità operativa dei nostri piloti. L'industria completamente distrutta, invece, ha dovuto ricominciare quasi da zero, e il primo passo per ricostruire le capacità è stata la manutenzione dei nuovi mezzi. Arrivati all'F104 c'è stato il primo ponte ingegneristico tra mantenimento e sviluppo. Questo nella elaborazione della versione italiana del velivolo, l'F104S, con prestazioni entusiasmanti per chi ha avuto il privilegio di volarci.

Da quella esperienza è venuto l'avvio dell'avventura Tornado, dove ha giocato il sopradescritto concetto di alleanza industriale. Dall'esperienza Tornado è nato il prodotto nazionale AMX che in questi ultimi anni è stato intensamente

impiegato nelle nostre missioni internazionali, dimostrando la genialità del progetto. E poi la super avventura EF2000 dove le nostre capacità ingegneristiche hanno toccato il massimo. Non dimentichiamo poi lo sviluppo dei velivoli d'addestramento, fino agli odierni M 346. A questo punto qualcuno potrebbe aspettarmi al varco sull'F35 JSF, che sembra una interruzione in questo cammino. Ma io ho difeso troppe volte il programma nelle audizioni parlamentari per non sostenere una coerenza di percorso anche in questa difficile e a volte discussa scelta aeronautica. Non dimentichiamo la base della teoria. Le capacità operative e quelle industriali devono essere ben coordinate, nessun aspetto deve prevalere sull'altro.

L'EF 2000 è stato un grande traguardo, ma nello stesso tempo ha avuto come controindicazione lo sviluppo di comportamenti industriali non proprio competitivi. La grande industria si sentiva protetta e in monopolio per decidere costi e anche percorsi. Il rischio non erano tanto i costi, (siamo disposti a pagare, se vale la pena, come detto sopra), quanto l'allontanamento da quel tracciato di massima crescita tecnologica che si richiedeva per l'ingresso nella quinta generazione. Generazione che doveva sostituire Tornado, AMX e AV8, un bell'impegno. Da ciò il fortissimo giusto desiderio di accedere alle massime tecnologie, con una operazione transatlantica.

Ma gli aspetti industriali non sono stati trascurati, se uno visita Cameri se ne rende conto. Cameri è il luogo dove gli F 35 italiani e olandesi sono assemblati, testati, volati. Quel sito è frutto di difficili negoziati con l'alleato USA. Non posso soffermarmi troppo su questo argomento, che richiederebbe una trattazione a parte, invece andiamo subito ai risultati. La nostra Aeronautica dispone oggi di un mezzo di capacità operative eccezionali che introduce anche nuovissimi concetti di impiego. E questo è il risultato operativo, fondamentale e irrinunciabile.

Dal punto di vista industriale, le potenzialità del contatto con questa tecnologia non sono state ancora completamente sfruttate e le continue polemiche sul numero di velivoli non aiutano ad ottenere di più. Però siamo comunque maturi a indirizzare la nostra industria sulla sesta generazione e continuare la crescita. La "quarta e mezza", quale l'EF 2000 è, ci assicura la Difesa Aerea nel migliore dei modi. Il sostituto del Tornado, AMX e AV8 ci assicura per almeno 30



Editoriale

Riflessioni sull'Industria della Difesa



anni le abilità in quel settore. Abbiamo tutto il tempo di costruire una sesta generazione avveniristica, sostituita dell'EF2000, con tutte le nostre genialità ingegneristiche all'opera. La scelta Tempest è naturale per le similitudini con il sistema Inglese (anch'esso possessore dell'F35), per la presenza di Leonardo UK e altri fattori. Certo l'esistenza dell'altro progetto FCAS franco-tedesco può dare adito a varie perplessità e al desiderio di veder unificare i progetti. Ma intanto un passo importante è stato fatto e ora sono tornato ottimista.

*Il Presidente Nazionale ANUA
Gen. S.A. Claudio Debertolis*

EF2000



F104S



M346



TORNADO



F35JSF



In volo ...con l'AMX



AV8



Celebrazioni in onore della Madonna di Loreto Protettrice degli Aviatori

La festa ricorre il 10 dicembre, in ricordo della data dell'arrivo della Santa Casa di Nazareth a Loreto.

Le origini dell'antica e devota tradizione della traslazione della Casa dalla Palestina alla città marchigiana, risalgono al 1296, quando in una visione, ne era stata indicata l'esistenza e l'autenticità ad un eremita, fra' Paolo della Selva e da lui riferita alle Autorità. Ciò è narrato da una cronaca del 1465, redatta da **Pier Giorgio di Tolomei**, detto il Teramano, che a sua volta l'aveva desunta da una vecchia 'tabula' consumata, risalente al 1300.

La tradizione del trasporto della casa di Maria, per opera di angeli appariva quanto mai suggestiva per la scelta della Madonna di Loreto quale Patrona che si muove per le vie dell'aria. Poeti e pittori avevano rievocato tale trasporto già nei secoli XVII e XVIII, immaginando il volo della casa nazarena quasi come una moderna trasvolata: Il più famoso esempio è l'affresco che **Giambattista Tiepolo** realizzò nel 1743 per la volta della **Chiesa degli Scalzi di Venezia**.

Così, sin dal 1912 la **Società Aviatori e Aeronauti** con sede a **Torino**, si era affidata alla protezione della Madonna di Loreto. Pochi anni dopo, verso il 1915, quella società, sotto la presidenza dell'onorevole Carlo Mountù, fece ornare la propria bandiera con l'immagine della Vergine Lauretana. Si legge anche che nel 1915 le mura della Santa Casa furono dipinte all'interno delle carlinghe della XXV Squadriglia, segno di una esplicita devozione verso la Madonna della casa volante. Il rapporto che lega la Madonna di Loreto ed il mondo aeronautico risale ufficialmente al 1920, quando venne proclamata "**Aeronautarum Patrona**" da Papa Benedetto XV.

L'Aeronautica militare, attraverso la fede e la devozione di tanti suoi membri, dimostra una viva venerazione alla propria celeste patrona. In virtù di questo vincolo speciale, il 22 giugno 2019 è stata firmata a Loreto, presso il Museo pontificio, un'intesa tecnica tra la Delegazione pontificia per il Santuario della Santa Casa e



l'Aeronautica militare italiana, finalizzata al coordinamento e alla promozione di **eventi per il 2020, anno centenario dalla proclamazione della Vergine Lauretana patrona degli aviatori**. La cerimonia è stata presieduta dall'arcivescovo delegato pontificio, **monsignor Fabio Dal Cin**, e dal comandante del Centro formazione *Aviation english* di Loreto, **colonnello Davide Salerno**. Monsignor Dal Cin ha altresì annunciato che **il Santo Padre ha concesso il Giubileo Lauretano** per i tutti i viaggiatori in aereo, militari e civili, e per tutti coloro che giungeranno pellegrini al Santuario della Santa Casa da ogni parte del mondo». «**Ringraziamo Papa Francesco di questo grande dono del Giubileo**», ha aggiunto l'arcivescovo, «**che verrà aperto l'8 dicembre prossimo, solennità dell'Immacolata**».

Per le celebrazioni del Giubileo l'8 settembre si è insediato a Loreto il Comitato d'Onore composto da:

Mons. Fabio Dal Cin Arcivescovo di Loreto;
Gen. S.A. Alberto Rosso, Capo di Stato Maggiore Aeronautica;
Card. Peter Kodwo Appiah Turkson – Dicastero per il lo sviluppo umano;
Card. Marc Ouellet – Prefetto della Congregazione per i Vescovi;
Card. Giovanni Battista Re – Vice Decano Collegio Cardinalizio;
Gen. S.A. Enzo Vecciarelli – Capo di Stato Maggiore Difesa;
Dott. Luca Ceriscioli – Presidente Regione Marche;
Dott. Antonio D'Acunto – Prefetto di Ancona;
Dott. Renato Poletti – Min.Trasp. Dir. Generale per il Trasporto Aereo;

Mons. Santo Marciànò – Ordinario Militare per l'Italia;
Ing. Carmine Bassetti – Amministratore Unico Aerdorica – Marche;

Gen. S.A. (r.) Giovanni Sciandra – Presidente Nazionale Associaz. Arma Aeronautica;

Prof. Guido Valori – Pres.te Aero Club d'Italia;

Dott. Luigi Cerioni – Pres.te Provincia di Ancona;

Dott. Paolo Niccoletti – Sindaco di Loreto;

Ing. Roberto Mozzicafreddo – Sindaco di Porto Recanati;

(info raccolte da Redazione Cor. Av.)



Con l'insediamento del nuovo governo M5S-PD-LeU, il 5 settembre il nuovo ministro della Difesa, Lorenzo Guerini, ha giurato nelle mani del Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella. Nell'occasione si è così espresso: "Assumo l'incarico di questo importante ministero con grande senso di responsabilità verso il Paese, e rispetto nei confronti di tutto il personale militare e civile delle Forze Armate".

Guerini è nato a Lodi il 21 Novembre 1966, ha conseguito la Laurea in Scienze Politiche ed è deputato nella legislatura XVII, coniugato ha tre figli. Iscritto al gruppo parlamentare del Partito Democratico dal 2018, è stato componente degli organi parlamentari III Commissione, Affari Esteri e Comunitari; fra il 2018 e il 2019 è stato Presidente del Comitato Parlamentare per la Sicurezza della Repubblica.

Intraprese la carriera politica agli inizi degli anni novanta nelle file della Democrazia Cristiana: eletto per due volte consigliere comunale a Lodi, svolse anche le funzioni di assessore ai servizi sociali^[2]. Nel 1994 fu prescelto quale coordinatore locale del costituendo Partito Popolare Italiano: Nel maggio del 1995 fu eletto – dopo il turno di ballottaggio – primo presidente della Provincia di Lodi in rappresentanza di una coalizione di centro-sinistra, diventando all'età di 28 anni il più giovane presidente di provincia in Italia:

Nel giugno del 1999 fu confermato dagli elettori per un secondo mandato, nel corso del quale, a seguito dello scioglimento del Partito Popolare Italiano, aderì alla Margherita, di cui è stato dirigente nazionale. Nell'aprile del 2005 fu eletto sindaco di Lodi per il centro-sinistra; è stato inoltre presidente della sezione lombarda dell'Associazione Nazionale Comuni Italiani fra il 2005 e il 2010.

Alcuni temi che secondo i "Mass Media" sono tra gli impegni caldi del Ministro Guerini:

- Produzione degli F-35 di quinta generazione, che – oltre ai rapporti con la Nato – potrebbe incidere anche sui livelli occupazionali di alcuni stabilimenti nei prossimi anni, primo fra tutti quello di Cameri a Novara.
- Rapporti con la Libia e la gestione dei flussi migratori provenienti dal Paese africano, dove a Misurata l'Italia ha un proprio contingente. Ma le relazioni con Tripoli passano anche per un dialogo con Ue e Onu.
- Il Medio Oriente è un altro dei teatri fondamentali su cui operano i militari italiani all'interno della missione di interposizione ad interim delle Nazioni Unite, con un quadro di situazione molto difficile per tensione socio-politica continua fra differenti popolazioni.

Dal Presidente Forum Pensionati - Comunicato Stampa su taglio pensioni

Finalmente una buona notizia!

La Corte dei Conti di Trieste con l'ordinanza 17 ottobre 2019, convalidando i nostri rilievi, ha trasmesso alla Consulta, sollevando la questione di illegittimità, gli atti relativi ai commi 260-269 dell'art.1 della legge di bilancio 145/2018 in quanto non rispettano fondamentali principi costituzionali in tema di previdenza e precisamente: ragionevolezza, adeguatezza, affidamento.

In particolare relativamente al taglio delle pensioni over 100.000 € lordi anno (art.1 commi 261-268 legge 145/2018) in quanto in contrasto con gli art.3 e 53 della Costituzione perché tale prelievo "grava su alcune categorie di pensionati e non su tutti i cittadini" risultando "ingiustamente discriminatorio e non rispettoso di canoni fondamentali di uguaglianza a parità di reddito e di universalità dell'imposizione".

Inoltre il prelievo non è giustificato da "alcuna condizione di eccezionalità e/o di specifica crisi del settore previdenziale cui si debba far fronte con il tributo de quo". Per quanto riguarda il blocco più o meno parziale della rivalutazione delle pensioni (art.1c.260 legge 145/2018) per il giudice contabile ci troviamo di fronte ad "una sequenza ininterrotta di

provvedimenti che hanno sistematicamente compresso (e talora del tutto escluso) la perequazione" e, prosegue il magistrato, presenta "due significativi profili di criticità: non risulta sorretto da specifiche esigenze di contenimento della spesa pubblica... ed insiste su un arco temporale difficilmente riconducibile sull'alveo della nozione di transitorietà". Quindi conclude "si dubita della legittimità costituzionale della norma all'esame, per violazione degli art. 3,36 e 38 della Costituzione".

La Federspev, la Confedir ed il Forum dei pensionati hanno da tempo presentato migliaia di ricorsi in tutta Italia contro tali tagli: uno contro il taglio delle pensioni più elevate (over 100.000 € lordi anno) ed un altro contro il blocco della perequazione.

Dopo la decisione della Corte dei Conti, sezione giurisdizionale per il Friuli Venezia Giulia, restiamo in attesa delle decisioni delle altre sezioni regionali e dei tribunali ordinari per i dipendenti privati.

Sentenze omogenee di vari tribunali amministrativi ed ordinari testimonieranno sicuramente di fronte alla Consulta la fondatezza delle tesi da noi sostenute.

Michele Poerio, Presidente Nazionale Federspev

Matera 2019: l'AM presente alla Cultura della Difesa

22 Settembre 2019 Fonte 84° C.S.A.R. – Gioia del Colle (BA)
Autore Ten. Luca Sarcina



Due giorni di conferenze, aree espositive e attività dimostrative, l'omaggio delle Forze Armate alla Capitale europea della Cultura

Due giorni nella città dei Sassi per far conoscere e apprezzare il **mondo militare**, i suoi valori e il suo impegno a favore del Paese e della comunità internazionale.

Questo l'obiettivo con cui l'Aeronautica Militare ha partecipato alle celebrazioni organizzate a Matera, in occasione della sua nomina quale "**Capitale Europea della Cultura 2019**".

Sabato 21 e domenica 22 settembre uomini e mezzi delle **Forze Armate** hanno illustrato a numerosi visitatori, le molteplici attività svolte da tutte le componenti della Difesa per la sicurezza del Paese e a favore della collettività, riscuotendo il consenso di tutti coloro che sono accorsi presso l'Ex Ospedale S. Rocco in Piazza San Giovanni per familiarizzare con il "*mondo con le stellette*".

Sabato mattina, in Piazza Vittorio Veneto, un picchetto militare interforze ha presenziato la celebrazione del 76° anniversario dell'insurrezione di Matera contro l'oppressione nazifascista, al termine del quale il sorvolo della **Pattuglia Acrobatica Nazionale** ha tinto il cielo con un enorme tricolore. In serata la **Banda dell'Aeronautica Militare** ha omaggiato la città di Matera con un concerto nell'Auditorium "R. Gervasio".

Le Forze Armate proiettate al futuro attraverso lo sviluppo di nuove capacità hanno coinvolto la popolazione alla realtà della Difesa attraverso una serie di conferenze, visite all'area espositiva e attività dimostrative di personale, mezzi e materiali militari.

Grande successo di pubblico per il **simulatore di volo ludico Typhoon** dell'Aeronautica Militare, capace di offrire, in soli tre minuti di volo virtuale, l'esperienza unica del volo. Diverse inoltre le aree espositive allestite, da una stazione meteo campale a cura della **4° Brigata Telecomunicazioni e Difesa Aerea di Borgo Piave**, a un'area dedicata all'**editoria militare**, fino alle dimostrazioni delle capacità operative del Centro cinofilo dell'Aeronautica Militare in campo di ricerca di materiale esplosivo.

Nel fine settimana, una conferenza dal titolo "*L'Aeronautica si racconta a Matera: dalla difesa aerea al soccorso della collettività*", a cura dal Comandante del **36° Stormo, Colonnello Luigi**

Pietro Spigolon, e dal Comandante dell'**84° Centro Combat Search and Rescue**, Maggiore Flavio Perona, di Gioia del Colle (BA), ha rappresentato un'ulteriore occasione per far conoscere al grande pubblico la cultura della difesa aerea nazionale e della ricerca e soccorso.

La presenza dell'Aeronautica Militare e delle Forze Armate nella Capitale della Cultura 2019 ha consentito di far apprezzare il mondo militare, i suoi valori e il suo impegno quotidiano a favore del Paese e della comunità internazionale, con un passato ricco di storia e di tradizioni ma con una costante proiezione verso le sfide del domani.



Fonte SMA UPI– Stralcio da art. di Mag. Michele Seri

Si è svolta domenica 13 ottobre la manifestazione “Milano Linate Airshow 2019”, organizzata da SEA Milano Airports e dall’Aero Club Milano, con la collaborazione dell’Aeronautica Militare – 1^a Regione Aerea.

La manifestazione è stato un momento di festa e partecipazione in vista della prossima apertura dello scalo aeroportuale prevista il prossimo 27 ottobre, dopo tre mesi di chiusura per importanti lavori di ristrutturazione.

La giornata di sabato è stata dedicata alle prove delle diverse formazioni di velivoli, mentre la domenica si è svolto il vero e proprio *air show*, davanti ad un pubblico folto ed entusiasta.

Presenti il Vice Presidente della Camera dei Deputati, On. Ignazio La Russa, il Capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Alberto Rosso, il Sindaco di Milano, dott. Giuseppe Sala, insieme ad autorità militari e civili e numerosi rappresentanti della compagine industriale, culturale e sociale del territorio lombardo e non solo.

A partire già dalla mattinata, l’aeroporto di Linate ha visto affluire numerosissimi spettatori di tutte le età, che hanno potuto godersi le spettacolari evoluzioni di prestigiose pattuglie acrobatiche civili e le dimostrazioni operative eseguite dai velivoli dell’Aeronautica Militare.

Attesissimo culmine della manifestazione le spettacolari evoluzioni della Pattuglia Acrobatica Nazionale che

sono tornate ad esibirsi con con l’intero repertorio acrobatico sul capoluogo lombardo dopo ben 53 anni.



Oltre allo spettacolo in cielo, numerose le attrazioni a carattere aeronautico previste per i visitatori, tra cui i *mock-up* (repliche) dei velivoli militari AMX, Tornado, Predator ed MB339 PAN nonché il *cock-pit* dello storico velivolo F104. Il pubblico ha potuto visitare anche una torre mobile di controllo del traffico aereo ed una stazione campale di osservazioni meteorologiche.

Come sempre, grandissimo successo di pubblico dei simulatori ludici dei velivoli– MB339 delle Frecce Tricolori e dell’Eurofighter. Il programma di volo è stato particolarmente ricco. In oltre tre ore si sono esibiti numerosi velivoli e pattuglie civili.

Particolare ed interessante l’esibizione della *Legend Formation*, che riunisce i velivoli da addestramento storici dell’Aeronautica Militare, tra cui il S-208, l’MB-339CD e l’ultimo arrivato, il T-346A, sui quali hanno imparato a volare generazioni di piloti. Molto ampio il segmento conclusivo dello show, interamente dedicato all’Aeronautica Militare che ha presentato diversi assetti, che hanno effettuato dimostrazioni delle proprie capacità operative.

“Per noi è motivo di orgoglio la possibilità di mostrare anche oggi il nostro Tricolore e il nostro essere italiani” ...parole del Generale Rosso... “L’Aeronautica Militare testimonia, attraverso il volo e la propria professionalità, il suo costante servizio alla cittadinanza, anche in eventi come questo, dove il mondo militare e quello civile si uniscono per un momento di festa.”

Ricerca e salute: accordo quadro tra l'Aeronautica Militare, l'Università degli Studi di Milano e il Policlinico di Milano



Fonte Stato Maggiore Aeronautica – Roma
Autore Magg. Andrea Fratoni

Nuovi orizzonti di studio e ricerca vengono aperti grazie all'accordo quadro, primo nel suo genere, siglato lunedì 14 ottobre tra l'Aeronautica Militare, l'Università degli Studi di Milano e il Policlinico di Milano, che crea una collaborazione per progetti sulla medicina rigenerativa, la ricerca contro l'invecchiamento, le terapie cellulari e le nuove tecnologie biomediche per il trattamento delle lesioni neurologiche gravi.

L'archivio Storico della Fondazione Ca' Granda Ospedale Maggiore Policlinico ha fatto da cornice all'evento che segna l'avvio di importanti progetti, tra cui lo studio delle diverse tipologie dell'invecchiamento, uno degli ambiti più recenti della medicina moderna e legato alla medicina aerospaziale, per le indagini sulle condizioni di vita estreme e di forte stress che si verificano ad esempio nelle attività di volo atmosferico ed extra-atmosferico.

Si potranno, inoltre, approfondire i problemi metabolici in grado di condizionare l'idoneità al volo al fine di permettere una sempre più efficace tutela della salute e della sicurezza, non solo dei piloti militari e civili, ma anche dei passeggeri.

Il Laboratorio di Neurochirurgia Sperimentale e Terapia Cellulare del Policlinico lavorerà in sinergia con Università Statale di Milano e Aeronautica Militare per ampliare anche gli studi sulle cellule staminali, con l'obiettivo di migliorare le tecnologie per la rigenerazione dei tessuti con studi sui meccanismi che potenziano l'azione delle cellule staminali, come l'ipossia (ovvero la carenza di ossigeno), le variazioni metaboliche e le stimolazioni fi-

siche costituite da applicazioni di ultrasuoni o di campi elettromagnetici.

“Sono molto felice di siglare questo importante accordo – ha spiegato Marco Giachetti, Presidente del Policlinico di Milano – che conferma ancora una volta l'eccellenza del Policlinico nel campo della formazione, della clinica e della ricerca scientifica e che porterà ad ampliare il nostro campo di studi”.
“Questo accordo quadro – ha aggiunto Ezio Belleri, direttore generale del Policlinico di Milano – permette di creare sinergia tra le migliori

competenze disponibili nell'ambito della clinica e della ricerca. È un accordo che avrà un impatto importante, e permetterà di integrare le competenze mediche di chi opera nell'emergenza e nell'urgenza con quelle di coloro che sono addestrati per agire in scenari di crisi”.

“L'accordo quadro rende tangibile l'impegno a fare sinergia con le eccellenze del territorio – ha spiegato il Comandante Logistico dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Giovanni Fantuzzi – la relazione virtuosa tra istituzioni, allo stesso tempo in ambito formativo ed operativo, è un'opera doverosa e preziosa per la comunità e genera un volano per la ricerca scientifica che costituisce oggi motivo di orgoglio per la Lombardia e l'Italia tutta. I risultati della nostra ricerca congiunta saranno sicuramente determinanti anche in ambito Aerospaziale, per la selezione e l'addestramento dei piloti militari, astronauti e cosmonauti, la gestione da terra dei problemi sanitari durante il volo spaziale e la riabilitazione del personale al momento del rientro a terra dopo lunghi periodi di esposizione a condizioni di microgravità, contribuendo al trasferimento tecnologico per il miglioramento dell'offerta di diagnosi e cura per la Società tutta, in linea con i più moderni standard internazionali”.

Presente all'evento anche l'Onorevole Igor Giancarlo Iezzi, della I° Commissione Affari Costituzionali, della Presidenza del Consiglio e Interni, che a conclusione della firma dell'accordo ha voluto sottolineare l'importanza della sinergia e della collaborazione fra diverse istituzioni, indispensabili per lavorare insieme in maniera proficua per un unico obiettivo, come “sistema Paese”, perché unendo le competenze e le professionalità si possono raggiungere importanti traguardi ed obiettivi in ambito medico e scientifico.

Avvicendamento al Comando Forze da Combattimento

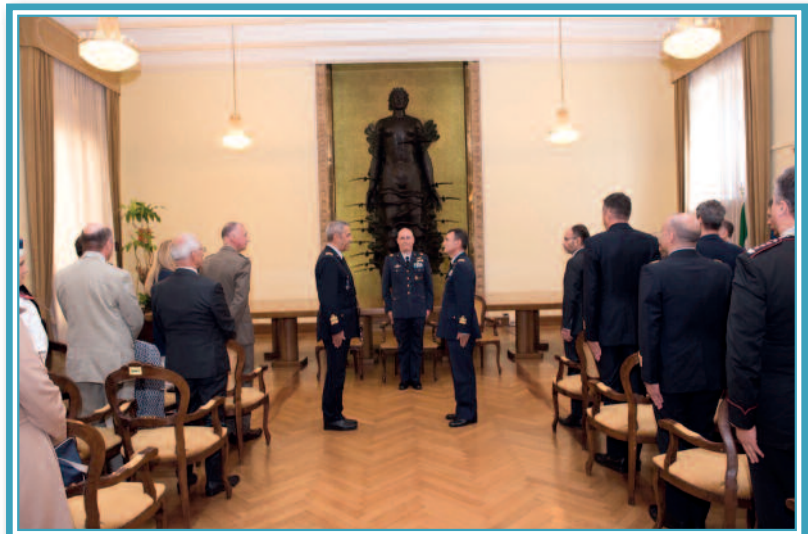
(Fonte: C.F.C. – Milano – Ten. Col. Nicola Minichini)

Mercoledì 16 ottobre, presso la Sala della Vittoria Atlantica della 1^a Regione Aerea in Milano, si è svolta la cerimonia di passaggio di consegne tra il Generale di Divisione Aerea Silvano Frigerio, Comandante uscente, ed il Generale di Divisione Aerea Francesco Vestito, Comandante subentrante.

Alla cerimonia, presieduta dal Comandante della Squadra Aerea, Generale di Squadra Aerea Gianni Candotti, hanno partecipato autorità civili, militari e cittadine, nonché rappresentanti degli Enti e Reparti del presidio aeronautico di Milano ed i Comandanti di tutti i Reparti Operativi periferici dipendenti dal Comando delle Forze da Combattimento, accompagnati dai rispettivi Presidenti dei Sottufficiali.

Il Generale Frigerio ha evidenziato come nell'ultimo triennio il CFC abbia messo a disposizione della Forza Armata e del Paese una vasta gamma di solide capacità operative di assoluta ed irrinunciabile valenza, riferendosi, in particolare, alle capacità peculiari del Combat Air Power – in termini di information superiority, strategic awareness ed ingaggio di precisione – prontamente esprimibili e proiettabili in tutti i Teatri Operativi in cui lo Strumento Militare nazionale è o potrebbe essere impiegato. “... *Ciò grazie al coerente bilanciamento di quattro fattori che – all'atto del mio insediamento – avevo indicato fondamentali per lo scopo: l'addestramento degli equipaggi e di tutto il personale operativo, la Sicurezza del Volo, da considerarsi un enabler e non certo un elemento limitante, l'adeguato manning delle unità e l'efficienza di linea, atta a garantire la massima disponibilità dei sistemi d'arma.In percentuale, l'attività di volo operativa è cresciuta di oltre il 65%, mentre quella per esercitazioni è quasi triplicata...*”

Il Generale Vestito ha espresso la propria gratitudine alle SS.AA. di Forza Armata per avergli affidato la guida del Comando delle Forze da Combattimento sottolineando come “... *Disponibilità e disciplina sono parametri indiscussi e, come tali, saranno richieste a tutto il personale del CFC, che ha già dimostrato di saper ben operare. Reputo che, in questo momento così critico per le risorse disponibili, dobbiamo coltivare la creatività dell'essere umano, dei*



dipendenti, perché con le proprie capacità, l'inventiva, l'operare in gruppo, possa dare quello sviluppo che ci permette di individuare soluzioni al di là delle cose.”

Rivolgendosi ai Comandanti di Stormo dipendenti ha detto: “...*siate informativi informando, comunicativi comunicando, orgoglio della Nazione...*”, mentre rivolgendosi al personale del CFC ha detto “... *procediamo a tutto gas. Cercate nella vostra soddisfazione personale il vero carburante per l'efficienza del sistema professionale militare: buon lavoro!*”

La cerimonia si è conclusa con l'intervento del Generale Candotti il quale, oltre a ringraziare il Generale Frigerio per il lavoro svolto, ha evidenziato che “... *essere comandanti, ovvero essere leader, significa accettare responsabilità in vista di un obiettivo da raggiungere ma anche sviluppare dedizione ed attenzione verso il personale. Promuovete dinamiche di reciproca fiducia, siate umili, siate curiosi, date l'esempio ed usate i poteri che vi sono conferiti responsabilmente sempre guardando all'interesse della sicurezza dei cieli italiani...*”

Il Comando delle Forze da Combattimento ha come missione quella di Pianificare, standardizzare e supervisionare le forze aerotattiche dell'Aeronautica.

Da esso dipendono il 2° Stormo di Rivolto, il 4° Stormo di Grosseto, il 6° Stormo di Ghedi, il 32° Stormo di Amendola, il 36° Stormo di Gioia del Colle, il 37° Stormo di Trapani, il 51° Stormo di Istrana, il Comando Aeroporto di Aviano, il Distaccamento Aeropotuale di Piacenza, il 313° Gruppo di Addestramento Acrobatico e la Squadriglia Collegamenti di Linate, per una forza organica di circa 8000 uomini e tutti i velivoli aerotattici dell'Aeronautica Militare quali l'F35, l'Eurofighter, il Tornado, l'AMX, l'MB 339 e velivoli a pilotaggio remoto Predator.



Al comando dell'U.C.R.A.

Fonte Ufficio Generale del Capo di SMA

Il Generale Caputo lascia al Generale Frigerio l'incarico di comandante dell'Ufficio Generale Centro di Responsabilità Amministrativa

Venerdì 27 settembre, presso la Sala della Madonna di Loreto di Palazzo Aeronautica, alla presenza del Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale Enzo Vecciarelli, e del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale di Squadra Aerea Alberto Rosso, si è svolta la cerimonia del passaggio di consegne tra il Generale di Squadra Aerea Settimo Caputo ed il Generale di Divisione Aerea Silvano Frigerio.



All'evento hanno partecipato numerose Autorità, ospiti, familiari e tutto il personale militare dell'Ufficio Generale Centro di Responsabilità Amministrativa – Aeronautica Militare (U.C.R.A. – A.M.).



Il Generale Caputo, nel saluto di commiato, dopo aver rivolto un sentito ringraziamento al personale dell'U.C.R.A., del quale ha menzionato ed apprezzato professionalità e dedizione, ha

ripercorso la sua esperienza in Forza Armata: “[...] in questi 45 anni, poco meno della metà della storia dell'Aeronautica Militare, ho assistito a un'incredibile evoluzione. Ho visto aerei entrare e uscire dalle nostre linee volo, visioni dottrinali e d'impiego del potere aereo mutare sotto l'incalzante sviluppo tecnologico.

Soprattutto, posso dire di aver avuto la fortuna di vivere il cambio epocale avvenuto con la riorganizzazione delle Forze Armate, ora protese verso quell'efficacia operativa che solo uno strumento veramente interforze può assicurare. [...] Lascio una Forza Armata nel pieno delle sue capacità, ridotta numericamente rispetto al passato ma ben equipaggiata in tutte le sue componenti, pronta e capace, impegnata in una costante attività operativa a supporto del Paese. Una Forza Armata radicata su solidi valori, apprezzata e rispettata a livello internazionale. Una Forza Armata con personale professionalmente preparato, animato da fortissima passione e profondo attaccamento alle tradizioni”.

Il Generale Frigerio, dopo aver espresso il suo sentito ringraziamento al Capo di Stato Maggiore A.M. per la fiducia accordatagli con il conferimento del prestigioso incarico, ha espresso la consapevolezza di ereditare “[...] un Ufficio Generale efficiente e ben organizzato per condurre attività del tutto peculiari quali la vigilanza finanziaria e la gestione dei fondi per il funzionamento della Forza Armata, nonché per le attività di *procurement* [...] al fine di assicurare una gestione delle risorse razionale e coerente, in sintonia con la natura di una Aeronautica 4.0 e per il conseguimento degli obiettivi stabiliti dal Capo di Stato Maggiore”.

Il Capo di Stato Maggiore, Generale Rosso, ha concluso la cerimonia di avvicendamento ringraziando il Generale Caputo per il suo lungo servizio in qualità di “uomo dell'Aeronautica Militare”, salutandolo poi l'arrivo del Generale Frigerio nel nuovo incarico di Capo dell'U.C.R.A. – A.M., un ente che ha definito “strategico e di importanza assolutamente vitale per le esigenze della Forza Armata.”



Il Reparto Sperimentale Volo ha un nuovo comandante

Autore Serg. Magg. Anna Mangiacapre – RSV



Si è svolta lunedì 7 ottobre presso l'aeroporto militare di Pratica di Mare (RM), la cerimonia di cambio al Comando del **Reparto Sperimentale di Volo (RSV)** tra il Colonnello **Luciano Ippoliti** (uscente) e il Colonnello **Igor Bruni** (subentrante).

La cerimonia, presieduta dal Comandante Logistico, Generale di Squadra Aerea **Giovanni Fantuzzi**, ha visto la partecipazione del Comandante del Centro Sperimentale di Volo, Generale di Brigata Aerea **Roberto Di Marco** e di Autorità civili e militari ed è stata preceduta dalla deposizione di una corona ai caduti del Reparto presso il monumento antistante il Comando.

Il Colonnello Ippoliti, che dopo due anni al R.S.V. andrà al IV Reparto dello **Stato Maggiore Aeronautica**, nel discorso di commiato ha voluto ringraziare i numerosi ospiti intervenuti, tra i quali il Vicesindaco della città di Pomezia, **Simona Morcellini** e il Vicesindaco facente funzioni della città di Terracina, **Roberta Tintari**, a testimonianza della vicinanza e dell'affetto di queste due città al Reparto.

Un pensiero sentito è stato poi rivolto ai Caduti della Forza Armata e in particolare al Maggiore **Gabriele Orlandi**, scomparso tragicamente nei cieli di Terracina nel settembre 2017. Il discorso è continuato con un elogio all'operato del personale del R.S.V., un Reparto in continua trasformazione, in continua crescita verso traguardi che vedono l'acquisizione di capacità per i velivoli di 5a generazione, per la Cyber Defence, per i voli suborbitali e per il settore dei velivoli a pilotaggio remoto.

Ha preso poi la parola il Comandante subentrante che ha ringraziato le Superiori Autorità per la fiducia accordatagli ed ha sottolineato che il R.S.V. è una squadra, formata da professionisti di eccellenza che ha il privilegio di essere al servizio dell'operatività della Forza Armata e più in generale del Paese.

La cerimonia si è conclusa con l'intervento del Gen. Fantuzzi che si è complimentato con il Col. Ippoliti per la preziosa attività svolta durante il periodo di comando, ricordando altresì l'impegno profuso da tutto il personale per l'ottima riuscita del Raduno in occasione dei **70 anni del R.S.V.**

Poi, rivolgendosi al Col. Bruni, ha augurato un proficuo periodo di comando, volto all'ottimizzazione dei processi lavorativi, in modo che le attività di sperimentazione siano sempre più simbiotiche con le altre realtà operative, garantendo l'efficacia e la sicurezza dell'utilizzo dei sistemi d'arma.



Il Reparto Sperimentale di Volo ha il compito di supportare i Reparti Operativi dell'Aeronautica Militare attraverso la sperimentazione, l'integrazione e la validazione dei nuovi sistemi d'arma o di quelli sottoposti a modifica. Il RSV ha anche il compito di emanare o ottimizzare le procedure d'impiego, nonché provvedere all'addestramento iniziale dei Reparti di Volo. Inoltre, il RSV, anche in risposta al mutare del contesto geopolitico, sociale ed economico, ha dato un significativo impulso alle attività a supporto dei Reparti operativi, essenzialmente attraverso lo strumento della certificazione tecnica operativa, che consente la rapida e autonoma implementazione di soluzioni tecnologiche in grado di soddisfare le nuove esigenze nei teatri ostili. Il RSV opera anche a beneficio di altre Forze Armate, Corpi Armati dello Stato ed organismi del Segretariato Generale della Difesa/Direzione Nazionale degli Armamenti.

26/09/2019 -Ciampino, cambio Com.te al 31° Stormo



Il Col. Stefano Marra è subentrato al Col. Dimitri Pasqualetti.

24/09/2019 Emirati Arabi Uniti: Task Force Air Al Minhad



Il Col. Alberto Pelacchi subentra al Col. Maurizio Epifani alla Unità di volo italiana dislocata negli Emirati Arabi Uniti, a supporto dei teatri operativi del Medio Oriente e del Corno d'Africa.

20/09/2019 Sardegna, cambio al vertice del P.I.S.Q.



Il Generale Russo passa il testimone al Generale Oballa alla guida del Poligono Sperimentale e di Addestramento Interforze di Salto di Quirra.

46^a Brigata Aerea, International Training Center.



Il Col. Antonio Grillo subentra al Col. Alessandro Amatiello.

**18/09/2019 Accademia Aeronautica:
GLI ALLIEVI SALUTANO
IL NUOVO COMANDANTE**



Dopo due anni trascorsi alla guida dell'Accademia, il Generale Degni cede il comando dell'Istituto al Generale Tarantino. La cerimonia si è svolta alla presenza del Comandante delle Scuole dell'Aeronautica Militare/3^a Regione Aerea, Generale di Squadra Aerea Aurelio Colagrande e di numerose autorità civili e militari tra cui il Prefetto di Napoli, il Sindaco Metropolitan di Napoli, il Sindaco di Pozzuoli, il Comandante dell'Allied Joint Force Command Naples ed il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica del Perù.

Il Generale Colagrande, dopo aver reso omaggio alla Bandiera d'Istituto ed al Gonfalone della Città di Napoli, decorato di Medaglia d'Oro al Valor Militare, ha salutato i Gonfaloni della Regione Campania, della Città Metropolitana di Napoli e della Città di Pozzuoli a testimonianza, con la loro presenza, della generosa ospitalità di questa terra, da sempre legata all'Arma Azzurra.

“Il comando di un Reparto costituisce sempre un arricchimento sia per il Reparto stesso, che assorbe dal Comandante nuovi modi e nuove idee per guardare i problemi in maniera adeguata ai tempi; sia per il Comandante, che vivendo un'esperienza di vita unica, a contatto con le diverse realtà locali, ne trae insegnamenti preziosi per il suo futuro”.



Nella foto, da sx: Gen. Tarantino – Colagrande – Degni.

Casa dell'Aviatore – Circolo Ufficiali Aeronautica Militare Cambio del Direttore



Giovedì 3 ottobre 2019, alla Casa dell'Aviatore in Viale dell'Università – Roma, il Colonnello Gianni Spaziani è subentrato nell'incarico di Direttore al Colonnello Massimo Palombelli che ha concluso il delicato e complesso impegno dopo vari anni, con ampi e soddisfacenti risultati, ottenendo miglioramenti nella tipologia dei servizi statutari e nell'estetica

ambientale della struttura demaniale.

Al suo posto dunque è subentrato, su designazione del Comando Logistico AM, il Col. Spaziani, già in servizio presso detto Comando oltre che figura particolare per capacità d'impegno in attività di "volontariato".

Il Col. Spaziani infatti nel mese di febbraio del corrente anno è stato eletto Presidente della Sezione AAA (Associazione Arma Aeronautica) di Ascoli Piceno, ove risulta essere conosciuto in città come "uomo di esperienza con molte missioni militari effettuate all'estero in posizione di responsabilità" e nel Sodalizio come persona stimolante per ambiziosi programmi di iniziative storico-culturali finalizzate ad esaltare e perseguire nobili scopi.

L'evento dell'avvicendamento alla Direzione della Casa dell'Aviatore ha avuto la graditissima partecipazione del Presidente Nazionale ANUA Gen. S.A. Claudio Debertolis, già Segretario Generale della Difesa e Direttore nazionale degli armamenti, che nell'occasione ha scambiato saluti e riflessioni con il Comandante Logistico, Presidente Casa dell'Aviatore Gen. S.A. Giovanni Fantuzzi e con i Colonnelli, Palombelli e Spaziani, a conferma di un condiviso buon rapporto e con l'auspicio di sempre fruttuosa solidarietà tra ANUA e Casa dell'Aviatore.



Si riportano, per utilità cognitiva alcuni articoli dello STATUTO (con le modifiche di cui al D.M. 4.10.99)

Art. 1

La Casa dell'Aviatore, con sede in Roma, eretta in Ente morale con regio decreto 25 ottobre 1938, n. 2005, è retta dal presente statuto.

Art. 2

Il patrimonio della Casa dell'Aviatore è formato da beni mobili ed immobili. I mezzi occorrenti per soddisfare le esigenze dell'Ente sono forniti dalle tasse di iscrizione, dalle quote associative, da contribuzioni varie e dalla gestione delle attività e dei servizi indicati nell'articolo successivo.

Art. 3

Il Sodalizio, che non persegue né finalità politiche né finalità di lucro, ha lo scopo di rafforzare i vincoli di solidarietà tra gli Ufficiali dell'Aeronautica Militare e loro familiari e tutti coloro che si siano dedicati e si dedicano, anche al di fuori del consorzio militare, a contribuire con la loro opera e le loro azioni ad esaltare le tradizioni dell'"Arma Azzurra", offrendo a tal uopo le necessarie sale di ritrovo, di lettura, di scrittura.

Art. 18

Presidente è il Comandante Logistico dell'Aeronautica Militare. Egli ha l'alta Direzione della Casa dell'Aviatore, convoca e presiede il Consiglio Direttivo in riunione ordinaria e straordinaria ed adempie a tutte le funzioni affidategli dal presente Statuto e dal Regolamento Interno.

Art. 20

Il Consiglio Direttivo, oltre che dal Presidente, è costituito dal Vice Presidente e da sei Consiglieri, tre dei quali Ufficiali in servizio, proposti uno dal Comando della Squadra Aerea, uno dal Comando Logistico dell'A.M. ed uno dal Comando Generale delle Scuole dell'A.M. e tre Ufficiali in congedo residenti nella provincia di Roma, di cui due proposti dall'Associazione Arma Aeronautica ed uno dall'Associazione Nazionale Ufficiali dell'Aeronautica.

Art. 23

Gli organi Esecutivi preposti al funzionamento della Casa dell'Aviatore sono: 1. il Direttore; 2. il Vice Direttore; 3. il Capo Ufficio Amministrativo; 4. il Capo dei Servizi Tecnici; 5. il Consegnatario – Cassiere

Art. 24

Il Direttore è tratto dai Soci Ufficiali Superiori in servizio; il Vice Direttore, il Capo Ufficio Amministrativo, il Capo dei Servizi Tecnici ed il Consegnatario Cassiere sono tratti dai Soci in servizio. La loro nomina è effettuata dal Consiglio Direttivo.



La scelta degli obiettivi

Pensieri del Dott. Cesare d'Ipollito, già Segretario Generale ANUA, che ne hanno sempre caratterizzato il comportamento.

Abbiamo più volte ascoltato l'asserzione "formulare gli obiettivi è più importante che raggiungere i risultati", espressione

ne questa che, nella sintesi espressa, può produrre delle perplessità, sembrando ovvio che senza risultati gli obiettivi perdano valore. A fronte delle perplessità, per l'ipotizzato contrasto, possiamo allora fare alcune riflessioni.

La prima è che la formulazione degli obiettivi esprime il potere del pensiero che è senza dubbio la più grande facoltà tra tutte quelle di cui sono dotati gli esseri umani. Un uomo saggio ha detto: "Oggi siamo qui, dove i nostri pensieri ci hanno condotti, e domani saremo là dove i nostri pensieri ci condurranno".

Ciò sembrerebbe bastare a giustificare il significato di quanto vuole esprimere la predetta asserzione. Tuttavia, pensare che basti una buona motivazione per ottenere dei risultati è pretendere troppo dalla natura umana che, con un'espressione che definirei tecnologica, "lavora a rendimento basso".

Senza essere razzisti potremmo infatti affermare che la gran parte degli esseri umani è "impostata sulla modalità mediocre", per cui ciascuno, associando l'obbiettivo all'idea del fare, si fa prendere dall'illusione di raggiungere comunque il risultato ritenendosi a priori appagato nell'ambito del settore in cui è impegnato. È facile poi, trascinati dall'entusiasmo del voler fare, immaginare e desiderare obiettivi prestigiosi nei quali riporre aspettative di grande risonanza, e di conseguenza di successo, sia a livello personale che della struttura di appartenenza.

Ecco dunque, e siamo alla seconda riflessione, che, prima d'impegnare risorse, mezzi e tempo verso un obiettivo, è necessario procedere preliminarmente alla verifica della sua fattibilità per ridurre le probabilità d'insuccesso con conseguente perdita d'immagini, frustrazione, recriminazioni e talvolta anche di autostima.

L'attività di verifica si attua attraverso processi di pianificazione, azione, controllo che potranno preventivamente indicare la probabilità di successo dell'azione da intraprendere per il raggiungimento

dell'obiettivo. In genere la valutazione della fattibilità è sviluppata attraverso una serie di considerazioni per lo più dipendenti dalla esperienza ed interpretazione personale ma non sempre correlate e sequenzialmente sviluppate tenendo in debito conto il condizionamento che deriva da altri aspetti altrettanto rilevanti.

Un risultato credibile di fattibilità ha quindi un'importanza rilevante al fine di non impegnare risorse umane economiche e mezzi senza il raggiungimento dell'auspicato obiettivo. Per conclu-

Dame d'onore

Il 23 agosto 2019 è deceduta a Roma, nella sua dimora, la Dama d'Onore Elvira Cappabianca Toussan, vedova del Dott. Avv. Guglielmo Toussan Generale dell'A.M.

Nel riportare il commovente ricordo espresso dalle Figlie Loredana e Marisa, la Presidenza ANUA rivolge, a loro e familiari, sentimenti di partecipazione al sofferto cordoglio.

Ecco, questi sono i nostri genitori: belli, giovani e coraggiosi nell'unirsi in matrimonio nel 1942 mentre la seconda guerra mondiale devastava tutto intorno.

Si erano conosciuti nell'aeroporto militare di Vibo Valentia dove il nostro papà prestava servizio sotto il comando del nostro nonno Gen. Carlo Cappabianca.

Una storia unica dove l'Aeronautica è stata sempre protagonista e per noi un punto di riferimento.

Bagni al Lido Azzurro di Ostia, settimane passate al Terminillo al presidio aeronautico, feste a Pratica di Mare e importanti eventi come lauree e matrimoni festeggiati alla Casa dell'Aviatore.



In questo contesto siamo cresciute Marisa ed io non a caso col nome di Loredana, per devozione alla Vergine Lauretana. Nostra Mamma Elvira se n'è andata; ha raggiunto il suo amato Guglielmo, ma noi figlie alzando gli occhi al cielo e vedendo un aereo passare ci ricordiamo dei meravigliosi anni che i nostri genitori ci hanno dato e ringraziamo Mamma Aeronautica.



dere sulla ipotizzata contrapposizione concettuale fra importanza dell'obiettivo e importanza del risultato, si può affermare che se è vera la forza del pensiero, occorre che il pensiero stesso sia giusto affinché fissato l'obiettivo si raggiunga il risultato.

Certamente nelle realtà complesse occorre distinguere fra idea ed obiettivo. L'idea può restare tale ed avere la soddisfazione di averla avuta. L'obiettivo invece se nasce deve essere raggiunto. Lo sviluppo del processo di fattibilità va quindi intrapreso seguendo una metodologia che, se correttamente impostata, ridurrà la probabilità di errori. Rivolgeremo pertanto la nostra attenzione a come sviluppare il processo di fattibilità, preliminarmente alla decisione del perseguimento di qualsiasi obiettivo.

“Ricordo” del Gen. S.A. Gioacchino Papacchini (1926-2018)

nel 1° anniversario della sua scomparsa

di Giovanni Battista Cersòsimo



Nato a Napoli il 16 maggio 1926, nell'anno accademico 1946-1947 era allievo del Cor-



so Drago** dell'Accademia Aeronautica, allora a Nisida. Promosso *Sottotenente*

in S.P.E. dell'A.A.r.n. con anzianità 4 febbraio 1949, *Osservatore dall'aeroplano* dal 1 novembre e *pilota d'aeroplano* dal 16 dicembre dello stesso anno, con decorrenza 15 dicembre 1949 era destinato alla *Scuola di Guerra Aerea di Firenze*.

Tenente con decorrenza 4 agosto 1950, dal 5 febbraio 1951 era assegnato al *Comando Scuole di Volo*; *Capitano* con decorrenza 14 giugno 1956, dal 1 luglio 1958 al 1 luglio 1959 era nominato *Comandante della 246ª Squadriglia*. Il 20 luglio 1961 era inviato in Congo ed assegnato al *Distaccamento A.M. a disposizione dell'O.N.U.*



Promosso *Maggiore a scelta* con anzianità 13 agosto 1962, dal 15 giugno 1963 era trasferito alla *46ª Aerobrigata Trasporti di Pisa*.

Dal primo luglio 1963 al 21 dicembre dello stesso anno era destinato a Roma per la frequenza dell'11° *Corso Stati Maggiori Interforze*.

Promosso *Tenente Colonnello ad anzianità* con decorrenza 1 gennaio 1965, dal 6 marzo 1967 al 30 luglio dello stesso era destinato a Firenze per la frequenza del 35° *Corso Superiore della Scuola di Guerra Aerea*.

Dal 1 ottobre 1967 al 1 ottobre 1968 era nominato *Comandante del 50° Gruppo*. Trasferito alla *Scuola di Guerra Aerea di Firenze* con decorrenza 22 ottobre 1968, il 31 dicembre 1969 era promosso al grado di *Colonnello a scelta*.

Trasferito alla *46ª Aerobrigata Trasporti* il 26 luglio 1971, dal 27 ottobre 1971 al 27 ottobre 1972 era nominato *Comandante del Reparto Volo dell'Aerobrigata*. *Generale di brigata aerea a scelta* il 31 dicembre 1974, era assegnato alla *5ª A.T.A.F. di Vicenza* quale *Sottocapo di Stato Maggiore alla Logistica* dal 3 luglio 1975 al 15 luglio 1976, quando subentrava nell'incarico di *Capo di Stato Maggiore*

della *5ª A.T.A.F.* al Gen. D.A. Vittore Paloschi del *Corso Zodiaco*, destinato a Bari quale *Vice Comandante della 3ª Regione Aerea*.

Generale di divisione aerea a scelta con decorrenza 1 gennaio 1978, il 30 giugno dello stesso anno cessava dalla carica di *Capo di Stato Maggiore della 5ª A.T.A.F.* per assumere l'incarico di *Vice Comandante della Difesa Aerea*. Con decorrenza 17 maggio 1979 era trasferito a Milano con l'incarico di *Vice Comandante della 1ª*

Regione Aerea.

Generale di Squadra Aerea a scelta dal 1 gennaio 1981, il 9 luglio dello stesso anno subentrava al Gen. S.A. Piero Piccio del *Corso Vulcano* al *Comando*



della *3ª Regione Aerea di Bari*, responsabile di tutti i Reparti della difesa aerea dislocati nel fianco Sud della N.A.T.O.

Nella foto riceve il *Senatore Spadolini*, che era accompagnato dall'*On. Ciccardini* e dal *Gen. Bartolucci*, *Capo di SMA*, in visita al *Comando del 36° Stormo di Gioia del Colle*.

Il 21 dicembre 1982 cedeva il *Comando della 3ª Regione Aerea* al Gen. S.A. *Andrea Nencha* e subito dopo assumeva il *Comando NATO della 5ª ATAF di Vicenza*, subentrando al Gen. S.A. *Basilio Cottone*,



destinato a Bruxelles quale *Rappresentante Militare Italiano presso il Comitato Militare NATO*, poi *Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica* dal 19 ottobre 1983 al 17 settembre 1986. Cessato dal *servizio permanente effettivo* al compimento del 60° anno d'età secondo le leggi allora in vigore, eleggeva domicilio a Vicenza. Prima di lasciare il *Comando della 5ª ATAF*, aveva presieduto la solenne cerimonia celebrativa del trentesimo anniversario di presenza del *Comando della 5ª ATAF sull'aeroporto di Vicenza (1956-1986)* alla presenza del *Comandante NATO di AIR-SOUTH*, giunto espressamente da Bagnoli (NA).



È deceduto a Milano e i suoi funerali sono stati celebrati il 28 novembre 2018 presso la chiesetta della Madonna di Loreto a cura del *Comando della 1ª Regione Aerea*.

L'autore, in servizio al *Comando della 3ª Regione Aerea di Bari* durante il periodo di *Comando* del *Generale Papacchini*, ha voluto così ricordarlo nel primo anniversario della Sua scomparsa.

Guglielmo Canham "Zio Willie" per gli Aviatori Volato più in Alto il 12 settembre 2019 dalla sua residenza di Cuneo

L'ANUA ricorda e rimpiange l'Eccezionale Divulgatore di Valori Aeronautici

Nota biografica tratta da Il Corriere dell'Aviatore N. 5-6/2012

Guglielmo Paolo Canham



Di radici "britannico-piemontesi", è nato nell'estate del 1928. In Aeronautica Militare dal 1951, prima quale ufficiale di complemento e poi in servizio permanente effettivo, è stato abilitato al pilotaggio di ventuno tipi di velivolo, dai caccia americani della seconda guerra mondiale ai bisonici F.104 - Starfighter. Ha prestato servizio con

reparti di caccia intercettori ed è stato istruttore ed esaminatore di volo. Ha ricoperto incarichi e comandi vari in Italia ed all'estero. Nel grado di colonnello ha comandato il Reparto Sperimentale e di Standardizzazione del Tiro Aereo. Lasciato il servizio attivo a domanda, è stato Dirigente nell'ambito di una grande industria aeronautica. Dal 1989 collabora al "Corriere dell'Aviatore". Da minor tempo alla rivista "U.N.U.C. I." Nel 1954 ha sposato la signorina Egle Mussotti, con la quale continua a vivere in affettuosa armonia. Ha un figlio ed una bellissima nipote, ora diciannovenne. Guglielmo P. Canham (per gli amici Zio Willie) ha sempre avuto molteplici curiosità ed ha viaggiato per mezzo mondo. Ora vive in prevalenza nella sua casa, a Cuneo, tra ozi letterari e studi storici. Ama le montagne, le barche a vela, il whisky scozzese e le buone amicizie.

Nella primavera del 2017 inviò al Corriere dell'Aviatore la seguente lettera:

Caro Direttore

spero che Tu non me ne voglia. Sono molto in arretrato nel fornirti qualche scritto per "IL CORRIERE DELL'AVIATORE", ma guai mi assalgono da tutte le parti. Di recente sono anche stato ricoverato in ospedale per una decina giorni (la seconda volta in un anno.

Non pensavo di dover sopportare una vecchiaia così tribolata, una specie di lunga e lenta agonia. Una cosa triste. Combatto contro un glaucoma, fino ad ora, con risultati positivi. Bisticcio con le mie orecchie che funzionano soltanto con una protesi acustica ed esclusivamente a certe condizioni. Una cistite recidivante mi assale di tanto in tanto.

Ho le gambe gonfie alle caviglie.

Mi stanco dopo aver fatto meno di cento metri. Non riesco ad alzarmi agevolmente da una seggiola e, meno che mai, da una poltrona bassa. E dire che, fino ad un paio di anni fa, potevo vantare una salute di ferro.

Sono però certo che, con un pò di tempo a disposizione, riuscirò a fornirti qualche scritto decente. Abbi pazienza. Non ho dimenticato l'A.N.U.A., né "Il Corriere dell'Aviatore".

Scusami ancora. Un forte abbraccio.

Qualche mese dopo riprese l'inoltro di suoi scritti con il seguente articolo di cui si riporta uno stralcio.

REMOTE VISIONI ovvero Il Volo che rivivi

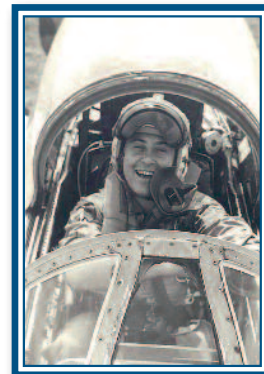
Vi capita ancora di sognare gli aeroplani? Io so di anziani piloti che continuano a sognare di portare in volo velivoli potenti o solo modelli immaginari. A me capita di essere tra questi poeti. Perché il sognare di volare, di girare intorno a nubi torreggianti, con gli orli dorati dai vivi colori del sole o di attraversare cupe ombre generate dai vapori, è poesia. Ma non solo. L'aeroplano diviene un'estensione del tuo corpo, mentre il volare ti riempie il cuore di gioia, ti dice chi sei e ti fa sentire un eterno ragazzo sulla strada dorata dell'immaginazione.

Sono in un vecchio aeroporto senza pista in macadam ma con solo una spianata erbosa, con bianchi segnali di bordo pista ben evidenti. Intanto il sole emerge tra nubi rotte e rosseggianti ed il tutto mi è appare strano e diverso. Il vento di primavera, ancora fresco, passa tra le valli che si aprono tra una fila di basse colline, laggiù. È meteorologicamente così per quasi tutto il giorno, in questa stagione ma, verso il tramonto, si percepiscono i segnali di un mutamento: l'aria porta con sé il profumo di fiori lontani.

Sogno di voli ormai remoti, sprofondati nell'abisso del tempo. Adesso attendo che un crew chief dal volto noto ma dal nome perduto nelle nebbie della memoria, dia una ultima occhiata all'aeroplano. Non so cosa questo sia, se un reattore o un caccia a pistoncini. Non ne vedo l'elica, ma scorgo un muso molto lungo. Forse un "Spitfire" o, forse, un "Mustang". Nei sogni, talvolta, tutto si confonde ed i particolari di un qualcosa trasmigrano in qualcosa d'altro. Decollo con facilità. Retraggo il carrello ed i flaps, rimango basso, sui 500 piedi, e regolo la potenza in conformità. Ora so di volare con un "Mustang", riesco a ricordare i regimi di crociera a bassa quota o mi sento padrone del mondo. Anche un rumore fortemente evocativo ricordo: è l'indimenticabile suono del motore "Merlin". Il terreno scorre rapidamente sotto le mie ali in forma di campi coltivati, di muretti divisorii disolchi irrigui e le visioni fanno di magia. Ora "assaggio" questo aeroplano con il quale, come con tanti altri, un tempo avevo ordinaria dimestichezza. Riduco la velocità e, come conseguenza, gli alettoni diventano meno sensibili, così come il piano di coda. L'ultima superficie di governo a ridurre l'efficacia è il timone di direzione. La riduzione di potenza fa diminuire la velocità e, per mantenere la quota, è necessario variare l'assetto a cabrare. ... (omissis)...Perduto tra i sentieri della fantasia, vivo il sogno di un volo che non ha bisogno di propellente, che non è schiavo di orarie nemmeno di regole, che è fuori del tempo, nel libero spazio.

Sono giunto così ai confini del giorno, contro la luce rossa del tramonto, mentre intorno si addensano le ombre. Da oscuri boschi i primi fantasmi della notte, come ombre opache e silenti scivolano a fuggire gli ultimi bagliori del giorno. La notte, dal suo trono di tenebre ripiega le ali nere sopra un mondo che si illumina di stelle chiare.....

G.P. Canham (Zio Willie)



Ai miei amici elettori

di Stefano Rosati

Pensate un po' com'è strana la vita. Correva l'anno millenovecento74 quando approdai a Vigna di Valle trasferito al Centro di Sopravvivenza e Aerosoccorso proveniente dal 6° Stormo e, come tutti i miei nuovi colleghi, trionfo e fiero per essere entrato in un reparto di élite dell'A.M. (indennità d'immersione, viveri di conforto, vita sportiva ed avventurosa, etc), guardavo con una sorta di distaccata diffidenza un gruppo di persone, arroccate sul colle che domina il magnifico idroscalo, che discettevano di MMPI-ROSHAK-D70 (test di personalità), interviste di gruppo e quant'altro. Era la gente del Centro di Selezione!

Dei selezionatori facevano in quel periodo parte anche Ovidio Ferrante e Vincenzo Rossi i quali a mensa, durante il pranzo, solevano intrattenere i nuovi arrivati sull'annoso problema del decollo o meno della gallina la quale, pur non volando, effettuava la corsa di abbrivio e quindi secondo alcuni ... decollava! E questo fu un primo assaggio dell'atmosfera del Centro di Selezione.

Passa il Tempo e "com'è - come non è", nei primi anni Ottanta mi ritrovo trasferito al Reparto Attitudinale del Centro di Selezione in qualità, mi pare, di Capo Ufficio Comando. Comandante era Mino Cianchetta, persona mite e simpatica, al quale, anni dopo, detti il cambio. E lì è incominciato un periodo indimenticabile. Finalmente potevo prendere confidenza con i sopra citati test, i colloqui, etc; mi cimentai anch'io con il problema della gallina, godendo delle esterrefatte espressioni dei destinatari del quesito. E poi c'erano le missioni. Degne di particolare



menzione quelle svolte a Firenze presso la SGA dove andavamo per selezionare gli allievi dell'ASMINA e/o i controllori di volo e della difesa aerea.

Come dimenticare le cene alla Trattoria Croce al Trebbio, la piscina, ed il tennis, le passeggiate serali per i viali della SGA (una memorabile in cui, Giulio, Enzo Spensu, Matteo Pacilli ed io, parlavamo - ma che strano- di macchine. Ad un certo punto Giulio, dopo matura riflessione e con una "sfumatura di romanesco", se ne uscì "Ao ragà, quasi quasi me faccio la Ronda!" La Ronda, per i più giovani, era una macchina della SEAT, ma questo collegamento non fu fatto nemmeno dalla ronda, quella umana, che, sbucata da dietro una siepe nella persona di un incazzato 1°Aviere (il Capo Ronda) disse "che se fa lei?". Questo era il bello della Selezione.

C'è chi dice, ma qualche volta lavoravate? Certo ma anche il lavoro era divertente. Chi non ricorda la lettura dei temi svolti dai candidati allievi sottufficiali, a quei tempi numerosissimi perché era richiesto il solo diploma di terza media? Ecco, dunque, l'indimenticabile sciarra-ballo (carretto) rovesciatosi durante il tragitto per il mercato e i conseguenti esilaranti sforzi per raddrizzarlo (aizza tu, aizza io, non ci furono c****); oppure la famosa regata per le Indie tra Magellano e Colombo? La cultura non era un granché, ma la fantasia tanta!

Altri tempi! Se ci ripensi sembra lo svolgersi di un film. È capitato a me durante l'ultimo raduno della Selezione e questo è quello che mi è venuto in mente ...sul filo dei ricordi.

C'era ancora una volta Alitalia

di Guido Bergomi

Negli anni 50 l'aviazione civile commerciale si sviluppa in modo essenziale. Cominciano ad apparire i primi reattori come il Caravelle ed il DC 8 e già si studiano i primi aerei supersonici come ad esempio il franco/inglese Concorde.

Nel 1952 anche la Boeing, famosa fabbrica statunitense di aeroplani comincia gli studi per l'eventuale costruzione di un supersonico civile e vi è anche il coinvolgimento di altre ditte statunitensi. E arriviamo agli anni 60.

A questo punto, prima fra tutte le società mondiali, l'Alitalia decide il futuro acquisto del trasporto supersonico e, nella persona dell'ingegner Velani, il 2 novembre 1963, consegna alla FAA (Federal Aviation Agency) americana un assegno di 300mila dollari come anticipo per la prenotazione di tre esemplari di velivolo supersonico. Gli studi proseguono con varie fasi sia pure positive che negative finché in Europa, il 26 marzo 1969, il supersonico francese Concorde effettua il primo volo e successivamente entra in servizio all'inizio del 1976 per cui gli studi della Boeing subiscono un'accelerazione con, fra l'altro, lo scopo di creare un valido concorrente al velivolo franco/inglese.

Naturalmente questo velivolo americano della Boeing deve avere caratteristiche superiori per, ovviamente, cercare di riprendere la supremazia in quel campo; gli studi relativi hanno l'approvazione della FAA e naturalmente anche del Governo Americano compresi certi aiuti finanziari necessari.

Il velivolo da trasporto civile supersonico americano ha dunque acquisito il benessere per essere studiato e realizzato ufficialmente e il velivolo prescelto dalla FAA si chiama Boeing 2707 che la società sta studiando alacremente con varie fasi alterne di risultati e mentre l'Alitalia cambia il numero della prenotazione da tre a sei esemplari, detto studio si protrae a lungo finché le difficoltà non solo tecniche ma anche finanziarie raggiungono livelli assolutamente insostenibili ed il progetto viene definitivamente abbandonato il 24 marzo 1974.

Perché, dopo tanti studi il progetto è decisamente fallito?

Si possono avanzare alcune ipotesi: probabilmente, è opinione dello scrivente, la Boeing nel tentativo di perseguire lo scopo di battere il Concorde, ha optato per un'esagerato miglioramento delle caratteristiche, cioè molto più grande e capiente, molto più

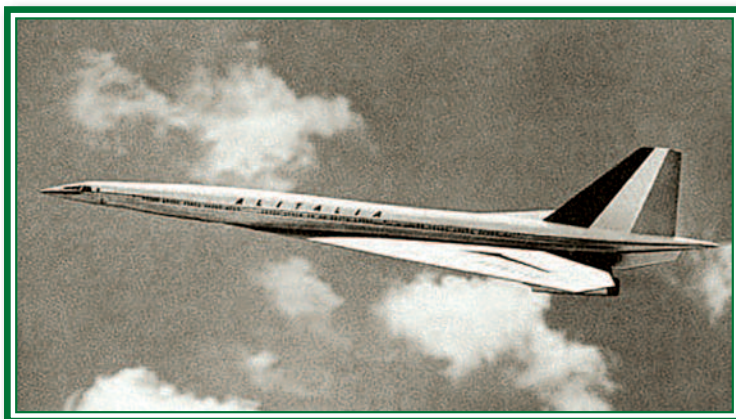


veloce, con molta più autonomia, insomma molto più di tutto in modo eccessivo.

Ciò ha fatto aumentare enormemente sia le difficoltà tecniche ma soprattutto i costi astronomici che si sono resi necessari e che lo Stato non era disposto a finanziare. Peccato!

Resta il fatto che a quei tempi, anni 60/70, la nostra Compagnia di Bandiera era all'avanguardia nel campo del trasporto aereo mondiale mentre poi... ahimé... caliamo un velo pietoso!

Ecco il Boeing 2707 (di Alitalia!)



Guido Enrico Bergomi

Eccellente Firma storica del Corriere dell'Aviatore

Nato a Riva del Garda il 26 aprile 1930.

Diplomato Perito Aeronautico all'Istituto Feltrinelli di Milano nel 1947 inizia a volare su di un alianti autocostruito. Consegue il Brevetto di 1° Grado durante un corso premilitare su MB 308 a Milano nel 1951. Frequenta il IV Corso AUPC nel 1952.

Pilota militare e sottotenente, quindi istruttore su tutti i velivoli ad elica del periodo, oltre al T.33. Si congeda alla fine del 1956 col grado di capitano. Entra in Alitalia e diventa comandante, istruttore e controllore su velivoli Viscount, D.C.9, D.C.8/62. Lasciata la Compagnia vola con un bimotore Executive. Come ferrypilot porta numerosi SF 260 in Libia. Dirige Scuole di volo sia a motore che a vela dove assolve per alcuni anni le funzioni di Ispettore di Volo di Civilavia. Partecipa come perito a molte inchieste relative ad incidenti aerei sia civili che militari. Autore del "Manuale del Volovelist" adottato da tutte le Scuole di Volo a Vela d'Italia. Autore di quattro libri di avventure aviatorie oltre a numerosissimi articoli su riviste di aviazione. Ha cessato di volare alla fine del 2005 totalizzando circa 18.000 ore di volo e 30.000 atterraggi, pilotando 89 tipi di aeroplani e alianti, atterrando in 186 aeroporti di tutto il mondo.

Vive a Guidonia, Città dell'Aria.

RAGIONAMENTI E DIVAGAZIONI SUL POTERE AEREO

di Stefano Panato

Il potere aereo è uno di quei concetti complessi che racchiudono in sé diverse dimensioni.

La più immediata e intuitiva è di carattere catalogativo e si riferisce alla lista dei mezzi aerei a disposizione della nazione, fra cui l'aviazione civile e l'apparato industriale aeronautico del paese.

Esiste poi una dimensione capacitiva legata all'idoneità del complesso di mezzi aerei a garantire sicurezza e a proiettare potenza in sinergia con la politica estera del governo.

Esiste infine una dimensione "volitiva" che attiene alla determinazione del decisore politico di impiegare effettivamente i mezzi aerei. Questa dimensione deve necessariamente essere affiancata anche da elementi di natura concettuale: ad esempio una idonea dottrina d'impiego dello strumento aereo, e da elementi di natura infrastrutturale e organizzativa quali delle adeguate capacità di pianificazione e di direzione di operazioni aeree.

Comunque sia, il potere aereo è una realtà relativamente recente che si è imposta a partire dall'inizio del secolo scorso quando la tecnologia ha fatto intuire che l'ambiente aereo sarebbe potuto divenire un ambiente operativo a sé stante, con caratteristiche proprie e assolutamente distinte da quelle degli esistenti ambienti terrestri e marittimo.

Basti pensare alla rivoluzione introdotta della velocità dell'aereo negli "affari militari" costretti da sempre dalle leggi della fisica a misurarsi con i tempi del vascello in mare e a quelli del battaglione su terra, non molto dissimili tra loro.

La straordinaria mobilità del mezzo aereo e la sua ubiquità, se da un lato scavalcava ogni limite fisico imposto dall'ambiente terrestre e marittimo dall'altro però ne rendeva problematica l'integrazione nelle esistenti forze armate. Non c'è dubbio che tali difficoltà di integrazione siano state da stimolo alla costituzione di una forza armata indipendente: quella aerea appunto che è assurta da subito a paradigma del potere aereo.

L'istituzione di una forza aerea indipendente è stato un processo che in un arco sorprendentemente limitato di anni ha interessato la quasi totalità degli Stati ed ha contribuito potentemente allo sviluppo tecnico del mezzo aereo e del pensiero aeronautico. Sfortunatamente però, come spesso accade, ha prodotto anche delle illusioni quali l'autosufficienza operativa e l'ambizione di poter condurre operazioni aeree autonome aventi carattere risolutivo, mai purtroppo realizzate nei fatti. Le previsioni mancate di Douhet, Mitchell e Trenchard ne sono emblematica testimonianza.

In ogni caso l'esistenza di una forza aerea indipendente e le peculiarità dell'ambiente operativo aereo, che esaltando la terza dimensione offriva prospettive nuove in termini di velocità di intervento e di raggio d'azione, hanno consentito anche lo sviluppo di un pensiero aeronautico avente pari dignità degli altri pensieri militari. Tutto ciò a beneficio del decisore politico che si è

trovato così disporre di ulteriori opzioni aventi rischi politici inferiori rispetto alle tradizionali opzioni militari.

L'ambiente operativo e i mezzi aerei hanno poi fatto nascere nei piloti, e successivamente per osmosi in tutto il personale aeronautico, una cultura specifica della gente dell'aria che la caratterizza tuttora.

Questo "imprinting" ha soprattutto i tratti del decisionismo e del marcato individualismo. A ciò si aggiungono una primazia riconosciuta al sapere tecnico su tutti gli altri saperi e la sindrome del "comandante al centro di tutto" e quindi responsabile di tutto anche quando le responsabilità sarebbero di altri.

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

Tali atteggiamenti mentali però, trasferiti senza temperamenti in ambiti diversi da quello assolutamente peculiare del volo sono spesso controproducenti. Non è escluso che talune croniche debolezze di casa nostra nella pianificazione aeronautica di medio e lungo periodo, e taluni atteggiamenti sbrigativi di suoi esponenti – ritenute quali espressioni di anticonformismo e di brillantezza – siano il portato negativo di un dato culturale tuttora largamente caratterizzante la gente dell'aria.

Ugualmente, il posto di preminenza che nel mondo aeronautico viene da sempre attribuito al sapere tecnico e il ruolo cruciale esercitato da pochi – si pensi all'esiguo numero dei naviganti in rapporto al totale dell'altro personale aeronautico – sono fattori che se non confinati allo stretto ambito del volo, possono incidere negativamente sul complesso delle relazioni personali e possono minare la subordinazione gerarchica e la coesione della compagine militare.

Questo "imprinting" della gente dell'aria, fatta di valori forti ma da "maneggiare con cura" in quanto suscettibili di cambiare di segno e divenire disvalori se trasferiti in contesti diversi dal volo, come detto sopra si è progressivamente imposto come elemento distintivo di tutto un mondo. Di conseguenza: ardimento, tecnologia e modernità sono diventati "topos" universali del mondo aeronautico che ha finito per identificarvisi fino a farli propri.

È doveroso anche riconoscere che grazie a tale patrimonio valoriale la gente dell'aria del nostro Paese ha saputo distinguersi in tanti episodi di valore in pace e in guerra e di adattarsi al mutare dei contesti rimanendo fondamentalmente sé stessa.

A proposito di cambiamenti di contesto a metà degli anni '80 negli Stati Uniti d'America ve ne è stato uno di portata epocale:

il Goldwater-Nichols Act che ha imposto negli “affari militari” il concetto “joint”; un concetto noto da tempo ma mai prima di allora tradotto in precisi termini dottrinali e ordinativi.



Sen. Barry Goldwater and Rep. William Flynt Nichols, the co-sponsors of the Goldwater–Nichols Act of 1986

Il catalizzatore che ha determinato questo provvedimento è stata la crisi d'identità militare USA seguita al disastro del Vietnam e soprattutto il fiasco del salvataggio degli ostaggi in Iran del 24 aprile 1980; ma anche la tecnologia ha avuto un ruolo. Questa consentiva finalmente di ottenere effetti di massa delle forze – terrestri, navali e aeree – senza dover ammassare le forze stesse. Si pensi alle nuove possibilità nel campo del comando e controllo, alle accentuate capacità multiruolo degli assetti, alle possibilità di identificare e colpire obiettivi da remoto, alle forze speciali etc.

Il concetto “joint” introdotto dal Goldwater-Nichols Act per la sua forza intrinseca e per l'egemonia dottrinale esercitata dagli USA diventava inevitabilmente dalla fine del 900 il nuovo paradigma negli “affari militari” a livello globale.

In prospettiva occorre effettivamente riconoscere che i vantaggi ottenuti in termini di efficacia e di efficienza da un approccio sinergico interforze alle operazioni militari sono stati notevoli, anche nel nostro Paese che pur con qualche riluttanza alla fine ha adottato il concetto “joint”. Innanzitutto si sono fortemente ridotti i problemi di coordinamento, che hanno sempre afflitto l'efficacia dello sforzo militare, essendo ora la responsabilità delle operazioni militari devoluta ad un unico comandante interforze. Sono risultate altresì semplificate le catene di comando e si è accorciata la distanza fra il decisore politico e il comandante sul terreno.

Per contro, l'avvento del contesto “joint” ha fatto tramontare definitivamente il mito della autosufficienza operativa della singola forza armata, così come è svanito il mito delle operazioni unilaterali a carattere risolutivo.

Interi apparati dottrinali, tanto ingegnosi quanto velleitari hanno dovuto quindi essere messi da parte senza tante cerimonie.

Con la possibilità tecnologica di ottenere effetti di massa senza necessariamente fare massa veniva superato anche l'antico problema posto dal movimento nei diversi ambienti fisici, per cui le capacità espresse dalle diverse forze armate diventavano ora sin-

cronizzabili e integrabili fra loro. Da questa rivoluzione tecnica, ma anche concettuale, il tradizionale status delle singole forze armate risultava in qualche modo ridimensionato: da entità autonome e autosufficienti diventavano di fatto dei “force provider”. Qualcuno come il Canada si spingeva anche oltre fino a sperimentare la fusione fra le forze armate.

I risultati deludenti dell'esperimento canadese e lo scrupolo di non destabilizzare totalmente l'Istituzione militare consigliavano però, nella generalità, il mantenimento in vita di distinte forze armate. Il complesso di valori e di “best practices” di cui queste erano da sempre portatrici potevano essere il veicolo più efficace per generare le capacità “joint” che erano necessarie.

In altre parole si è riconosciuto che nelle operazioni “joint” sono indispensabili le diverse capacità delle forze armate: il modo più efficiente per generare tali capacità è quello di attingere alla storia, al pensiero e al “ethos” della singola forza armata. Così è stato e così è attualmente anche nel nostro Paese, che tradizionalmente cauto, è però incamminato in un lento ma progressivo processo di convergenza interforze.

Un'altra rivoluzione nelle operazioni militari è stata introdotta dagli sviluppi delle telecomunicazioni e dall'informatica. La tecnologia consente oggi, da un lato un accentramento formidabile delle capacità decisionali in quanto il vertice può avere in tempo reale tutte le informazioni necessarie; dall'altro un decentramento altrettanto formidabile delle informazioni fino ai minimi livelli di comando: a livello plotone oppure di singolo velivolo.

Si sono delineate pertanto a livello globale due strade divergenti delle quali sarà necessario arrivare quanto prima una sintesi, anche nel nostro Paese.

La prima strada è quella del capo che decide tutto. Il comandante delle operazioni dalla sua scrivania decide lo spostamento della singola unità in base al suo disegno strategico e alle informazioni di dettaglio di cui dispone. Dall'altra parte vi è l'approccio opposto in base al quale, definito l'intendimento strategico del vertice, e fatto in modo che l'intendimento venga recepito dai vari livelli gerarchici, il comandante al minimo livello tattico opera in piena autonomia e decide per il meglio sulla scorta di una conoscenza completa della situazione.

Sono due strade radicalmente diverse che in qualche modo incidono anche sul tradizionale sistema gerarchico delle forze armate. Su questo tema è stata avviata ed è tuttora in atto una riflessione concettuale; non si tratta di tecnologia si tratta di pensare a come utilizzare al meglio gli strumenti che la tecnologia informatica e delle comunicazioni mette a disposizione. In altre parole si tratta di delineare una nuova filosofia di comando e controllo dello strumento militare, meno rigida e più adattabile alle diverse contingenze, che potrebbe anche mettere in discussione dei consolidati assiomi sui livelli di comando. È bene che questa riflessione, come già detto, giunga presto ad una sintesi. A questo riguardo il potere aereo che ha sempre operato secondo il principio della “pianificazione accentrata e della esecuzione decentrata” è probabilmente meglio attrezzato culturalmente delle altre forze

armate a ripensare l'esistente e a confrontarsi con la rivoluzione tecnologica nel campo delle comunicazioni e dell'informatica.

Rivolgendo lo sguardo al futuro viene da domandarsi se siano ipotizzabili ulteriori "rivoluzioni negli affari militari" e quali impatti queste rivoluzioni possano avere sul potere aereo. È difficile prevedere l'impatto di futuri accadimenti ma è indubbio che si stanno profilando con chiarezza altri nuovi contesti operativi con caratteristiche proprie e distinte da quelle degli esistenti. Si avvertono fermenti di nuovo che hanno molte somiglianze con il clima di un secolo fa quando il mondo militare ha dovuto prendere atto dell'esistenza dell'ambiente operativo aereo, assolutamente distinto da quello terrestre e da quello navale.

Il nuovo che si profila è ora rappresentato dal vasto universo delle operazioni speciali, dallo spazio e dal cyber-spazio. Ciascuno di questi contesti operativi ha delle proprie specificità che vengono discusse di seguito.



Immagine di "SIBER-SPAZIO": dominio caratterizzato dall'uso dell'elettronica e dello spettro elettromagnetico per immagazzinare, modificare e scambiare informazioni attraverso le reti informatiche e le loro infrastrutture fisiche

Innanzitutto le operazioni speciali. Queste ormai hanno assunto una rilevanza straordinaria nei conflitti asimmetrici e nelle operazioni contro-insorti che sono i più rilevanti tipi di conflitto attualmente in atto e quelli più prevedibili nel medio termine.

Caratteristica delle operazioni speciali è quella di poter conseguire effetti strategici con il minimo impiego di persone e di assetti, a tutto vantaggio dei tempi, dei costi e della logistica dell'operazione che possono essere ridotti all'osso. Inoltre e ancor più rilevante è che un minimo dispiegamento di forze sul terreno riduce le implicazioni politiche dell'operazione e rende l'eventuale opzione militare più accettabile al decisore politico.

A seguire lo spazio, che è una realtà per la vita di tutti i giorni e che ha dischiuso nuove frontiere per l'impiego della forza militare. La dimensione spaziale ha consentito di superare alcuni dei fondamentali vincoli che da sempre hanno afflitto le forze militari, potere aereo compreso. Basti pensare alla velocità, il cui dato di riferimento nello spazio è quello della luce. A questo va aggiunta la "persistenza" pressoché illimitata degli assetti spaziali in confronto ai limiti temporali delle tradizionali operazioni militari, che sono imposte dai bisogni di riposo degli individui, dal ripristino dei mezzi per l'usura, dalla manutenzione, dai rifornimenti e quant'altro.

Ancora, l'immunità da qualsiasi vincolo di sovranità nazionale conferisce alla dimensione spaziale un'autentica capacità di proiezione globale, anche a medie e piccole potenze che altrimenti ne sarebbero impediti.

Per contro gli assetti spaziali sono molto costosi, sono inerentemente fragili a causa della complessità e sono piuttosto vulnerabili per la prevedibilità delle orbite e per la limitata manovrabilità dei veicoli spaziali.

Infine il cyber-spazio, inteso come il complesso delle reti digitali e i loro contenuti informatici, che è una realtà che ormai pervade e condiziona qualsiasi aspetto della vita sociale. La sua pervasività è tale che non è possibile una distinzione di ciò che è civile da ciò che è militare. I nodi delle reti sono innumerevoli. Le possibilità di attacco sono altrettanto numerose senza che vi sia la possibilità di distinguere in tempo reale gli attaccanti, se militari o civili, se appartenenti entità statuali oppure "hackers" o criminali di altra natura.

I concetti tradizionali di difesa, attacco e deterrenza nel cyber-spazio diventano ambigui.

Infatti è pressoché impossibile prevenire un attacco proveniente dal cyber-spazio: è possibile solo attenuarne l'impatto per cui l'attaccante dispone di un vantaggio intrinseco che sembra contraddire la tradizionale impostazione "klausewitziana" che vedeva avvantaggiato il difensore. Allo stesso tempo è difficile identificare in tempi utili un attaccante ed è quasi impossibile rispondere all'attacco con un contrattacco della stessa natura. Ciò rende le operazioni nel cyber-spazio completamente diverse da quelle tradizionali e giustifica ampiamente la sua caratterizzazione quale contesto operativo a sé stante.

A fronte di questi nuovi contesti operativi sembra poco probabile che possano sorgere delle addizionali forze armate specializzate per tali contesti, come è accaduto all'apparire sulla scena militare del mezzo aereo.

Ragioni pratiche e di economia lo sconsigliano. La storia secolare delle esistenti forze armate, la loro cultura, le loro strutture e le sovrastrutture confinerebbero le nuove nate in ambiti marginali con il rischio di renderle ancillari delle stesse. In aggiunta la tecnologia e le potenzialità delle esistenti forze armate hanno dei margini di adattabilità tali da poter esprimere capacità adeguate anche nei nuovi contesti sopra delineati.

Guardando al futuro appare evidente che il potere aereo – e quindi la forza aerea che particolarmente nel nostro Paese ne esprime l'essenza – ha davanti a sé la sfida del rapido adattamento ai nuovi contesti operativi. Dal grado e dalla rapidità dell'adattamento deriverà la sua rilevanza nei futuri scenari militari; di qui – a cascata – i rapporti di forza con le altre forze armate e l'entità delle risorse che potrà ricevere.

Nello specifico contesto delle operazioni speciali il potere aereo sarà chiamato ad esprimere capacità di nicchia, a cominciare dalla qualità del personale e dei mezzi dedicati. Si tratterà di numeri contenuti anche perché grandi numeri sarebbero in contraddizione logica con l'esigenza di snellezza, flessibilità e minima impronta sul terreno richieste da questo contesto. Appare quindi

ineludibile nell'ambito delle forze aeree il rafforzamento ulteriore della componente aerea specializzata o meglio ancora se interamente dedicata alle operazioni speciali. Grazie ad un addestramento mirato questa potrà impiegare dei mezzi all'avanguardia e magari non ancora disponibili su larga scala. Inoltre potrà adottare delle tecniche d'impiego che sono al di là delle generiche capacità della forza aerea, a tutto vantaggio della efficacia operativa che potrà così essere di assoluta eccellenza.

Nel contesto operativo dello spazio il potere aereo si dovrà adattare per sfruttare al meglio le caratteristiche di globalità e di persistenza offerte da tale contesto; appare quindi logico e conseguente prepararsi per un incremento significativo del raggio d'azione e della durata di volo degli assetti aerei. A tale fine assumeranno un rilievo particolare le possibilità di rifornimento in volo e l'utilizzo di piattaforme aeree operanti ad elevate altitudini fino ai confini dello spazio. Altrettanto rilevante sarà l'utilizzo di piattaforme non pilotate e guidate da posizioni remote a terra sfruttando la copertura globale offerta dalle comunicazioni via spazio.

Il potere aereo dovrà ricavarci un ruolo anche nell'evenienza di un attacco alle infrastrutture spaziali (cinetico oppure cyber) subentrando in tempo reale con piattaforme aeree al rilancio delle comunicazioni eventualmente compromesse. Inoltre potrà avere un ruolo importante nel lancio di micro satelliti da piattaforme aeree, per ridurre i costi di tale operazioni e per conseguire una propria autonomia di lancio nei casi di contingenza, superando le limitazioni imposte dagli stringenti calendari di lancio imposti dal cartello dei grandi vettori.

Nel contesto infine del cyber-spazio, dove la difesa da un possibile attacco è quasi sempre ardua da attuare, il potere aereo dovrà essere pronto ad un ruolo veramente importante quale elemento di deterrenza. La minaccia di ritorsione immediata su obiettivi anche in profondità renderà senz'altro meno pagante l'attacco cyber, quantomeno da parte di entità statuali. Nessun altro strumento militare è in grado di esercitare un potere di deterrenza altrettanto rapido e mirato quanto quello aereo. La deterrenza aerea potrà essere sostanziata sia con l'utilizzo di armamenti ad effetto cinetico che non. Fra le possibilità di deterrenza del potere aereo si dovrà considerare anche quella dello "jamming" su nodi chiave del cyber-spazio avversario; azione che potrà risultare di qualche utilità anche per evitare reiterazioni dell'attacco.

Infine per limitare le conseguenze di un attacco comunque perpetrato le piattaforme aeree potranno essere impiegate per rilanciare i dati, sostituendosi ai nodi dello cyber-spazio che sono risultati danneggiati.

La sfida futura per il potere aereo in generale e per quello del nostro Paese in particolare, come già evidenziato, appare pertanto quella di un adattamento il più rapido e aderente possibile ai nuovi contesti operativi: il rischio altrimenti è di diventare progressivamente meno rilevante nel panorama delle operazioni militari.

L'adattamento, ancorché necessario, è un processo difficile, oneroso e anche doloroso. Si tratta di sacrificare parte del "vecchio" che si conosce bene e con il quale si è cresciuti e si sviluppato an-

che una certa affezione, per il nuovo in parte da scoprire e carico inevitabilmente di incognite.

L'aspetto critico dell'intero processo sarà quello di determinare il giusto punto di equilibrio fra il mantenimento delle capacità tradizionali del potere aereo, dalle quali non è possibile prescindere in futuro, e le capacità innovative di cui se ne intravede già da ora la necessità.

In termini strutturali le esigenze "high tech" che hanno sempre caratterizzato l'ambiente aereo dovranno essere bilanciate da esigenze non propriamente "high-tech" ugualmente necessarie. Se è vero che permarrà l'esigenza di sistemi di grande sofisticazione che garantiscano prestazioni di punta e sono sempre più integrabili in reti cibernetiche per realizzare sinergie e condivisioni di situazioni, è altrettanto vero che vi sarà sempre più necessità anche di altro. Si pensi ai mezzi per la mobilità aerea, per la protezione delle forze, per la cooperazione civile-militare e a tutto l'universo catalogabile come "combat service support".

Altro tema importante da affrontare sarà quello della sostenibilità economica. I trend di costo dell'alta tecnologia aerospaziale sono in inarrestabile ascesa per cui la sfida futura per il potere aereo sarà quella di comprimere ulteriormente i costi addestrativi e di esercizio. Inoltre dovranno essere razionalizzati il numero e la dislocazione degli assetti raggiungendo il giusto equilibrio. In questo processo tuttavia occorrerà tener presente che un adeguato numero di assetti ha un valore in sé, e al di sotto di una soglia critica di dimensioni dello strumento aereo la capacità complessiva rischia di essere diluita fino a diventare insignificante.

Ancora, è indubbio che continueranno ad essere richieste capacità aeree di attacco in profondità, di difesa aerea e di sorveglianza degli spazi aerei ma è altrettanto vero che per le capacità di sorveglianza elettronica e di contrasto vi sarà in futuro un'esigenza sempre crescente.

Insieme a questo occorrerà fornire le piattaforme aeree di autonomia nella navigazione e nella individuazione degli obiettivi per operare efficacemente anche in ambienti degradati elettronicamente che appaiono sempre più probabili. Infine occorrerà estendere progressivamente le operazioni aeree fino al confine fisico con lo spazio, per sfruttare al meglio le potenzialità offerte da tali altitudini in termini di persistenza, di vastità di copertura terrestre e di assenza di vincoli di sovranità.

In conclusione il futuro che attende il potere aereo e quindi le forze aeree – la nostra fra queste – è quello di un rapido adattamento ai nuovi contesti operativi che si sono già chiaramente palesati. Sarà un processo difficile e che per alcuni aspetti comporterà delle scelte coraggiose. Nelle diverse fasi dell'adattamento dovrà essere individuato il corretto bilanciamento fra ciò che delle tradizionali capacità è necessario preservare e le capacità che invece possono essere collocate in secondo piano per fare spazio a quanto richiesto dai nuovi contesti operativi.

Tutto questo avrà successo se nel trasformare e adattare il potere aereo si riuscirà a salvaguardare la cultura, lo spirito e i valori degli aviatori, che finora hanno consentito allo stesso potere aereo di affrontare con successo il nuovo che si è presentato nella sua vita ormai secolare e di rimanerne protagonista.

POSSIAMO FARE A MENO DELLA PLASTICA?

di Angelo Pagliuca

L'ultima crociata per la tutela dell'ambiente e della salute si pone un obiettivo ambizioso: la riduzione drastica dell'impiego della plastica. Ma questo obiettivo, fortemente auspicato alla luce delle attuali conoscenze sui livelli di contaminazione del suolo e delle acque, è complicato da raggiungere perché si tratta di limitare l'uso (o addirittura rinunciare) di una classe di materiali che costituiscono, in tutto o in parte, quasi tutti gli oggetti d'impiego comune.

Le materie plastiche, chiamate anche resine, formano una categoria molto vasta di materiali artificiali costituiti da lunghe catene molecolari, variamente disposte, formate prevalentemente da atomi di carbonio. Il primo materiale di questo genere è stato la Bachelite, un polimero ottenuto facendo reagire fenolo con formaldeide, preparato nel 1906 e ampiamente utilizzato per molto tempo. Questo polimero, come molti altri, aveva la proprietà di indurirsi in modo permanente se riscaldato a temperature intorno ai 150°C, in quanto veniva a formarsi una rete tridimensionale di molecole che lo rende duro ma con una bassa resistenza alla frattura. Resine di questa tipologia sono state definite "termoindurenti" e l'unico modo per renderle più tenaci è incorporarvi fibre di vario tipo, trasformandole in quelli che attualmente sono chiamati materiali compositi.

Successivamente, a partire da 1945, sono entrate nell'uso su larga scala le resine "termoplastiche" costituite da catene polimeriche che non hanno legami trasversali. Questi materiali, come implica il nome, se sottoposti a temperature superiori ai 100°C, non si induriscono permanentemente ma si ammorbidiscono. Anche se tale caratteristica può rappresentare una certa limitazione, nel senso che non consente l'uso, per esempio, in acqua bollente, offre tuttavia grossi vantaggi dal punto di vista della fabbricazione di manufatti, dato che una resina termoplastica può essere estrusa a caldo, per farne ad esempio tubi e profilati, oppure può essere iniettata in stampi di geometria complessa, dove può indurirsi quasi istantaneamente se sottoposta a raffreddamento rapido.

La grande diffusione che hanno avuto le materie plastiche è dovuta alle loro caratteristiche, tra le quali l'inerzia chimica, la leg-

gerenza, la buona tenacità, la possibilità di colorazione, di essere rese sterili, ecc. Il tutto unito alla possibilità di produzione industriale veloce ed economica.

Nel corso degli anni è stata sviluppata una varietà enorme di questi materiali e i loro nomi commerciali sono innumerevoli, anche se polietilene, polipropilene e polistirolo con PVC (cloruro di polivinile) sono i più comuni e i più noti. Vale la pena di citare, a proposito del polipropilene, che la sua sintesi nella variante molecolare altamente ordinata (isotattica), commercializzata con il nome di Moplen) è stata realizzata dal nostro grande scienziato Giulio Natta che per le sue scoperte ricevette nel 1963 il primo (e unico per l'Italia) Nobel per la chimica.



Sul mercato le materie plastiche si trovano nei prodotti di più ampio consumo: sacchetti, flaconi per detersivi, contenitori per alimenti e bevande, tessuti sintetici, attrezzature sanitarie, tubi e prodotti per il settore edile, componenti per elettrodomestici, ecc. Nelle composizioni più specifiche, spesso rinforzate con fibre di varia natura, sono inoltre presenti nella maggior parte dei mezzi di trasporto, terrestri, navali e aerei.

Come per tutti i prodotti di largo uso, sia quotidiano sia più specifico, dei quali non possiamo fare a meno, ben presto si è posto, il problema del trattamento dei rifiuti di plastica. La questione ha assunto grande rilevanza, anche perché, a differenza di altri materiali quali i metalli, il vetro, il legno e le sostanze organiche di origine vegetale o animale, il lato "negativo" del riciclaggio delle materie plastiche è rappresentato proprio dalle loro proprietà "positive": alla facilità dei processi di fabbricazione si contrappone la difficoltà e il costo dei trattamenti di riciclo; la loro inerzia chimica rende difficili e lunghi i processi naturali di demolizione, il loro im-



piego per i vari oggetti di uso domestico risulta più economico e pratico rispetto ad altri materiali. Paradossalmente poi l'abbandono dei rifiuti in plastica risulta più semplice e provoca minor senso di colpa, ritenendoli (a torto evidentemente) poco inquinanti. Così, nonostante la messa a punto dei trattamenti di riciclo, a valle della raccolta differenziata, la quantità di plastica dispersa nell'ambiente è diventata enorme.

Negli oceani si parla di isole gigantesche che galleggeranno per molti decenni, se non secoli, prima di degradarsi. Ma neanche questo processo, ancorché lungo, è auspicabile, giacché la lenta demolizione delle catene polimeriche dà luogo alla formazione di microscopiche fibre (microplastiche) che finiscono nei mari, nei fiumi e nel terreno e alla fine entrano nella catena alimentare. Gli effetti delle microplastiche sulla nostra salute non sono ancora pienamente conosciuti ma, quando gli studi saranno avanzati, quasi certamente non avremo giudizi tranquillizzanti.

Ultimamente, a complicare ulteriormente il problema, si è diffusa la notizia che le microplastiche sono presenti anche nelle acque di lavaggio dei tessuti, che sono in larga percentuale di origine sintetica. Ipotizzare di dotare le lavatrici di uso domestico e industriale di sistemi di microfiltrazione è tecnicamente fattibile ma certamente con non poche difficoltà e aggravati dei costi.

Allora, come per le altre forme di danni ambientali, siamo sempre più sensibili verso il problema "plastic free" ma, realisticamente, non siamo in condizioni di fare a meno della plastica. A conferma di ciò, per fare un esempio, basta pensare che una bottiglia di vetro, alternativa più ecologica rispetto a quelle di plastica, pesa a parità di volume almeno 10 volte di più, oltre ad essere fragile e richiedere una quantità di energia molto superiore per essere creata, riutilizzata o riciclata. Nondimeno i governi dei principali Paesi hanno intrapreso (o si preparano a farlo) azioni volte ad affrontare la questione. A livello europeo, ad esempio, recentemente si è deciso che entro due anni non dovranno essere più fabbricati piatti, stoviglie ed altri contenitori di plastica. Parimenti si studiano soluzioni per la riduzione degli imballaggi, che costituiscono una porzione rilevante della plastica contenuta nei rifiuti urbani (il 40% circa). Resta comunque il fatto che non sappiamo se i materiali con cui si pensa di sostituire la plastica saranno più sicuri, pratici e altrettanto economicamente vantaggiosi.

In attesa della nascita di nuovi sostituti che ne consentano quantomeno la riduzione, il settore del riciclaggio della plastica subirà uno sviluppo sempre maggiore. Dopo la fase (non semplice) di raccolta e vagliatura differenziata, i procedimenti di riciclo possono essere di tipo meccanico o di tipo chimico. Tuttavia rimarrà per molto tempo l'alternativa, meno rispettosa per l'ambiente, dell'incenerimento con la possibilità del recupero energetico e del conferimento nelle discariche.

Nei procedimenti di riciclaggio meccanici i rifiuti vengono lavati, ri-

dotti in scaglie, fusi e rigranulati per poi essere riutilizzati per la produzione di nuovi oggetti. Naturalmente la nuova materia prima sarà tanto migliore quanto più omogenea è la plastica di partenza.

I procedimenti chimici sono meno applicati e si basano sulla possibilità di spezzare (attraverso opportuni processi chimici) le catene polimeriche per tornare alle materie prime di partenza. Attualmente poi sono stati messi a punto appositi trattamenti misti che possono dare origine a combustibili alternativi utilizzabili per la produzione di energia termoelettrica.

Quale che sia la natura dei procedimenti di riciclo, essi sono costosi molto più del materiale puro e i prodotti provenienti dal riciclo spesso non hanno la stessa qualità di quelli originali.

Se per i motivi accennati risulta difficile, se non impossibile in tempi brevi, fare a meno dei prodotti formati in tutto o in parte con i materiali plastici, ci si deve affidare al progresso tecnologico per trovare materiali alternativi che limitino l'impatto della plastica sull'ambiente e sulla salute. Le ricerche in atto da qualche tempo sono orientate verso prodotti alternativi di origine naturale vegetale (cellulosa, semi di canapa, lino, scarti di filiera dello zucchero, alghe, ecc.) o animale (gusci di insetti e crostacei, proteine della seta, batteri, ecc.), materie che, opportunamente trattate, possono acquisire una struttura chimica simile a quella dei materiali di origine fossile. Simile per alcune caratteristiche, ma non troppo, per non dar luogo alle stesse problematiche di degradabilità della plastica. Si parla in questi casi di "bioplastica" e attualmente ne sono stati prodotti vari tipi e le ricerche in atto si pongono l'obiettivo di renderle maggiormente resistenti e adatte a più impieghi.

In definitiva, come in molti altri settori, le tecnologie per trovare soluzioni al problema di limitare l'uso della plastica esistono o sono in grande sviluppo, ma il vero aiuto deve provenire dalle iniziative politiche, specialmente da parte dei Paesi più avanzati. Vanno incentivate sia le ricerche di materiali polimerici eco-compatibili, sia i comportamenti più virtuosi dei singoli individui.

"l'aereo di plastica"

Il B787 della Boeing composto per oltre il 50% da materiali compositi e fibra di carbonio, è più leggero del 20% e quindi meno inquinante. È un utile esempio di progresso?



Accordo tra Aeronautica Militare e Virgin Galactic per volo sperimentale suborbitale

È stato firmato mercoledì 2 ottobre dall'Addetto Militare per la Difesa presso l'Ambasciata d'Italia a Washington DC, **Generale di Divisione Aerea Stefano Cont** (in rappresentanza dell'**Aeronautica Militare**), e da **Mike Moses**, Presidente di **Virgin Galactic**, l'accordo commerciale per l'acquisto di un **volo suborbitale** durante il quale ricercatori italiani effettueranno esperimenti nello spazio.



È la prima volta che un'istituzione governativa finanzia un volo di ricerca a carattere umano su un veicolo spaziale commerciale. La missione avrà luogo nel **2020** e costituirà un'importante opportunità per acquisire ulteriori conoscenze tecniche e scientifiche per la pianificazione e l'esecuzione di attività di volo suborbitale e per validare gli studi e le progettualità avviate in Italia. La collaborazione, in linea con il documento "Indirizzi di Governo in materia spaziale e aerospaziale" del 25 marzo 2019, è finalizzata alla capacità di accesso allo spazio e a facilitare l'acquisizione di peculiari *expertise*.

L'accordo nello specifico permetterà l'effettuazione, a bordo della **SpaceShipTwo**, di esperimenti di medicina aerospaziale a cura di personale medico altamente specializzato dell'Aeronautica Militare e del **CNR**, e consentirà l'acquisizione di importanti informazioni tecniche, operative e logistiche. Tali informazioni da un lato permetteranno di validare i modelli di simulazione utilizzati per l'elaborazione dello studio preliminare di fattibilità tecnica per operare un volo suborbitale dall'Italia, dall'altro forniranno sia indicazioni di carattere logistico, utili per l'adeguamento degli aeroporti nazionali individuati quali possibili sedi di spazioporti, sia di carattere operativo, al fine di supportare l'ENAC nello sviluppo della regolamentazione degli spazioporti

e degli spazi aerei suborbitali civili e commerciali (oltre *flight level* 660), come da mandato dell'EASA (*European Union Aviation Safety Agency*).

Il volo suborbitale per il CNR, in quanto partner scientifico dell'Aeronautica Militare, ha un'importanza strategica. Infatti le condizioni di microgravità, pur se per pochi minuti, permettono di effettuare esperimenti multidisciplinari con risultati e scoperte importanti, altrimenti difficilmente realizzabili, relativi alla Scienza dei Materiali, alla Fisica dei Fluidi, alla scienza della Combustione, alla Biologia. Questi esperimenti aiuteranno a migliorare la tecnologia dello sviluppo di nuovi materiali, trovare nuove soluzioni ai problemi legati alla loro realizzazione, scoprire fenomeni fisici, chimici e biologici ancora sconosciuti.

Il sistema **SpaceShipTwo** di **Virgin Galactic** è progettato per far volare sia gli esseri umani che i *payload* nello spazio per scopi turistici e di ricerca. La compagnia offre una soluzione *end-to-end* per i voli con *payload* che include l'uso di **SpaceShipTwo** e del suo aereo da trasporto VMSEve, insieme all'*hardware*, ai processi e alle strutture necessarie per una campagna di successo. La piattaforma di **Virgin Galactic** offre un accesso sistematico, affidabile ed economicamente conveniente all'alta atmosfera e allo spazio che consente il trasporto di volumi e masse di dimensioni significative per i *payload* di ricerca. La compagnia ha già trasportato i *payload* nello spazio attraverso il programma NASA

Flight Opportunities Program.

Durante il volo spaziale, in seguito allo spegnimento del motore, i ricercatori sganceranno dalle loro postazioni e avvieranno le procedure per completare ogni esperimento durante alcuni minuti a gravità zero. **Virgin Galactic** fornirà formazione e preparazione ai ricercatori in modo che siano pronti a svolgere il loro lavoro di specialisti di missione su questo volo e forniranno supporto pre-volo in loco per ciascuno degli esperimenti sul *payload*. Questo includerà strumentazione medica che misurerà gli effetti biologici della fase di transizione dalla gravità alla micro-gravità sul corpo umano. Altre apparecchiature potranno essere utilizzate per aiutare a sviluppare una nuova comprensione della chimica dei carburanti ecologici.

Il Gen. Stefano Cont, Addetto per la Difesa e per Collaborazione della Difesa, ha dichiarato: "L'Aeronautica Militare italiana ha, nel suo DNA, una forte vocazione all'**innovazione tecnologica**. Le competenze e i contributi dell'Aeronautica Militare, se combinati sinergicamente con quelli di altre istituzioni nazionali, come il CNR, contribuiscono a mantenere la leadership italiana nel settore aerospaziale. Il nostro interesse per questo programma è legato alla missione principale dell'Aeronautica Militare: la **difesa dello spazio aereo nazionale**".

Il CEO di Virgin Galactic, George Whitesides, ha dichiarato: “Siamo lieti di lavorare con l’Aeronautica Militare italiana per promuovere ulteriormente la ricerca spaziale e lo sviluppo tecnologico attraverso questa missione storica. Gli esperimenti che prevedono di testare su SpaceShipTwo amplieranno la nostra comprensione della scienza spaziale e la partecipazione attiva del ricercatore aprirà una nuova importante strada per la ricerca spaziale. Siamo orgogliosi che Virgin Galactic sia in grado di fornire un accesso frequente allo spazio per questo importante lavoro. L’Aeronautica Militare, grazie al proprio personale altamente specializzato, contribuisce, da sempre, allo sviluppo di programmi aerospaziali internazionali, con positivi ritorni tecnici ed operativi a favore del sistema Paese”.



L’Aeronautica Militare è una Istituzione caratterizzata da una forte vocazione tecnologica e, grazie alle competenze maturate in questo settore, contribuisce, in sinergia con le altre Istituzioni nazionali, a facilitare, supportare e guidare lo sviluppo tecnologico del settore aerospaziale. Tutto ciò nell’ottica di assolvere ai compiti d’istituto assegnati in modo sempre più efficace ed efficiente. In termini tecnologici la Forza Armata guarda con interesse e già contribuisce ad alcune specifiche attività quali, in particolare, volo suborbitale e supporto alla regolamentazione degli spazi aerei e degli spazioporti, studio e sviluppo di piattaforme stratosferiche, accesso allo Spazio attraverso il lancio di mini-satelliti da velivoli ad alte prestazioni, sicurezza dello Spazio, volo umano spaziale.

(Fonte Ufficio Generale del Capo di SMA)

INNOVATION DAY 2019

SMA– UPI– Roma– Autore Cap. Liberata D’ANIELLO



Giovedì 26 settembre si è tenuto a Roma, presso il Palazzo Aeronautica, l’evento “*Innovation Day 2019 – Evoluzione delle Strategie di Cambiamento nelle Organizzazioni*”, promosso dall’Ufficio Innovazione Manageriale dell’Aeronautica Militare nel quadro delle iniziative di innovazione organizzativa e del percorso di cambiamento in atto da tempo all’interno della FA. L’evento, che si collega al più ampio processo di trasformazione e revisione della *governance* del Ministero della Difesa, rappresenta un proseguimento di quanto annunciato in occasione del simposio “Aeronautica Militare 4.0: Innovazione a 360°”, tenuto nel settembre 2018 sempre a Palazzo AM. Diversi gli interventi autorevoli che si sono susseguiti nel corso dell’evento odierno, alla presenza del Sottosegretario di Stato alla Difesa, On. Angelo Tofalo, del Capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica, Generale di Squadra Aerea Alberto Rosso, e di rappresentanti del Consiglio Nazionale delle Ricerche, SDA Bocconi, Accredia e di numerose Università.



Attraverso le testimonianze dirette dei protagonisti, che hanno sperimentato le innovative metodologie manageriali proposte in-

ternamente ed esternamente alla Forza Armata, è stato illustrato il percorso di cambiamento che l'Aeronautica Militare ha intrapreso già da diversi anni sottolineando l'importanza strategica per tutte le Organizzazioni, pubbliche e private, di dotarsi di una nuova "Capacità Metodologica di Innovazione Organizzativa", attraverso cui gestire ambienti complessi, interoperabili ed internazionali, con ampia criticità e limitata disponibilità di mezzi finanziari e umani. È stato così presentato un "MODELLO" trasferibile a tutte le realtà pubbliche e private del Sistema Paese.

Ad aprire l'evento, il Colonnello Luca Parmitano, pilota dell'Aeronautica Militare e astronauta dell'ESA, che dalla Stazione Spaziale Internazionale ha dichiarato: *"Molte delle innovazioni nate nell'ambiente spaziale ci permettono oggi di dare una risposta alle sfide fondamentali che l'umanità deve affrontare; tutte sfide che ci impongono un costante e continuo ripensamento delle nostre strategie di intervento in contesti ad alta criticità con disponibilità limitata di risorse finanziarie, umane e tecnologiche. Strategie che per risultare efficaci devono continuamente evolvere, innovarsi. Il nome dell'attuale missione della Stazione Spaziale Internazionale è significativo in tal senso: "Beyond", Oltre".*

"Umiltà e determinazione", queste le parole che il Generale Rosso ha voluto sottolineare come "principi indispensabili in qualsiasi realtà complessa, fondamentali quando si parla di innovazione: l'umiltà di saper ascoltare e comprendere le criticità e i bisogni per trovare le soluzioni innovative, la determinazione per coinvolgere e convincere ad attuare il cambiamento. Nel concludere il suo intervento, ha poi aggiunto "È fondamentale innovare ma è anche indispensabile mantenere quell'energia intellettuale per continuare a perseguire gli obiettivi nei quali crediamo".

L'On. Tofalo, al termine dell'evento, ha dichiarato: *"L'Aeronautica Militare è la Forza Armata più giovane, dotata di una forte capacità di approcciarsi alle nuove sfide ed una spiccata propensione alla tecnologia; applicando i principi illustrati oggi saremo in grado di definire il percorso futuro della Forza Armata".*

Nel corso della mattinata sono stati presentati i progetti che hanno interessato la Forza Armata tra i quali la metodologia "COPPI" (Clima Organizzativo e Performance del Potenziale Innovativo), ideata con lo scopo di testare ed implementare strumenti per la valorizzazione del potenziale di innovazione delle risorse umane, e la metodologia "Feedback a 360°" mirata allo sviluppo delle performance lavorative della dirigenza dell'Aeronautica Militare. Progetti che hanno portato al riconoscimento, nel mese di luglio 2019, da parte di ACCREDIA, dell'Ufficio Generale per l'Innovazione

Manageriale dello Stato Maggiore Aeronautica quale Organismo di Certificazione (OdC) per le figure professionali di *Project Manager, Quality Manager e Auditor* di Sistemi di Gestione.



Astronauti e Cosmonauti *Sintesi redazionale ANUA*

A volte ci si domanda se esista differenza tra **astronauta** e **cosmonauta**. Domanda sconcertante, in quanto entrambi i termini sono usati per fare riferimento agli stessi viaggiatori spaziali. Allora perché ci sono due nomi? In effetti i due termini sono nati con la corsa spaziale durante il periodo della guerra fredda, creati rispettivamente dagli USA e dall'URSS che, in quel periodo, erano tecnologicamente molto competitivi. La parola astronauta come dice la NASA deriva dalle parole greche che significa "marinaio spaziale". «Un astronauta ha il compito di pilotare un veicolo spaziale o un servizio di assistenza. In breve, si può dire che un astronauta dovrebbe essere abile nel comandare una nave spaziale e anche in servizio come un membro dell'equipaggio. Di conseguenza, un astronauta ha una comprensione sufficiente della vita nello spazio e dell'essere umano in relazione allo spazio. Astronauta è quindi la parola utilizzata, per riferirsi ai viaggiatori spaziali, dagli USA e dal resto del mondo inglese. Il 20 luglio 1969 gli astronauti USA della missione Apollo 11 sono stati i primi ad atterrare sulla luna.



Da sinistra a destra: Armstrong, Collins e Aldrin

La parola cosmonauta deriva invece dalla parola russa "kosmos", cioè "spazio" e la parola greca "nautes", che significa "marinaio". Si dice spesso che il cosmonauta è il modo russo di chiamare un astronauta. È la verità perché quando si tratta della descrizione del lavoro, sia l'astronauta che i cosmonauti svolgono le stesse mansioni. Questi doveri sono i seguenti. Un cosmonauta ha il compito di pilotare un veicolo spaziale o un servizio di assistenza. In breve, si può dire che un cosmonauta dovrebbe essere abile nel comandare un veicolo spaziale e anche in servizio come un membro dell'equipaggio. Di conseguenza, un cosmonauta ha una conoscenza sufficiente della vita nello spazio e dell'essere umano in relazione allo spazio. È quindi la Russia che usa il termine cosmonauta per riferirsi ai viaggiatori spaziali. Il primo Uomo a volare nello spazio fu proprio un russo: Jurij Alekseevič Gagarin cosmonauta, aviatore e politico sovietico che

portò a termine con successo la propria missione il 12 aprile 1961 a bordo della Vostok 1. In seguito a questo storico volo, che segnò una pietra miliare nella corsa allo spazio, Gagarin divenne una celebrità internazionale a cui seguirono numerosi riconoscimenti e medaglie, tra cui quella di Eroe dell'Unione Sovietica, la più alta onorificenza del suo paese. Nel 1962 venne eletto membro del Soviet dell'Unione e poi nel Soviet delle Nazionalità, rispettivamente la camera bassa e la camera alta del Soviet Supremo dell'Unione Sovietica. Gagarin morì nel 1968 a seguito dello schianto, avvenuto nei pressi della città di Kirzhach, del MiG-15 su cui si trovava a bordo con l'istruttore di volo Vladimir Seryogin in occasione di un volo di addestramento.



Dopo questa premessa introduttiva appare opportuno fare un salto verso la prestigiosa attualità italiana facendo riferimento all'Astronauta Luca Parmitano ed al Cosmonauta Walter Villadei



02 Ott 2019 – Il suono della campana, a bordo della Stazione Spaziale Internazionale, ha ufficializzato il cambio di consegna del comando della base spaziale orbitante dal comandante uscente, il cosmonauta Alexei Ovchinin, all'astronauta italiano Luca Parmitano.

Luca Parmitano, nel corso del suo breve discorso ha detto: "Oggi spenderò poche parole per raccontare questa giornata una di queste è senz'altro 'gratitudine', non solo nei confronti di tutti voi – ha detto rivolgendosi agli altri membri dell'equipaggio – ma anche nei confronti di tutti quelli che hanno lavorato e mi hanno permesso di raggiungere questo obiettivo. Sono veramente grato – ha aggiunto – al mio paese, al sistema che mi ha permesso di essere qui: l'istru-

zione, la scuola, l'Accademia Aeronautica, l'Aeronautica Militare e tutte le persone che hanno partecipato alla mia formazione e alle quali oggi va tutto il mio ringraziamento".

Alle parole del nostro astronauta, fanno eco le parole pronunciate da Giorgio Saccoccia, presidente dell'Agenzia Spaziale Italiana (Asi), che in una notte ha augurato buon lavoro a Luca Parmitano "Auguri di buon lavoro a Luca Parmitano, che permette all'Italia spaziale di raggiungere un grande traguardo. Diventare comandante della Stazione Spaziale Internazionale è un grande privilegio, il primo per un astronauta italiano. È il riconoscimento della sua grande professionalità e delle sue competenze dimostrate sul campo e in volo".

Saccoccia, parlando della missione Beyond e dell'attività svolta da Parmitano, entrato a far parte nel 2009 del corpo astronauti dell'Agenzia Spaziale Europea (Esa), ha osservato: "si sta confermando, così, come una missione dai grandi risultati anche grazie al forte contributo italiano. Luca è stato già protagonista di una prima presenza in orbita con la missione Volare dell'Asi, grazie alla quale sono stati raggiunti importanti obiettivi scientifici e di comunicazione. Siamo orgogliosi, quindi, della sua assegnazione al comando della Iss".

Saccoccia, riferendosi poi alle capacità espresse dal "sistema Italia", in un passaggio, ha aggiunto: "segna la conferma per il sistema Italia, anche grazie all'Aeronautica Militare, delle capacità a tutto tondo nel formare e preparare a livelli eccelsi tutta la pattuglia dei sette astronauti tricolori che si sono alternati in orbita in questi anni".



Giorgio Saccoccia è il nuovo presidente dell'Agenzia Spaziale Italiana (Asi). Esperto di propulsione spaziale e con un'esperienza di management, ha una lunga esperienza nel settore del trasporto spaziale. Il suo nome, secondo quanto si apprende, è stato selezionato oggi dal Comitato interministeriale per lo spazio. Saccoccia succede al commissario straordinario Piero Benvenuti, nominato in seguito alla destituzione di Roberto Battiston da parte del ministro Bussetti.

Nato a Belluno 56 anni fa, Saccoccia ha una grande esperienza nel settore dei lanciatori e della propulsione spaziale. Dal 2003 è a capo della sezione dell'Agenzia Spaziale Europea (Esa) sulla propulsione e l'aerotermodinamica. Dopo gli studi superiori a Taranto, nel 1986 si è laureato in Ingegneria aerospaziale nell'Università di Pisa e nel 1995 ha seguito un master in

Business Administration in Olanda, all'Università di Leiden. A Pisa ha avuto le prime esperienze di lavoro, all'inizio come responsabile del laboratorio Centrosazio del Consorzio Pisa Ricerche; dal 1990 al 1991 ha lavorato per la Bpd (poi Avio) allo sviluppo del progetto preliminare per un piccolo lanciatore italiano, il precursore dell'attuale lanciatore Vega. Alla fine del 1990 ha cominciato a lavorare per l'Agenzia Spaziale Europea (Esa), occupandosi di propulsione chimica presso il Centro di ricerca spaziale Estec in Olanda, a Noordwijk. Da allora ha continuato a occuparsi, per l'Esa, del settore della propulsione spaziale.

Il cosmonauta italiano del Ruolo Normale Genio Aeronautico Ten. Col. Walter Villadei è capo della sezione Innovazione, Sistemi ed Applicazioni Spaziali dello Stato Maggiore dell'Aeronautica. È uno dei più noti e preparati cosmonauti italiani.



(Nato il 29/04/1974, in spe dal 18/09/1995)

È tornato ad addestrarsi in Russia presso il celebre Gagarin Cosmonauts Training Centre (Gctc) di Star City. Svolgerà anche corsi di sopravvivenza, una serie di voli a gravità zero e il passaggio alla nuova versione della navicella Soyuz MS.

"Sono estremamente contento dell'opportunità di riprendere l'addestramento, così come mi sento onorato per la fiducia ricevuta in questi mesi di attività intensa in Italia", ha detto Villadei, raggiunto telefonicamente appena arrivato al centro russo. "Riprendo l'addestramento con grande concentrazione e determinazione".

Nel corpo astronautico italiano, Villadei ha d'altronde una peculiarità: essere stato interamente addestrato presso la scuola cosmonautica russa, considerata ancora oggi un centro di eccellenza internazionale, tenendo conto che dal 2011 (dopo la dismissione dello Space Shuttle) l'unica navicella utilizzata per il trasporto umano a bordo dell'Iss è stata la Soyuz.

**Pronto ad essere
L'OTTAVO ITALIANO IN ORBITA**

MARCEL DASSAULT



Marcel Dassault nasce a Parigi il 22 gennaio 1892 col nome di Marcel Bloch da genitori entrambi ebrei e studiò al Liceo Condorcet di Parigi. Era piccolo quando i fratelli Wright realizzarono il loro primo volo a motore

e ne fu molto impressionato, tanto da imprimergli la passione per la nuova arte del volo.

A diciassette anni si iscrisse alla Scuola Superiore Aeronautica, appena fondata e fu poi uno dei primi diplomati in ingegneria aeronautica. Da quel momento si può dire che diventò un pioniere dell'aviazione dedicando tutta la sua vita a progettare e costruire una nutrita serie di aeroplani molti dei quali all'avanguardia.

Già nel 1918 progettò, assieme ad Henry Potez, il suo primo velivolo, SEA 4, un caccia biplano. Poi continuò la sua collaborazione finché, nel 1929 fondò la Société des Avions Marcel Bloch e costruì molti aeroplani fra i quali alcuni tipi di caccia che operarono con successo durante la Seconda Guerra Mondiale.

Durante la guerra ebbe dei seri problemi politici e rischiò perfino di essere impiccato dai tedeschi perché legato alla resistenza.

Dopo la guerra seguì l'esempio del fratello maggiore generale Paul, un leader della resistenza, e cambiò il cognome in Dassault e anche la società divenne la Société des Avion Marcel Dassault il 20 dicembre 1947.

Nel frattempo aveva conosciuto Hermann Oestrich, uno scienziato tedesco che, assieme a molti ingegneri suoi colleghi nonché Von Braun, era stato trasportato prima in Inghilterra come prigioniero e poi in Francia.

Oestrich aveva partecipato alla progettazione dei primi motori a reazione tedeschi poi aveva portato in Francia tutte le conoscenze tedesche e quindi tramite queste la SNECMA riuscì a costruire il primo motore a reazione denominato ATAR.

Dassault ne approfittò per progettare e costruire il primo caccia a reazione interamente francese che fu l'Ouragan col motore Atar, velivolo subsonico ma molto robusto e funzionale adottato da varie nazioni.

In seguito Dassault passò alle ali a delta e nacque così il primo Mirage che aprì una nutritissima serie di velivoli supersonici da



caccia ma anche fotoricognitori o da bombardamento tutti denominati Mirage (I-III-A-B-C-D-E-R-5-8-Milan e altri ancora).



Poi tornò alle ali a freccia, questa volta a geometria variabile con il Mirage G8 che raggiunse subito velocità di oltre Mach 2.



Ma non si limitò ai caccia e altri aerei militari ma sfornò anche una numerosa serie di aeroplani da trasporto civile col nome iniziale di Mistere e poi Falcon che ebbero tutti un successo mondiale.

Il primo fu chiamato Mistere IV



Poi tra i vari Falcon ecco il 900.



Insomma Marcel Dassault fu un genio aeronautico che progettò e costruì moltissimi aeroplani all'avanguardia venduti poi alle aeronautiche e ai civili di mezzo mondo. Morì a Neuilly sur Seine il 17 aprile 1988.

Aerei importanti ma poco conosciuti

a cura di Guido Bergomi

MESSERSCHMITT Me 323

Date le impellenti e sempre più numerose necessità di avere dei grossi velivoli da trasporto per le esigenze belliche, la Luftwaffe adottò un velivolo speciale che altro non era se non un gigantesco aliante (Me 321) al quale era stata applicata la motorizzazione.

Ne risultò un enorme ma poco costoso aereo munito di sei motori radiali francesi Gnome & Rhone da 1141 cavalli che si reperivano facilmente come preda bellica.

Con una apertura alare di 55 metri ed un peso a vuoto di 29 tonnellate e 45 a pieno carico che per quei tempi erano dati eccezionali, poteva imbarcare dei voluminosi carichi come cannoni o carri armati avendo la prua completamente apribile oppure 130 soldati completamente armati ed equipaggiati. Era costruito con materiali poco pregiati ed era di facile manutenzione.

Per il decollo ed atterraggio aveva una serie di dieci ruote che gli

permettevano di usare anche campi sommariamente preparati. Poteva anche essere equipaggiato con dei razzi che ne facilitavano il decollo.

Ne vennero costruiti un totale di 200 esemplari e il primo volo avvenne nel 1941.

Per la difesa aveva svariate mitragliatrici ma nonostante ciò era molto vulnerabile data la grossa mole e la scarsa velocità che poteva arrivare ad un massimo di 250 Km/h.

Vi fu un caso in cui un gruppo di 14 velivoli che portavano benzina al fronte dell'Africa Settentrionale attaccati da uno squadrone di caccia inglesi vennero abbattuti TUTTI con la perdita di 120 uomini di equipaggio e tonnellate di benzina.

Nonostante questi grossi inconvenienti vennero intensamente utilizzati su tutti i fronti di guerra e fornirono un grande servizio nel settore dei trasporti.



Un “Marsupiale” per 51 “Falchi”

di Vincenzo Meleca

Da che mondo è mondo il sogno di ogni pilota militare è quello di pilotare un caccia. È considerato un ripiego – onorevole, ma sempre un ripiego – quello di pilotare un aereo da bombardamento o da appoggio tattico, figuriamoci se la macchina da portare in volo è un ricognitore o un trasporto.

È così che innumerevoli sono gli articoli e i testi che raccontano storie di aerei da caccia e dei loro “abili, coraggiosi e spericolati” piloti, dedicando invece molto meno spazio a tutti gli altri tipi di aerei ed ai loro piloti ed equipaggi: basti solo pensare alla grande notorietà internazionale, anche fra i non appassionati di aeronautica, di due piloti da caccia della Prima Guerra Mondiale, Manfred Albrecht von Richthofen, il Barone Rosso, dell'aviazione imperiale tedesca (Fliegertruppen) e, in Italia, a quella, comunque più limitata, di Francesco Baracca, pilota da caccia dell'aviazione italiana, all'epoca parte del Regio Esercito. Copione simile anche per i piloti da caccia della Seconda Guerra Mondiale, pur se la loro notorietà tra i non appassionati è ben inferiore a quella dei colleghi della Grande Guerra, forse perché ve ne furono troppi.

Io stesso, in un mio libro, ho dedicato un intero capitolo ai nostri piloti da caccia che combatterono in Africa Orientale nel 1940-41¹. Mi pare ora corretto dedicare qualche riga ad una specialità, il trasporto aereo, e ad un episodio che vide protagonisti, appunto, un particolare tipo di aereo da trasporto, il Savoia-Marchetti SM 82 e gli equipaggi della Regia Aeronautica che lo utilizzarono con lunghissimi voli, trasportando – pensate un po'! – aerei da caccia dall'Italia fino in Etiopia ed Eritrea, quasi sicuramente il primo caso nella storia dell'aeronautica di un velivolo che ne trasportava nella propria stiva un altro.

L'aereo

L'SM 82, chiamato anche “Marsupiale” (o, per altre fonti, “Canguro”²), pur se non ebbe mai ufficialmente un nome, fu un ottimo aereo da trasporto, probabilmente il migliore che la Regia Aeronautica poté utilizzare durante il secondo conflitto mondiale. In realtà, come si usava al tempo in Italia, il velivolo doveva avere una doppia capacità: oltre che da trasporto, infatti, doveva essere in grado di fungere da bombardiere, ciò che fece anche in missioni a lungo raggio, come i bombardamenti dei porti di Alessandria d'Egitto e Gibilterra, ma soprattutto quello delle raffinerie di petrolio di Manama.

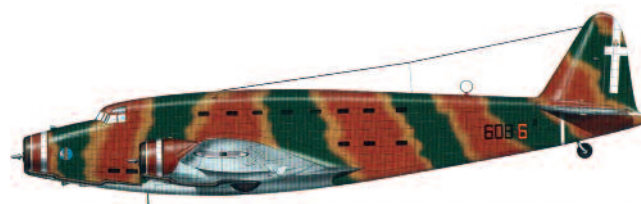
Utilizzato fino al 1945 oltre che dalla Regia Aeronautica anche dalla Luftwaffe e, nel dopoguerra, per un breve periodo, dal Sovrano Militare Ordine di Malta³ ed, infine, dall'Aeronautica Militare, che lo tenne in servizio fino al 1960, dell'SM 82 ne furono costruiti

ti nelle varie versioni civili e militari molte centinaia di esemplari (il numero esatto è incerto: per l'Aeronautica Militare furono 875, per altre fonti un numero inferiore, da circa 400 a circa 700⁴).



Un SM 82 con sullo sfondo due Fiat CR 42

Per quanto concerne l'oggetto di queste note, vi furono in particolare tre versioni (o, più correttamente, tre allestimenti) particolari: la prima riguardò due velivoli (MM.60293 e MM.60294) che furono adattati – modificando i portelloni di accesso ed aggiungendo due serbatoi supplementari con 1300 litri di carburante ed uno da 200 l per l'olio lubrificante – al trasporto dei caccia Fiat CR 42 (opportunosamente smontati) destinati in Africa Orientale. Le altre videro ulteriori tre esemplari (MM.60290, MM.60291 e MM.60292) modificati per il trasporto di motori d'aereo e due per il trasporto di carburanti (fino a 3.000 l). È probabile che per il trasporto di ricambi siano stati utilizzati anche alcuni esemplari della normale versione da trasporto.



Profilo laterale di un SM 82 del 149° Gruppo, 608ª Squadriglia

Il primo volo del prototipo, MM 60270, progettato dall'ingegner Alessandro Marchetti, avvenne il 30 ottobre 1939 con il pilota collaudatore Alessandro Passaleva. Quello del prototipo “Armato”, il 5 febbraio 1940.

Entrato in servizio nella Regia Aeronautica nella primavera del 1940, poche settimane prima dell'entrata in guerra, i primi dodici esemplari di questo velivolo furono assegnati alle Squadriglie 607ª, 608ª e 609ª del 149° Gruppo (comandante il Ten. Col.

¹ Italiani in Africa orientale. Piccole e grandi storie di pace, di guerra, di lavoro e d'avventura, TraccePerLaMeta,

² Cfr.: Carlo d'Agostino, “SM 82 – Un “Canguro” oltre l'Atlantico”, VS AVIATION, novembre 2015 e <http://www.airliners.net/photo/Italy---Air/Savoia-Marchetti-SM-82PW-Canguro/> e

³ Le clausole del Trattato di pace firmato a Parigi il 10 febbraio 1947, vietavano all'Italia il possesso di aerei atti al bombardamento. Per evitare la demolizione dei 39 Savoia-Marchetti SM 82 superstiti ancora in condizione di volare, l'Aeronautica Militare li cedette temporaneamente allo S.M.O.M. che,

con le proprie insegne dell'ordine, li impiegò in interventi umanitari. L'esemplare esposto al Museo di Vigna di Valle è appunto uno di quelli utilizzati dallo S.M.O.M.

⁴ Cfr. <http://www.aeronautica.difesa.it/storia/museostorico/Pagine/SIAISM82.aspx>. Per Massimo Civoli, autore del testo “S.A.S.-I servizi aerei speciali della Regia Aeronautica 1940-1943”, furono circa 700.

Un "Marsupiale" per 51 "Falchi"

di Vincenzo Meleca

Giuseppe Cartoni) del Reparto trasporti "T", rinominato il 10 giugno 1940 Comando Servizi Aerei Speciali (CSAS).



La linea di produzione dell'SM 82 a Vergiate

Soltanto nella tarda estate del 1940, a seguito della necessità di sostituire i caccia perduti in Africa Orientale, si chiese alla casa costruttrice, la Savoia Marchetti, di modificare due esemplari dell'SM 82 per consentire di caricare nella capace stiva dell'aereo un intero caccia Fiat CR 42, ovviamente smontato⁵.

La fusoliera dell'SM 82 era di costruzione mista, con struttura in tubi di acciaio saldato, con 22 telai e quattro longheroni, rivestimento in parte in lamierino ed in parte in compensato. L'allestimento per il trasporto dei caccia CR 42 prevedeva la rimozione del ponte superiore (normalmente riservato ai passeggeri), creando così un grande spazio per carichi ingombranti. La fusoliera del caccia veniva posizionata longitudinalmente, mentre ali, impennaggi di coda ed elica venivano sistemati lateralmente, lungo le pareti della stiva. La cabina di pilotaggio ospitava un equipaggio di quattro persone: due piloti, il primo (a sinistra) con un sedile corazzato, un meccanico e un motorista/mitragliere. Le ali erano invece quasi interamente in legno, con tre longheroni rivestiti di compensato e tela impermeabilizzata. Gli alettoni (con escursione +13°/-28°) occupavano circa metà del bordo di uscita dell'ala mentre le alette Handley Page occupavano il bordo di attacco. L'impennaggio di coda era in legno d'abete rivestito di compensato, mentre il timone e gli ascensori erano una struttura metallica rivestita di tessuto.

L'attrezzatura interna comprendeva un impianto radio ricetrasmittente (AR8 e AR350), un sistema di estinzione e un generatore elettrico. Gli strumenti includevano altimetri, termometri, bussola, orologio e un goniometro radio Telefunken P63N.

Le caratteristiche tecniche dell'SM 82 erano le seguenti:

Dimensioni: lunghezza: m. 22,90; altezza: m. 6,00; apertura alare: m. 29,78; superficie alare: mq. 118,60; peso a vuoto: kg. 10.550; peso con carico massimo: kg. 17.815.

⁵ Secondo Carlo D'Agostino, il "Marsupiale" poteva contenere non uno soltanto, ma ben due caccia CR 42. Cfr. Carlo D'Agostino, "SM 82 "Un "Canguro" oltre l'Atlantico", in VS Aviation Luglio 2015, pag. 87.

Prestazioni: velocità massima: km/h. 340 a 3.000 m; di crociera: km/h 280; di stallo: km/h. 122; tempo di salita: 13'45" a 3.000 m; tangenza massima: 6.000 m; autonomia: km. 1.783; spazio di decollo a pieno carico: 450 m; spazio di atterraggio: 300 m.

Motorizzazione: 3 Alfa Romeo A.R.128 RC.18 da 860 cv ciascuno a 1.800 m

Armamento: una mitragliatrice da 12,7 mm dorsale, due da 7,7 mm (1 laterale destra, 1 laterale sinistra). Nella versione "Armato" una terza mitragliatrice da 7,7 mm ventrale. Nella versione da bombardamento, poteva portare 4.000 kg di bombe o spezzoni.

Equipaggio: 4 (nella versione da bombardamento: 5)

Esemplari costruiti: 875 (di cui 231 per la Luftwaffe)

Le missioni

Al 10 giugno 1940 erano disponibili in Africa Orientale soltanto 42 aerei da caccia, 24 Fiat CR 42 "Falco" (distribuiti tra la 412^a Squadriglia a Massaua, la 413^a Squadriglia ad Assab e la 414^a a Gura, tutte basi in Eritrea) e 18 Fiat CR 32⁶. Abbattimenti, distruzione a terra ed incidenti li falciarono progressivamente, con conseguente e crescente difficoltà a contrastare le incursioni dei velivoli nemici della RAF e della SAAF.

Se dal 10 Giugno 1940 al 14 Novembre dello stesso anno riuscirono ad arrivare in AOI 37 bombardieri Savoia Marchetti SM 79, che avevano l'autonomia sufficiente per arrivare in AOI, non così potevano fare i nostri caccia dell'epoca.

SUPERAEREO (denominazione data al Comando Superiore della Regia Aeronautica il 1° giugno 1940), anche su sollecitazione del Vicerè d'Etiopia, Amedeo di Savoia-Aosta, decise, nell'autunno del 1940, di tentare un'operazione ardita: trasportare in Eritrea ed in Etiopia, con un ponte aereo un certo numero di aerei da caccia per rimpiazzare le perdite. L'unico velivolo in grado di farlo era, appunto, il nostro Marsupiale. Appena la Savoia Marchetti ebbe effettuato le modifiche richieste su due esemplari, iniziarono i voli. Il primo velivolo, il 608-7 (il numero 7 della 608^a Squadriglia) partì dalla Libia il 23 agosto 1940 pilotato dal Maresciallo pilota Paolo Bonsignore, arrivando, dopo un volo senza scalo, all'aeroporto di Gura, in Eritrea, con il primo CR 42 smontato con un carico complessivo di oltre due tonnellate.

Fino al 14 novembre 1940 i Marsupiali del 149° Gruppo riuscirono a portare in Eritrea ed Etiopia altri 30 CR 42, ma poi i trasporti subirono una battuta di arresto a causa della perdita dei campi trampolino della Cirenaica.

⁶ Cfr. https://it.wikipedia.org/wiki/Aeronautica_dell%27Africa_Orientale. I dati relativi ai caccia Fiat CR 42 sono però controversi: secondo una fonte (sito internet di Ali e Uomini), alla stessa data del 10 giugno 1940 ve n'erano in Africa Orientale 34 (18 efficienti, 2 in riparazione e 14, in gran parte smontati, in magazzino) in dotazione a due squadriglie, la 412^a a Massaua e la 413^a ad Assab. (http://www.alieuomini.it/pagine/dettaglio/documenti/11/africa_orientale_italiana_-_i,205.html). Per lo stesso sito (http://www.alieuomini.it/AJAX/catalogo/dettaglio2_catalogo/15/) Ali e Uomini il totale diventa invece 36.

Un "Marsupiale" per 51 "Falchi"

di Vincenzo Meleca

La situazione in Africa Orientale si fa sempre più disperata: nel gennaio 1941, quando si profila l'offensiva inglese, la caccia della Regia Aeronautica è in gravissime difficoltà: risultano infatti efficienti soltanto 26 CR 42 al 10 gennaio, che scendono a 15 al 31 gennaio. Ciò portò il Viceré a rinnovare l'appello al Governo centrale di inviare altri caccia⁷.

Così, nei mesi successivi e fino al 28 marzo 1941 gli SM 82 del 149° Gruppo riescono a portare in AOI altri 5 CR 42 a febbraio e 15 a marzo: tra questi, ricordiamo ad esempio l'SM 82 609-1 del Ten. Ildebrando Marchiori che, con a bordo il nuovo comandante del 149° Gruppo, il Ten. Col. Giovanni Buonamico, decolla dalla pista di Tamet, località sulla costa libica a qualche chilometro ad ovest di Sirte, e consegna ad Addis Abeba dopo un volo di 3700 km durato 13h e 36' il suo CR 42. Sempre da Tamet decolla il 25 marzo 1941 l'SM 82 607-10, del sergente Bonsignore che porta a Gura (Eritrea) un altro caccia, seguito il 28 marzo 1941 dall'SM 82 607-9 del Ten. Armando Ulivi, che consegna a Gura un CR 42 AS-"bombe alari".



L'immagine di un Fiat CR.42 "Falco" nella fusoliera di un SM 82 "Marsupiale"

Nel frattempo, però, gli arrivi non sono sufficienti a rimpiazzare le perdite, tanto che risultano efficienti soltanto 13 CR 42 al 10 febbraio, 15 a metà marzo, 5 a metà aprile. Nel frattempo sono cadute in mani britanniche sia la Somalia che l'Eritrea.

All'atto della fase finale della battaglia di Cheren la Regia Aeronautica può contrapporre ad un centinaio di velivoli inglesi 17 apparecchi, di cui 12 sono caccia Fiat CR 42.

Quando il 26 marzo la battaglia si conclude i velivoli superstiti non possono considerarsi un'entità bellica. Gli ultimi due CR 42, pilotati da due veterani del settore il sottotenente Guglielmo Folcherio e il sergente maggiore Volpe abbandonano il 5 luglio 1941 Gimma, ormai prossima a capitolare, si portano a Gondar, l'ultimo caposaldo italiano in A.O.I.

Il 24 ottobre 1941 uno dei due velivoli, pilotato dal sottotenente Ildebrando Malavolti decolla per una ricognizione a vista su Cualquabert. Intercettato da due Gladiator partiti su allarme viene mitragliato e abbattuto dal tenente Hope del 3° squadrone della SAAF. Il giorno successivo i rottami del CR 42 vengono rintracciati presso Ambazzò, il pilota deceduto si trova ancora nell'abitacolo. Sarà lo stesso Hope a lanciare sulle posizioni italiane

un messaggio: "onore al pilota del FIAT. Era un uomo coraggioso. South African Air Force", è l'ultimo velivolo della Regia ad essere abbattuto in A.O.I.



Due caccia Fiat CR 42 "Falco"

Il successivo 22 novembre l'ultimo CR 42 pilotato dal maresciallo Mottet attacca batterie britanniche a Cualquabert uccidendovi il colonnello comandante. Il 26, giorno precedente la resa del presidio, l'aereo viene distrutto. In totale, i caccia Fiat CR 42 perduti in Africa Orientale, compresi i 51 arrivati via aerea con gli SM 82, furono 87.

Come detto, il 149° Gruppo ha trasportato 51 CR 42 e molte decine di motori per aereo nonché decine di tonnellate di pezzi di ricambio e lubrificanti, al prezzo però di numerose perdite di uomini e velivoli.

Ricordiamo, tra le varie perdite degli aerei del 149° Gruppo, l'SM 82 608-2 del primo Tenente pilota Pietro Caggiano, costretto il 3 agosto 1940 ad un atterraggio di emergenza nei pressi di Tessenei (Eritrea), causando al velivolo danni di tale entità da considerarlo non riparabile. Molti componenti furono peraltro recuperati ed utilizzati come pezzi di ricambio.

Tre settimane più tardi, 22 agosto, un quasi analogo incidente si verifica a Zula, con la perdita del velivolo, il 607-6, del Tenente pilota Loris Pivetti. L'8 novembre, dopo un guasto a tutti e tre i motori, è costretto ad un ammaraggio in Mar Rosso, non lontano da Massaua, l'SM 82 609-8 del Tenente pilota Luigi Micheli. Il 13 ed il 26 febbraio 1941 vengono distrutti a terra a Zula (Eritrea), durante raid della RAF, gli SM 82 del Sergente Maggiore pilota Emilio Orlandini e del Tenente pilota Enzo Frattina. Il 22 febbraio si perde, dopo un atterraggio di fortuna a Zula, causato da una "piantata" dei motori, il 607-9 del tenente Armando Ulivi. Il 17 e 20 marzo si perdono altri due Marsupiali: il primo, del Capitano pilota Bruno Satti, per l'ennesimo attacco al suolo della RAF a Sabarguma (Eritrea), il secondo, del Tenente pilota Francesco Betteloni, atterrato per avarie ai motori in territorio controllato dalle truppe inglesi e da questi catturato.

Considerando che a queste perdite se ne sommarono molte altre, non si può che riconoscere che i risultati del 149° Gruppo Trasporti furono decisamente notevoli, riuscendo per molti mesi a raggiungere, con ben 280 lunghi voli senza scalo, sorvolando territori controllati dal nemico, i lontani aeroporti di Eritrea e Etiopia, trasportando, oltre ai 51 caccia e ad altrettanti motori di scorta, oltre 220 tonnellate di materiali urgenti. Il tutto, però, inutilmente, perchè le sorti delle nostre colonie in Africa Orientale erano ormai segnate.

⁷ Telegramma del Viceré Amedeo d'Aosta allo Stato Maggiore Generale del 1° febbraio 1941.

Sabiha Gökçen “Leggendaria Ragazza dei Cieli”

Proveniente da un piccolo villaggio della Turchia nord orientale, di origini umili, questa donna dimostrò doti di grande coraggio e determinazione. Il suo esempio fu fondamentale per le donne del suo secolo nel suo paese e nel resto del mondo.

Sabiha simboleggiò il valore che nella repubblica turca era attribuito alle donne in un tempo in cui, quasi ovunque, erano spesso relegate in cucina, e fece capire a tutti quanto questo stato fosse indipendente e moderno. Inoltre sviluppò l’interesse dei giovani verso l’aviazione e ottenne il sostegno dell’opinione pubblica verso l’Associazione Aeronautica turca nata per promuoverne l’importanza.

La sua vita è stata raccontata egregiamente in un documentario dal titolo: “La leggendaria ragazza dei cieli” di Gül ah Çeliker, prodotto nel 2003 dopo un lavoro di ricerca di 5 anni. In questo periodo il regista consultò gli archivi di diversi paesi tra cui Russia, America, Francia, Grecia, Jugoslavia e ascoltò le testimonianze di molti importanti personaggi che avevano avuto l’opportunità di incontrare questa eroina nella sua vita civile e militare. Centinaia le foto e i documenti originali esaminati. Il documentario, proiettato la prima volta al Museo Militare Turco e tradotto in inglese e francese, contiene anche un’intervista alla protagonista. I temi che si intrecciano nel film sono inerenti alla storia della repubblica turca e dell’aeronautica e alla storia dell’emancipazione femminile nella Turchia di Atatürk.

Sabiha è stata una donna pilota turca e anche la prima donna pilota combattente nel mondo.

Vita di Sabiha Gökçen

Il 22 marzo 1913 Sabiha nacque a Bursa, cittadina del nord ovest della Turchia, ultima figlia di sei di Hazif Mustafa Izzet Bey e di Hayriye Hanim. Il padre era di origini bosniache, non armene, come qualcuno ha ipotizzato.

Rimase precocemente priva di entrambi i genitori, (il padre fu esiliato e la madre morì presto) per cui fu affidata ad un fratello. La famiglia era povera e la bambina si arrovellava su come poter studiare senza essere un peso per nessuno.

La sua speranza era quella di poter incontrare il presidente Atatürk e comunicargli il suo desiderio di essere educata in un collegio. Non riuscì a farlo quando il dittatore andò a Bursa la prima volta nel 1924. L’occasione si ripresentò l’anno successivo.



Quando Atatürk le chiese per quale motivo avesse voluto incontrarlo, lei gli rispose: “Perché vorrei continuare a studiare in un collegio, se mi aiuta a...farlo non la deluderò mai.”

Il presidente, commosso, le offrì di adottarla a patto che fosse disposta a lasciare la sua casa per seguirlo ad Ankara e che la sua famiglia fosse d’accordo.

Sabiha non esitò ad accettare e divenne Sabiha la figlia di Atatürk insieme ad altri sette figli adottivi, sei femmine ed un maschio. Il cognome Gökçen, per molti biografi significherebbe “del cielo” o “relativo al cielo”, per cui ravviserebbero nel suo nome una sorta di premonizione sul suo destino futuro. In realtà in turco esistono ter-

mini diversi: *gök* che significa “cielo”, *gökçe*, che significa “persona dagli occhi azzurri”, mentre *gökçen* vuol dire “bella, attraente e delicata”. È un nome sovente dato alle ragazze di oggi, ma fu il cognome che Atatürk scelse di darle quando, nel 1934, promulgò una legge che obbligava i turchi a scegliersi un cognome. Lui stesso scelse per sé Atatürk, che significa “padre dei turchi”.

Una rapida digressione storica sulla nascita della moderna Turchia ci riporta al Trattato di Sèvres del 1920, trattato di pace tra l’Impero ottomano e le potenze alleate. Centro dell’impero ottomano sin dal 1299, la Turchia pagò a caro prezzo l’alleanza con la Germania nel corso della prima guerra mondiale e si ritrovò ridotta ad un modesto stato nei limiti della penisola anatolica. Ciò che restava dell’impero ottomano fu coinvolto in una sanguinosa guerra di indipendenza che si concluse nel 1922. Sui resti di un impero durato 800 anni sorse così la Repubblica Turca e i confini del nuovo stato furono stabiliti nel 1923 quando le potenze alleate dovettero tornare al tavolo negoziale con il Trattato di Losanna. In quell’anno fu proclamata la Repubblica e venne eletto presidente Mustafa Kemal, detto in seguito Atatürk, leader del movimento nazionalista turco.

Questi rimase al potere fino al 1938, anno della sua morte, e, pur instaurando un regime autoritario, si prefisse come obiettivo la modernizzazione del paese in tutti i settori: politico, sociale, economico e culturale, ispirandosi al modello di sviluppo occidentale.

Nel 1924 fu promulgata la legge per “l’Unificazione dell’Istruzione”, per la quale l’accesso all’educazione era esteso ad entrambi i sessi. Fu introdotto l’alfabeto latino al posto di quello arabo e il presidente si recava spesso nei paesini più remoti a controllare che gli abitanti adottassero il nuovo sistema di scrittura.

“Una leggenda dall’Oriente”

di Mara Errico

Sotto Atatürk l’Islam cessò di essere la religione di stato, fu promossa l’emancipazione delle donne che ottennero nel 1934 il diritto di voto (molto prima delle cittadine di molti stati europei compresa l’Italia). Fu avviato un processo di forte industrializzazione del paese a guida statale e fu riorganizzata la macchina amministrativa dello stato.

Il diritto di voto alle donne significò il superamento delle severe regole religiose che le discriminavano, le donne cominciarono ad entrare nella vita pubblica, nell’amministrazione, nel governo, a distinguersi nella scienza e nelle attività artistiche.

Fu adottato un nuovo Codice Civile, ispirato a quello svizzero, che dichiarava illegale la poligamia e attribuiva il diritto al divorzio ad entrambi i sessi. Si abolì il matrimonio per procura e la custodia dei figli venne concessa ad entrambi i genitori. Fu abrogato il ripudio, tipico del regime islamico. Fu abolito l’obbligo per le donne di indossare il velo. La Turchia, fino ad allora vista come una nazione barbara e retrograda, divenne agli occhi del mondo occidentale un paese emancipato.

Già nel 1935 diciotto donne entrarono a far parte del parlamento turco. In Francia e in Italia non avevano ancora conquistato il diritto di voto.

Tornando a Sabiha, Atatürk si interessò personalmente alla sua educazione iscrivendola ad una scuola primaria vicino al palazzo residenziale ad Ankara insieme ad altre due sue figlie adottive, poi ad un collegio femminile ad Istanbul, ma, per motivi di salute, la ragazza fu obbligata ad abbreviare il corso degli studi. In quegli anni l’aviazione si stava sviluppando rapidamente, e il Presidente volle fortemente che la Turchia

ne seguisse da vicino lo sviluppo fondando la Turkish Plane Society nel febbraio del 1925. Gli studi sull’aviazione furono portati avanti sia nel settore civile che in quello militare.

Conflitti irrisolti dal trattato di Losanna, riguardo Musul e Hayat ad esempio, spinsero Atatürk ad incoraggiare la creazione e lo sviluppo di una forte industria aeronautica che rendesse la Turchia indipendente dall’estero. “.. Altrimenti i paesi stranieri non esiterebbero a fornire alla Turchia materiale obsoleto, considerandoci paese arretrato, mentre loro continuano a sviluppare le tecnologie più moderne e a costruire i mezzi più performanti al loro interno. La Turchia deve studiare le più moderne tecnologie, stiamo fondando un paese nuovo e moderno...”

Questo, in sintesi, il punto di vista di Atatürk. Egli pensò allora di lanciare un’estesa campagna di sostegno dell’aviazione nelle scuole, fece comprare aerei presentati a tutti come utile e irrinunciabile supporto alla difesa nazionale. Tutti, dagli uomini d’affari alle piccole imprese, parteciparono a questa campagna. Si pubblicarono foto di aerei perfino nelle licenze di matrimonio. Si tennero

conferenze nelle Accademie, negli istituti superiori, alla radio. Vennero proiettati film ovunque, dove non esistevano cinema, si trasportava un proiettore perché gli abitanti del posto potessero vederli. Si scrissero pubblicazioni scientifiche, si fecero libri per i giovani con l’accordo del Ministero della Cultura. Si stamparono francobolli. Il pubblico ricevette in tutti i modi informazioni sulla necessità della creazione di una forte difesa aerea.

Poiché Atatürk si proponeva con la stessa determinazione, di dare alle donne un posto di tutto rispetto in tutti i settori della società, fece in modo che anche nel campo dell’aviazione esse avessero la loro opportunità di brillare e la figlia Sabiha fu sensibilizzata, come tutta la gioventù dell’epoca al fascino del volo.

Secondo Andrew Mango in: “The biography of the founder of Modern Turkey”, il 2 maggio 1935 Atatürk presiedette all’apertura ufficiale della Scuola di volo Türkku u e Sabiha assisté entusiasta alle varie manifestazioni di volo e paracadutismo che vi ebbero luogo. Il Presidente chiese alla figlia se le sarebbe piaciuto imparare a lanciarsi con il paracadute e, alla sua risposta affermativa, la iscrisse subito alla scuola appena creata dove, però, Sabiha si orientò subito verso il pilotaggio. Era il primo allievo donna di quella scuola.

Cominciò con gli alianti insieme ad altri diciannove ragazzi, entro due anni gli iscritti divennero 350.

“Non vuoi diventare insegnante dopo aver imparato a guidare gli alianti? Sarai addestrata ed addestrerai i giovani a diventare aviatori, questo è il mio desiderio”, disse alla figlia il Presidente e lei rispose: “Non c’è altra professione più sublime di questa”.

Ma non c’erano scuole di alto livello in Turchia e Sa-

biha fu mandata in Russia per conto della Turkish Aviation Association, per ottenere brevetti di livello A e B sull’alante, insieme ad otto studenti maschi.

I giovani diplomati venivano successivamente assegnati come insegnanti nel quadro del Türkku u, e cominciarono ad insegnare lo sport aeronautico alle giovani generazioni di aviatori.

Non contento della preparazione fino ad allora acquisita dalla figlia, il Presidente turco la volle iscrivere ad un’accademia militare.

Il pilota militare Gökçen.

Un bel giorno Atatürk comunicò alla figlia che aveva pianificato che diventasse la prima donna pilota da combattimento nel mondo.

Secondo Mango, prima di iscrivere alla scuola militare, Atatürk volle testare il comportamento di Sabiha di fronte ad un’arma. Le chiese quindi di puntarsi una pistola contro la



“Una leggenda dall’Oriente”

di Mara Errico

tempia e di premere il grilletto, cosa che lei fece prontamente senza tirarsi indietro.

All’epoca le donne non erano accettate nelle scuole militari, ma Atatürk poteva cambiare le cose: Sabiha andò alla Eskisehir Military Plane School per due anni e prese il brevetto di volo solista, fu assegnata al First Plane Regiment e prese parte alle manovre nell’Egeo e in Tracia e alle operazioni militari per sedare la ribellione di Dersim. In quell’occasione sganciò una bomba di 50 kg che procurò gravi danni ad un gruppo di “banditi” in fuga.

Quest’azione le procurò l’assegnazione di una medaglia gioiello da parte dell’Associazione Aeronautica Turca. Riconoscimento sino ad allora riservato agli aviatori turchi che avevano messo a rischio la vita, mai attribuita ad una donna.

Fu insignita di questa onorificenza il 27 maggio 1937, con una cerimonia memorabile a cui parteciparono 300 ospiti di prestigio: Presidente del parlamento, Primo Ministro, ministri della Giustizia della Difesa, degli Interni, dei Lavori pubblici, della Cultura, dell’Economia, della Salute, delle Dogane, dell’Agricoltura, Sottosegretari, membri dell’Assemblea generale, del Partito del popolo repubblicano, parlamentari, generali, ufficiali, funzionari, 200 ufficiali piloti e giornalisti e il direttore generale della Turkish Aviation Association.

L’assegnazione di questa medaglia ebbe una grande risonanza nella stampa. Ahmet Emin Yalman, del quotidiano Tan, in un articolo dal titolo “Aquila donna!” scrisse: *Questa eroina, che ha compiuto difficili missioni su aerei militari, non può essere considerata la prima e l’ultima. Simbolo vivente di un’altissima preparazione è la prima*

passaggera di una nuova via. Naturalmente il numero di donne turche che seguiranno la sua strada aumenterà. Queste Sabiha Gökçen creeranno valori nazionali, nuove dimensioni per tutta la nazione turca, e saranno validi esempi di allargamento dei nuovi orizzonti”.

Sabiha ebbe un ruolo importante nella questione di Hatay come donna e soldato turco. Nel 1937, poiché il processo di separazione di Hatay dalla Siria procedeva troppo lentamente, Atatürk (che ricorreva a diverse strategie per velocizzare il processo), chiese a Sabiha di indossare l’uniforme e di sparare in aria mentre l’Ambasciatore francese pranzava al Ristorante Karpiç, con l’obiettivo di esprimere in modo inequivocabile i suoi sentimenti patriottici.

Sabiha lo fece e dichiarò a nome della nazione turca: *“Ci armeremo, se necessario, per annettere Hatay alla madre patria”.* Alla fine dell’evento, la Gökçen fu arrestata per ordine di Atatürk, fu processata e, come prevedeva la legge, chiusa in carcere per un giorno. In questo modo Atatürk aveva voluto mostrare alla Francia la determinazione dei turchi riguardo l’annessione di Hatay.

Ma Atatürk aveva anche altri obiettivi per Sabiha: voleva che compisse voli di lungo raggio all’estero, fino in Australia. Nel 1938, quando si cominciava a prevedere la nascita di un conflitto in Europa, Atatürk partecipò ad Ankara ad una riunione della Balkan Pact Commission e volle che Sabiha partecipasse all’incontro con tutte le sue medaglie ben visibili sul petto.

E in quell’occasione le fu offerto di visitare i paesi Balcanici con il suo aeroplano, cosa che accettò subito di buon grado.

La Gökçen intraprese il lungo viaggio con un velivolo da combattimento VULTEE-V che fu comprato dagli Stati Uniti e che i paesi balcanici ancora non usavano a quei tempi.

Sabiha era addestrata a volare su quell’aereo con un pilota collaudatore di nome Jake. Poi volò da sola, prima da Istanbul ad Izmir e, successivamente, si preparò a compiere altri brevi percorsi.

Secondo Serap Tasdemir il Presidente le fece un lungo discorso prima della partenza:

“Tutti i mezzi di informazione, radio e giornali, diffonderanno la notizia del tuo viaggio e diranno che tu rappresenterai onorevolmente le donne turche nel cielo. Quando arriverai nei vari paesi,

sarai circondata da giornalisti che ti porranno domande e diffonderanno le tue risposte in tutto il mondo... Non ti preoccupare, sarà positivo parlare ai giornalisti che cercheranno di metterti sotto una buona luce nella pubblica opinione in modo aperto e sincero. Non dimenticare che sei una figlia pacifica di una nazione pacifica, che il tuo desiderio di pace in casa e nel mondo ti viene dal profondo del cuore come accade ad ogni turco. Di loro che noi considereremo un comportamento onorevole il fatto di es-

sere amici anche di quelli che in passato erano nemici. Non parlare troppo di politica, parla piuttosto delle donne turche della nuova società turca e del nuovo ruolo della donna nella società turca. Fai sapere che progrediremo sempre di più e che diventeremo un paese moderno.”

Dopo una fastosa cerimonia di saluto Sabiha fece un giro sullo yacht Savarone e salutò Atatürk, ma a 150 km da Yesilkoy, a causa del peggioramento del tempo, dovette affrontare una tempesta, per cui cambiò direzione e dovette fare un atterraggio di emergenza a Edremit; fortunatamente l’aereo non subì danni e poté raggiungere Atene secondo le previsioni.

La Gökçen si recò poi in Bulgaria, in Jugoslavia e in Romania, fu accolta con un ricevimento in ogni paese, sempre applaudita e incoraggiata dal pubblico. In Jugoslavia fu insignita dell’ordine dell’Aquila Bianca che era uno dei più prestigiosi e del brevetto dell’Accademia Aeronautica.

Per non dare adito ad equivoci i tecnici che era previsto fossero sull’aereo la seguirono in macchina.



“Una leggenda dall’Oriente”

di Mara Errico

Sabiha ottenne così dai paesi del Patto Balcanico segni amichevoli e l’effetto di questo giro fu di grande impatto sulle donne anche fuori dai confini nazionali. Nezihe Viranyal arrivò dalla Bulgaria per farsi addestrare al pilotaggio dalla Gökçen. L’Aeronautica stava assumendo grande importanza in tutto il mondo.

In questo viaggio la nostra eroina ebbe così l’occasione di far sapere a tutti quanto la Repubblica turca si stesse ammodernando e in modo particolare il ruolo delle donne turche ormai all’avanguardia in molti settori.

A 25 anni perdette il padre adottivo, malato gravemente di cirrosi epatica, fu al suo capezzale con sua sorella e il Primo Ministro nell’ospedale Numune. Secondo alcune fonti Sabiha restò sei mesi in ospedale dove, per il dolore, cominciò uno sciopero della fame. Per fortuna si convinse a sospenderlo dopo qualche tempo. Sabiha decise in seguito di abbandonare l’esercito poiché ancora non c’era una legge che consentisse alle donne di servire nelle forze armate. Cominciò a lavorare come capo istruttrice nel Direttorato Generale del ramo dell’aviazione civile dell’Associazione Aeronautica turca.

Nel 1950 chiese di arruolarsi nella guerra coreana con il parere favorevole del Presidente Celal Bayar, ma, poiché le donne non potevano prestare servizio attivo nelle forze

armate secondo le regole dell’ONU, soprattutto non in combattimento, ebbe solo l’autorizzazione di partecipare in una posizione defilata. Sabiha non accettò un ruolo dimezzato per cui non prese parte alla guerra Coreana.

Dopo aver allevato schiere di piloti, la Gökçen andò in pensione nel maggio del 1954. Aveva volato su 22 tipi di aereo leggeri acrobatici e da bombardamento e aveva all’attivo 8000

ore di volo, di cui 32 in combattimento.

Dal 23 novembre 1961 al 5 ottobre 1970 lavorò nella General Administrative Board dell’Associazione Aeronautica turca e fu insignita dalla Federazione Internazionale Aeronautica (FAI) della Medaglia d’oro per i suoi buoni risultati e per i suoi successi nelle varie attività aeronautiche. La Gökçen fu invitata come ospite d’onore alla cerimonia di diploma dell’Air Staff College degli Usa nel 1996, e partecipò all’Eagles Meeting dell’International Association of Eagles (IAE) e successivamente all’Air Command and Staff College (ACSC) alla base aerea di Maxwell in Alabama. Ogni anno 20 aviatori che avevano compiuto imprese importanti nel settore aeronautico nei loro paesi erano in-

vitati a partecipare a questi incontri e, al 15° di questi incontri, Sabiha fu chiamata dalla Turchia per la prima volta e divenne la prima e unica donna aviatore ad essere considerata degna di questa onorificenza.

L’eredità di Sabiha

Nel discorso che tenne alla conclusione del suo addestramento nella Scuola per alianti Kostebel, Sabiha aveva detto: “*Oggi ho l’onore di diventare insegnante di una grande e sublime professione che non dovrebbe mai estinguersi. Ho promesso come donna turca, come figlia di Atatürk, che addestrerò i giovani nel mio paese a questa professione sino a quando avrò la forza e la salute per farlo. E mi adoprerò a far conoscere l’aviazione turca in tutto il mondo. Porgo i miei omaggi con la speranza di vedere il mondo in pace nel futuro e che l’aeronautica resti al di fuori della guerra e a servizio dell’umanità*”.

La Gökçen portò a termine tutti questi obiettivi e morì il 22 marzo 2001 all’età di 88 anni ad Ankara, dopo aver grandemente contribuito al conseguimento dell’obiettivo di Atatürk di spiana-

re la via alle donne turche verso la modernità. Due mesi dopo la sua morte fu aperto ufficialmente l’aeroporto a lei intitolato ad Istanbul. Era una degli ultimi membri viventi della famiglia di Atatürk.

Questa donna, minuta, volitiva, coraggiosa, dotata di grande carisma, fu capace di sfidare la mentalità maschile predominante nel suo paese allora e oggi. Fu molto sola, poiché il padre biologico la lasciò che era una bambina, quello adottivo quan-

do aveva 25 anni; il marito, Kemal Esine, tenente dell’aeronautica turca che sposò a 27 anni, morì tre anni dopo il matrimonio, ma Sabiha rivelò una grande forza d’animo e una perseveranza non comune.

Non ci è dato sapere se avesse incontrato difficoltà durante l’addestramento in ambiente così fortemente maschile e presumibilmente poco aperto alla valorizzazione delle donne, senza dubbio il fatto di essere figlia del presidente le ha spianato la via in molte circostanze, ma i risultati ottenuti negli studi e le sue performance sono frutto esclusivamente delle sue capacità.

L’Independent scrisse di lei: “... fu l’Amelia Earhart turca, una celebrità in cappello e occhiali da aviatore”. Il padre non esitò a



chiederle di compiere azioni pericolose, la mandò in carcere anche se solo per un giorno, non mostrò particolare tenerezza nei suoi confronti, anzi manifestò sempre grandi aspettative e non le risparmiò difficoltà. La Gökçen fu fortunata ad ottenere tanti riconoscimenti in vita; le dedicarono un francobollo, un aeroporto, le conferirono 9 medaglie sino ad allora attribuite solo agli uomini.

Ci piacerebbe conoscere di più sui sentimenti che, nei momenti più difficili, albergavano nel suo cuore. Purtroppo il suo libro autobiografico (*A life along the path of Atatürk*) non è reperibile, almeno non facilmente, ma sarebbe certamente utile per capire di più della sua personalità. Magari scoprirne una qualche fragilità che ce la renderebbe più vicina.

L’ammirazione incondizionata per il padre adottivo e la sua fedeltà a perseguirne gli obiettivi trapelano da ogni parola e da ogni azione di Sabiha. L’autore del suo necrologio, sull’Independent londinese, riportò alcune sue affermazioni fatte poco tempo prima di morire, quando la decisione di Atatürk di tenere separati chiesa e stato in Turchia fu messa sotto accusa dalle forze islamiche più conservatrici:

“*Ci sono degli sciagurati che stanno cercando di distruggere questo grande personaggio*”, ... *Io condanno questi attacchi. Possa Dio mantenere questo paese sul sentiero che Atatürk aveva tracciato*”.

Era anche una donna generosa! Poco prima della sua morte il Generale Comandante İlhan Kiliç le fece firmare lo statuto della Fondazione appena creata in onore degli aviatori eroi di guerra, caduti nel compimento di azioni rischiose. Sabiha gli consegnò una busta dicendo che era un contributo alla “*posa della prima pietra*”. Quando la busta venne aperta, apparve un assegno di cento milioni di lire turche!

Bibliografia:

Serap Ta demir “An exemplary model for the modernization of the republic Sabiha Gökçen

Rossella Zucaro: “Sabiha Gökçen la donna che sfidò I cieli”

Gül ah Çeliker “The legendary girl of the skies” (documentario)

Andrew Mango “Atatürk: the biography of the Founder of Modern Turkey”.

Bugün Araplar Kadın araba sürsün mü diye tartışırken, Atatürk 90 yıl önce bugün Mavi Göklere “Türk Kadınına” Uçak uçurttu.



Post scriptum:

All’Autrice giunge dalla Turchia questa foto, presa da un sito internet, la cui scritta tradotta è: oggi gli Arabi stanno discutendo se dare alle donne il diritto di guidare una macchina. 90 anni fa Atatürk ha dato alle donne turche il diritto di volare nel cielo blu!!

1969



2019



Arrivo il 18 settembre presso il Gran Hotel Vanvitelli di Caserta con cena di “ritrovamento”.

Il 19 gita a Pompei e, nel pomeriggio, rientro a Napoli e visita a Castel dell’Ovo.

Il 20 tutti in Accademia per rivedere le proprie origini e rinsaldare i vincolicol il “massimo istituto”.

Il Gen. Di Brigata Aerea Paolo Tarantino, Comandante dell’Accademia, ha ricevuto i radunisti e si è intrattenuto con loro durante la mattinata ed il pranzo presso il Circolo Ufficiali.

Toccante la cerimonia dell’alza bandiera, cui è seguita la deposizione di una corona in onore ai caduti. Dopo la messa i radunisti hanno potuto rivisitare, con i propri cari, i luoghi dove 50 anni prima avevano trascorso i momenti più significativi dei propri esordi aeronautici. Il tempo trascorso è stato raccolto in una nuova, bella, edizione del libro del Corso, dove ognuno ha potuto tracciare il proprio percorso e dove hanno trovato spazio le nostre mogli e le nostre famiglie.

Un grazie sentito al comitato organizzatore Gianni, Beppe, Stefano, Pasquale, Paolino e, in primis, al grande capo Tiziano. BENFATTO !

Arturo Zandonà



Gen. Tarantino e Gen. Tosi in momento conviviale Hdemia (A seguire, altre Immagini a cura di Alfonso Sodano)

Il corso IBIS III festeggia 50 anni di Aeronautica



Momenti significativi trascorsi all'Accademia Aeronautica - Pozzuoli



La Toscana, regione apprezzata per il suo territorio e per le sue rinascimentali testimonianze storico artistico letterarie, è stata scelta dai Soci della sezione ANUA di Galatina-Dedalo per una breve escursione alla scoperta di alcune tra le tante importanti opere del suo territorio in uno dei suoi luoghi più caratteristici: Siena e la sua provincia.

Il numeroso gruppo dei Partecipanti composto dai Soci e familiari si è incontrato a Chianciano Terme la sera precedente alle escursioni, per una Conviviale all'insegna dell'amicizia, del piacere di stare insieme ed integrata dalla conoscenza di alcuni nuovi Soci. La serata si è conclusa con un brindisi augurale per le attese giornate escursionistiche. Il giorno successivo i Partecipanti si sono trasferiti in pulman a Siena dove, condotti da un'esperta Guida, si sono avvicinati alle bellezze della città iniziando dalla bellissima opera in stile romano gotico del Duomo o Cattedrale metropolitana di S. Maria Assunta risalente al XIII secolo.

All'interno si sono potute ammirare numerose opere d'arte di pittori, scultori, architetti, miniaturisti, intarsiatori e molte altri abili artisti che hanno consentito di apprezzare pienamente, con le loro ammirevoli abilità, l'importanza di quel periodo storico che conosciamo come Rinascimento. Nell'occasione i nostri Soci hanno potuto ammirare anche le opere elaborate sul pavimento del Duomo, solitamente coperto per mantenerne l'integrità, ma scoperto per brevi periodi durante l'anno. Numerosi artisti da quelli più noti come Gianlorenzo Bernini progettista della Lanterna alla sommità della cupola ad altri forse meno noti ma comunque depositari di elevato talento, che hanno contribuito nel tempo al completamento dell'opera come Pastorino de' Pastorini autore della grande vetrata che chiude il rosone sopra il portale d'ingresso.

Particolare il pavimento in "commessi marmorei" opera unica nell'arte italiana per espressione di inventiva ed abile manifattura. Anche per questa singola-



Le Signore alla conviviale



L'artistico pavimento del Duomo



Affreschi della Biblioteca



Osservando la "Maestà" del Martini



Nella sede della contrada "OCA"

re opera hanno collaborato diversi artisti, dal Pinturicchio a Urbano da Cortona e soprattutto dal senese Domenico Beccafumi. La visita alla collegata biblioteca Piccolomini fatta costruire nel 1492 per custodire il ricchissimo patrimonio librario raccolto dal Papa Pio II, ha continuato a meravigliare ancora di più i nostri Soci, colpiti dalla vivacità ancora attuale dei quattrocenteschi affreschi del Pinturicchio con alla base numerosi Antifonari finemente miniati. Dopo un breve percorso nelle antiche strade della città medioevale ed un rapido ristoro il nostro Gruppo ha raggiunto la singolare forma a "conchiglia" di Piazza del Campo per ammirare la maestosità del Palazzo Comunale con la caratteristica Torre del Mangia ed entrare poi nello stesso Palazzo per proseguire nella visita guidata. La storia di questa città, dei suoi trascorsi storico culturali nonché economici e formule di governo adottate sono descritte attraverso i suoi affreschi ed altre opere, permettendo al visitatore di comprendere quali erano i criteri di "Buongoverno" adottati dalla città per il benessere della popolazione in quel periodo.

Quasi al termine della giornata non poteva mancare una visita ad una di quelle forme di aggregazione che tanto distinguono la Città del Palio: **la contrada**. Il gruppo ha visitato la sede di quella che è chiamata "**Nobile contrada dell'Oca**", accompagnati da un Contradaio che ha illustrato gli innumerevoli trofei, simboli storici oltre alla stessa sede all'interno del fabbricato che fu della famiglia di Jacopo Benincasa padre di Santa Caterina da Siena assunta come patrona dalla stessa contrada.

Il giusto riposo notturno ha poi consentito ai Partecipanti di dedicarsi nel giorno successivo alle visite della storica cittadina di Montepulciano e dell'etrusca Chiusi. A Montepulciano, oltre ad ammirare le cinquecentesche chiese di S. Biagio di Antonio da Sangallo "il vecchio", la Cattedrale, la bellissima Piazza Grande con il Palazzo Comunale praticamente una copia del Palazzo della Signoria di Firenze e gli antichi palazzi

ANUA Galatina in TERRA DI SIENA

18-21 settembre 2019

della metà del cinquecento, i Partecipanti hanno avuto il piacere di un insolito incontro. Nelle cantine di Palazzo Contucci, cor-

duzione del “Nobile” conquistando la simpatia di tutti e riscuotendo applausi a scena aperta. Naturalmente non sono mancati gli assaggi dei vini più buoni come aperitivo che ha preceduto il successivo pranzo in un vicino agriturismo basato sulla, molto gradita, cucina toscana. La pomeridiana visita alla città sotterranea di Chiusi con il suo Museo Etrusco che raccoglie numerosi reperti archeologici ed il ritrovato “labirinto di Porsenna” ha concluso la seconda giornata di visite. Le giornate dedicate a questa escursione in Terra di Siena sono state suggellate da una Conviviale in cui i Soci, forse stanchi ma pienamente soddisfatti, hanno espresso un incondizionato apprezzamento per le meraviglie artistiche ammirate. Palpabile e spontaneo si è avvertito il consolidamento di un senso di comunanza emergere dalla condivisione di valori che probabilmente traggono spunto proprio da quella storia e quelle meraviglie artistiche che formano le nostre radici, che sono alla base del nostro co-

mune sentire e che piacevolmente alimentano la nostra amicizia ed il nostro senso di appartenenza.



Il Mastro cantiniere Adamo

dialmente accolti dal proprietario, lo stesso Conte Alamanno, sono state visitate le antiche cantine risalenti ad un periodo antecedente alla ristrutturazione del Sangallo di metà del 1500. Percorrendo i caratteristici antri in muratura e circondati da imponenti botti, il Gruppo ha incontrato una figura singolare: il Mastro Cantiniere Adamo. Una figura che è sembrata uscire, similmente al genio della lampada, da una botte di vino pregiato. Ottantuno anni ben portati da oltre sessanta anni impegnato nella produzione del vino Nobile ha raccontato ai presenti con semplicità, naturalezza ed in modo coinvolgente ed affabulante il suo rapporto con la pro-



Il Gruppo dei Soci escursionisti

Dalla Sezione ANUA di Catania con



I Servizi di Coordinamento e Controllo dell'Aeronautica Militare (SCCAM). Intervista al Col. Daniele Faustini

A cura di: SMA 5° Reparto



Nati agli inizi degli anni 80 per garantire il coordinamento ed il controllo dell'attività operativa di volo dell'Aeronautica Militare dopo la nascita dell'Azienda Autonoma Assistenza Al Volo per il Traffico Aereo Generale (AAAVTAG), ora Ente Nazionale Assistenza al Volo (ENAV), i Servizi di Coordinamento e Controllo dell'Aeronautica Militare di **Padova, Milano, Roma e Brindisi** svolgono un'attività preziosa per una sicura ed efficace condotta della circolazione aerea militare e civile. Abbiamo incontrato il Capo Reparto SCCAM.

Col. Faustini, a quasi 40 anni dalla loro nascita, cosa è cambiato nell'attività degli SCCAM?

È cambiato molto nelle attività e nelle tecniche di controllo, nelle separazioni da applicare tra i velivoli, in come si applicano, con quali strumenti tecnologici, con quale tipo di addestramento. È cambiato tutto nella gestione dello spazio aereo, una risorsa solo apparentemente abbondante, ma in realtà assai limitata e per questo preziosa per il Paese, da utilizzare in modo flessibile ed in stretto coordinamento tra il mondo dell'aviazione militare e quello dell'aviazione civile; tale risorsa deve essere resa disponibile in base alle effettive esigenze dei diversi utilizzatori, senza dover né poter attribuirle l'aggettivo di "militare" o "civile". I numeri del traffico aereo commerciale crescono in maniera esponenziale in Italia così come a livello mondiale e continueranno a farlo nei prossimi anni, con benefici per la collettività in termini di sviluppo, anche economico, per l'intero Paese; proprio a salvaguardia di questa risorsa così preziosa,

l'Aeronautica Militare utilizza lo spazio aereo per formare i propri piloti, per addestrare il personale, per sviluppare, mantenendole allo stato dell'arte, le proprie capacità, mettendole a disposizione dei cittadini ogni giorno.

Come intervengono gli SCC in questo processo?

Sintetizzerei l'azione dei SCC in 3 macro aree.

La prima, quella di fornitura dei servizi del traffico aereo al traffico aereo operativo (OAT – Operational Air Traffic) da parte di personale Ufficiale e Sottufficiale con il massimo grado di abilitazione radar: 94.000 voli controllati nel 2018 dai 4 centri su tutto il territorio nazionale e sulle acque territoriali. Controllo fornito non solo ai velivoli dell'Aeronautica Militare, ma anche a quelli delle altre Forze Armate, dei Corpi Armati, dell'aviazione di Stato, ovvero al complesso della Circolazione Aerea Militare. Oltre al servizio di controllo, in questa fase vengono effettuati con gli Area Control Centers (ACCs) civili, con i quali lavoriamo nelle stesse sale operative, tutti i coordinamenti del livello tattico necessari per una sicura condotta dei voli sia militari che commerciali; tra questi, anche i delicati coordinamenti da effettuare a seguito dell'ordine e della condotta dello "scramble" da parte dei colleghi della Difesa Aerea: si tratta di "aprire" la strada ai velivoli intercettori verso il velivolo intercettato, azione a volte complessa, quando condotta in aree particolarmente congestionate.

La seconda, quella del coordinamento con la parte civile per l'utilizzo ottimale dello spazio aereo necessario alle attività di volo dell'aviazione militare e di quella civile. Le attività di coordinamento vengono essenzialmente effettuate sia il giorno precedente all'attività di volo, sia durante il suo svolgimento. Nel caso di esercitazioni o dei cosiddetti "grandi eventi", come ad esempio il G7 di Taormina, che richiedono il disegno specifico di imponenti strutture di spazio aereo, i SCC intervengono su indicazione del Comando Operazioni Aeree (COA), tramite l'Air Operation Center (AOC) nazionale da cui dipendono, per realizzare tali strutture in stretto coordinamento con ENAV e con l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC). A questa macro area appartengono anche i coordinamenti necessari a consentire particolari attività di volo civili, come ad esempio gare e manifestazioni, all'interno di spazi aerei in cui il servizio di controllo è affidato all'Aeronautica Militare.

La terza, relativa al controllo delle autorizzazioni diplomatiche relative ai piani di volo che interessano lo spazio aereo nazionale e all'integrazione delle informazioni necessarie agli Enti dipendenti dal Reparto Difesa Aerea Missilistica Integrata (Rep. DAMI) per la condotta dei propri compiti istituzionali.

Comandante, 4 Enti, un lavoro di squadra?

Senza dubbio. Ciascuno dei SCC, unici Comandi di Corpo nel settore specifico della fornitura dei Servizi del Traffico Aereo, possiede proprie peculiarità legate alle tradizioni, alla cosiddetta geografia dello spazio aereo, alle tipologie dei Reparti di volo del territorio; il filo conduttore, tuttavia, è uno, quello del lavoro di squadra. Standardizzazione, unità d'intenti, consapevolezza di avere un ruolo fondamentale per l'intera aviazione militare, garantendole l'accesso

allo spazio aereo, e, allo stesso tempo, per quella commerciale, grazie al lavoro svolto in sintonia con il mondo del traffico aereo civile: questi sono i valori che ispirano il lavoro dei SCC, che ritengo un chiaro esempio di sinergia tra il mondo militare e quello civile al servizio del Paese; considero un privilegio poterlo fare direttamente ogni giorno, 365 giorni l'anno, H 24 con un team di grandi professionisti.

“Sistema” SCCAM – La ripartizione dello spazio aereo azionale tra i 4 Servizi di Coordinamento e Controllo.



Dalla Sezione di Latina Conferenza:

“La Russia dalla rivoluzione del febbraio 1917 alla morte di Stalin”.

Il 25 Settembre 2019, l'ANUA – Sez, di Latina – ha organizzato una conferenza presso il Circolo Cittadino affidando al Socio **Prof. Bonanni** la trattazione del tema “**La Russia dalla rivoluzione del febbraio 1917 alla morte di Stalin**”.

L'evento ha visto la partecipazione di numerosi Soci, unitamente ai loro familiari e amici.

L'esposizione dell'argomento è stata preceduta da una breve introduzione del Presidente della Sezione, Gen. (r) Antonino Stoto – che ha salutato e ringraziato per la partecipazione tutti i presenti.

Circolo Cittadino "Sante Palumbo"
Piazza del popolo, 2 - LATINA -
mercoledì 25 settembre 2019 - ore 18.00

CONVERSAZIONE

LA RUSSIA DALLA RIVOLUZIONE DI FEBBRAIO ALLA MORTE DI STALIN

LENNINGRADO

Due momenti della rivoluzione.

PROGRAMMA

Ore 18.00 - Prof. Francesco BONANNI ---> Presentazione e filmati.
" 19.00 - Domande e risposte.

ANUA (Ass. Naz. Ufficiali Aeronautica) - Sezione di LATINA

ADESIONI: telefonare al 347103652

Nella prima parte del suo intervento, il Prof. Bonanni, forte della profonda preparazione storica, nonché della capacità didattica affinata in anni di insegnamento, ha presentato con chiarezza e dovizia di particolari il complesso periodo che va dalla fine del periodo degli Zar all'ascesa al potere del Dittatore Stalin. L'esposizione è poi proseguita con l'illustrazione del ruolo che egli ha svolto ed i metodi usati, sia nella modernizzazione del suo Paese come pure nella condotta della guerra contro la Germania Nazista. L'interesse che il Prof. Bonanni ha saputo suscitare nell'uditorio, si è poi manifestato nella sessione delle domande e risposte che ha visto una viva partecipazione dei presenti. Al termine della conferenza, un nutrito gruppo di partecipanti si è trasferito presso un noto ristorante di Latina dove la serata è proseguita in una piacevole atmosfera di viva cordialità.

Il Presidente
Antonino Stoto

Nota:

Il **Prof. Francesco Bonanni** – Corso Sparviero 2° – è stato in servizio in Aeronautica fino al 1975. Transitato nella vita civile, è divenuto docente universitario di “Storia del pensiero economico” presso la facoltà di Scienze Politiche dell'Università “La Sapienza”.

A Taranto, il 22 settembre 2019

Entusiasmante esempio di sinergia tra SVAM, ANRAA e ANUA

Domenica 22 settembre 2019, presso il Circolo Unico della Scuola Volontari AM (SVAM) Taranto ha avuto luogo una cerimonia dell'ANRAA (Associazione Nazionale Reparti Aerei Antisom) per rendere meritato omaggio al **Socio Onorario Cav. Osvaldo Vella** che nel servizio attivo, concluso con il grado di Maresciallo, aveva sempre operato con passione ed entusiasmo.

Entrato a far parte della specialità Antisommergibili nel lontano 1952 come Marconista Operatore Radio Telegrafista di bordo dell'AM, ha volato con i velivoli Helldiver S2C-5 proprio sulla base di Grottaglie, continuando poi con i velivoli PV2 Harpoon e con gli S2-F dell'86° Gruppo A/S, per anni in tutti i suoi rischieramenti. La passione e l'entusiasmo con cui egli si è dedicato a questa specialità non l'hanno mai abbandonato, tanto è forte in lui il ricordo di una giovinezza trascorsa in un ambiente particolarissimo quale è quello degli Antisom. Con queste parole il Gen. Vito Fiore, socio ANUA e rappresentante ANRAA, ha dato risalto ai meriti di Vella.



“Per dirla alla Italo Calvino le immagini trasmesse con le foto rappresentano significativamente la narrazione dell'attività sinergica con la Sezione ANUA di Taranto”.

Il Prof. Aldo Marturano per l'ANUA ed il Gen. Vito Fiore per l'ANRAA hanno espresso vivissimi ringraziamenti al Col. Gianluca Capasso Com.te SVTAM per l'accoglienza offerta nella splendida sede della Scuola.



ANUA Galatina commemora i Sottotenenti Piloti Mario Mazza e Giovanni Gialò



Prime ore del pomeriggio del 9 settembre 1969, una coppia di velivoli F 86 K del XII Gruppo del 36° Stormo con base a Gioia del Colle, decolla per una missione "Datex" in cooperazione con la nostra Marina Militare. Capo formazione il S. Ten Mario Mazza, gregario il S. Ten Giovanni Gialò. Dopo aver preparato la missione i due piloti hanno, come di consueto, scambiato alcune battute con i colleghi ed amici del gruppo mentre si avviavano agli aeroplani. Nessuno immaginava che non sarebbero più tornati alla base. In fase di rientro dalla missione, già in contatto con la torre di controllo, i due velivoli impattavano contro il terreno non lasciando scampo ai due giovani piloti. L'incidente avvenne poco fuori dell'abitato di Massafra (TA) a qualche decina di chilometri dalla base.



Poco tempo dopo, il **Dott. Giuseppe Gialò, fratello del S. Ten Giovanni Gialò**, molto legato al fratello ed entrambi originari del vicino paese di Triggiano (BA), acquistò il terreno in cui era avvenuta la tragedia, lo fece recintare e ci fece costruire un piccolo monumento in memoria di entrambi i piloti. A distanza di cinquant'anni, organizzata dal Presidente della sez. AAA di Triggiano, Lgt Giuseppe Del Medico, si è svolta una cerimonia commemorativa a cui ha partecipato, con una nutrita rappresentanza guidata dal Presidente Col. Pil Luigi Romano, la **sezione ANUA di Galatina**, fondata di recente e dedicata al 63° AUPC "Dedalo", proprio dai colleghi di corso del S. Ten Gialò. Ha partecipato alla cerimonia anche un significativo gruppo di colleghi di corso del S. Ten Mario Mazza. Presenti alla commemorazione Autorità Civili, Militari e Religiose, dal Prefetto di Taranto ai Sindaci di Massafra e Triggia-



no, al Comandante del 36° Stormo Col Pil. Emanuele Spigolon oltre a numerose rappresentanze di Associazioni d'Arma e Civili. Erano presenti diversi familiari dei due piloti, soprattutto ed in particolare lo stesso **Dott. Giuseppe Gialò**, artefice principale del destino di questo lembo di terra attraverso il quale, in tutti questi anni, ha inteso mantenere la memoria del fratello con la speranza che il ricordo di entrambi i piloti non si dissolvesse nel tempo. I rispettivi colleghi di corso con la loro presenza hanno reso testimonianza ai familiari ed a tutti i presenti che il ricordo degli amici scomparsi è ancora vivo tra loro nonostante sia trascorso mezzo secolo, grazie ai legami di amicizia che si erano creati attraverso la condivisione della comune passione per la professione, alle aspettative ed anche gli immaginabili sogni di quei giovani piloti. Quel consolidato legame ha fatto riunire ancora una volta questi uomini, oggi avanti con gli anni, per ricordare, insieme ai loro familiari, gli amici scomparsi. La cerimonia è stata onorata con la deposizione alla base del cippo commemorativo di corone di alloro e suggellata dalla preghiera dell'aviatore mentre venivano resi gli onori militari.

Al termine della cerimonia i Soci ANUA si sono recati presso il XII° Gr. a Gioia del Colle per incontrare i... **Piloti del Gruppo che oggi come allora proseguono nella missione assegnata di difesa della nostra nazione.**



Sezione Roma: Escursioni 2019 in sinergia con l'Associazione culturale "Roma Sparita"

Domenica 7 aprile un gruppo di Soci della sezione romana dell'A.N.U.A. ha visitato la **Villa dei Quintili** situata tra l'Appia nuova e l'Appia antica appena fuori, ma non troppo, dall'agglomerato della Roma moderna. Graziati dai rigori di un meteo che aveva previsto pioggia fino a qualche minuto prima della visita e da un sole che faceva timidi apparizioni tra le clementi nubi, hanno avuto una mattinata gradevolissima immersi nella storia (grazie alla guida resa disponibile dall'Associazione "Roma Sparita") e nel verde smeraldo, dei prati, reso ancora più brillante per le goccioline lasciate dalla pioggia del primo mattino.

Dal 2017, la Villa dei Quintili, unitamente a: Mausoleo di Cecilia Metella, Capo di Bove, Tombe della Via Latina, Sette Bassi e l'Antiquarium di Lucrezia Romana, è entrata nel circuito del nuovo Parco Archeologico dell'Appia Antica.

Dai bolli laterizi rinvenuti, il nucleo della villa è databile alla tarda età adrianea, cioè alla prima metà del II secolo. I nomi dei proprietari sono stati rilevati dalle condutture in piombo (*fistulae aquariae*) su cui erano incisi. Si trattava dei due fratelli Sesto Quintilio Condiano e Sesto Quintilio Valerio Massimo, nobili, colti, consoli entrambi nel 151 e grandi proprietari fondiari. La loro ricchezza e fortuna suscitò l'avidità di Commodo che li accusò di aver congiurato contro di lui e nel 182-183 li fece uccidere, appropriandosi dei loro beni. La grande proprietà divenne così una villa imperiale. Funzione che sembra aver mantenuto, stando alla datazione dei restauri e ad iscrizioni, citazioni e ritratti, fino all'imperatore Tacito, cioè fino a tutto il III secolo.

Domenica 9 giugno i soci ANUA, della sezione romana, sono stati in visita alla **Villa Adriana** (Tivoli) guidati da una esperta del sito resa disponibile dall'associazione "Roma Sparita". Il gran caldo del periodo ha reso particolarmente lenti gli spostamenti dei convenuti, tra i vari e prestigiosi ambienti, ma ha lasciato, allo stesso tempo, spazio a maggiori riflessioni e godimento delle pregevoli strutture.

Costruita tra il 118 e 138 d.C. dall'imperatore Adriano, la Villa si distribuisce su un'area di almeno 120 ettari, su un pianoro tufaceo compreso tra due fossi, quello dell'acqua Ferrata ad est e quello di Risicoli o Rocca Bruna ad ovest. Per realizzare un complesso così grandioso Adriano decise di spostare la propria residenza fuori della capitale, scegliendo un territorio verde e ricco di acque, nei pressi di Tivoli, a 28 km da Roma. Attualmente l'area visitabile è di ca. 40 ettari.

Adriano, personalità estremamente versatile, amò in particolare modo l'architettura, cui si dedicò personalmente; le caratteristiche dell'impianto della Villa, che si differenziano dalle consuetudini architettoniche dell'epoca, dimostrano fuori ogni dubbio questa sua partecipazione e competenza. La Villa comprende edifici residenziali, terme, ninfei, padiglioni, giardini che si alternano secondo una distribuzione del tutto inusuale, che non rispecchia la consueta sequenza di ville e *domus*, anche imperiali. I vari edifici erano collegati fra loro, oltre che da percorsi di superficie, anche da una rete viaria sotterranea carrabile e pedonale per i servizi. Straordinaria era la ricchezza della decorazione architettonica e scultorea della villa che è stata oggetto di frenetiche e sistematiche ricerche a partire dal Rinascimento. Le spoliazioni di marmi, avvenute già in età medioevale per reimpieghi di vario tipo, hanno determinato una dispersione tale dell'apparato decorativo della villa, che quasi tutti i principali musei e collezioni di Roma e del resto dell'Italia, nonché d'Europa, annoverano tra le loro opere esemplari provenienti da Villa Adriana.



12 ottobre 2019
**Gavorrano e Scarlino (Gr.)
ricordano due loro valorosi Piloti**

autore Magg. AM cpl Alessandro Seracini

Con la partecipazione del Comandante del 4° Stormo, Col. Urbano Floreani, in rappresentanza dell'AM, delle Sezioni e dei Nuclei dell'A.A.A. di Grosseto, Piombino e Val di Cornia, Follonica e Alta Maremma, Poggio Ballone e San Vincenzo con labari e Soci in divisa e dell'UNUCI rappresentata dal Consigliere Nazionale Gen. AM Federico Sepe, dal Presidente della sezione di Grosseto Col. AM Giancarlo Indiatì e da numerosi Soci, Il 28 Settembre si è tenuto a Gavorrano, presso il Parco Archeologico/Tecnologico delle Colline Metallifere, un Convegno in memoria del Generale Pilota Seracino Seracini nato a Gavorrano e del Generale Pilota Florio Maestrini, nato a Scarlino.

Evento fortemente voluto dal Sindaco di Gavorrano, Dr. Andrea Biondi, dalla Sindaca di Scarlino rappresentata nell'occasione dall'Assessore alla Cultura Dr. Michele Bianchi e da un Comitato di cittadini coordinato dal Sig. Franco Balloni per fissare nella memoria storica del Territorio i nomi dei due Generali che per i loro trascorsi nella vita militare e civile hanno aggiunto lustro alla Maremma dove le Ali Azzurre sono di casa fin dalla nascita.

Una citazione tutta particolare spetta alla partecipazione del Maresciallo Pilota Naldo Simoni, 101 anni magnificamente portati, che non ha voluto mancare a questo importante appuntamento.

Moderatore Franco Balloni, ideatore e promotore dell'evento, persona assai nota sul territorio per l'impegno che dedica alla valorizzazione delle persone e degli eventi che hanno lasciato un segno positivo in Maremma.

Dopo i saluti dei Rappresentanti dei due Comuni organizzatori, il Col. Pil. Floreani traccia un avvincente quadro di ciò che è e che rappresenta l'Aeronautica Militare oggi e di quelli che sono i numerosi impegni operativi che l'Arma Azzurra ricopre in Patria e all'Estero. Un ricordo rivolto a ciascuno dei due Generali ai quali il convegno è dedicato conclude il suo applauditissimo intervento.

Chi scrive ricorda la forte personalità del padre unita ad una sensibilità non comune che si ritrova nelle tante poesie e racconti che ci ha lasciato. Ne ripercorre alcuni momenti della carriera militare caratterizzata da coraggiose scelte sempre rivolte alla difesa della Patria e alla tutela dei militari a lui affidati, come quando a Valona, con l'aereo S.M.82 colpito in fase di atterraggio da una formazione di bombardieri nemici, udite le grida degli alpini che non riuscivano ad aprire dall'interno le portiere, uscì dal ri-



paro che aveva trovato e sotto le bombe che cadevano tornò per liberare, cosa riuscita, gli uomini a lui affidati.

Chiude la rievocazione la nuora, Signora Penny, declamando una delicata e commovente poesia che il Generale Seracini dedicò alla moglie Eva.

Al termine il Sindaco di Gavorrano consegna alla famiglia Seracini una targa ricordo a nome dell'intera cittadinanza. **Segue Angelo Maestrini che traccia il percorso della carriera del padre** caratterizzata da missioni in USA e in Egitto, quest'ultima in qualità di addetto militare presso l'Ambasciata d'Italia, da pubblicazioni tecniche e da attività di addestratore e collaudatore. Terminata la rievocazione, l'Assessore delegato dalla Sindaca di Scarlino consegna ai familiari del Generale Maestrini, fra i quali sono presenti, oltre al figlio Angelo, la moglie Signora Annamaria e le altre due figlie con le rispettive famiglie, una targa ricordo a nome dell'intera cittadinanza di Scarlino. La lettura della Preghiera dell'Aviatore sullo sfondo delle note dell'Inno dell'Aeronautica Militare chiude la parte dedicata al ricordo dei due Piloti.

Il Convegno prosegue con gli interventi molto seguiti di Alessandro Dondoli, storico dell'Aviazione in Maremma e di Maurizio Tafi, pilota civile che, con l'ausilio di filmati d'epoca, tracciano la storia dell'Aviazione in Maremma dalla Prima alla Seconda guerra mondiale con particolare riferimento ai reparti italiani, tedeschi, americani e inglesi che si sono succeduti negli aeroporti di Grosseto, Follonica ed Orbetello. Segue Claudio La Nave, pilota e Presidente dell'aviosuperficie di Scarlino, che presenta Sabrina Papa, una giovane non vedente che, grande appassionata del vo-

lo, pilota aerei da turismo con l'assistenza di un istruttore. Applausi e commozione seguono le descrizioni che Sabrina fa, accompagnata da filmati, delle sensazioni che prova e delle modalità che usa quando pilota un aereo.

Gli ultimi interventi sono del Col. Giancarlo Indiatì e del Gen. Federico Sepe sui temi della difesa aerea dello spazio nazionale e del controllo del traffico aereo. Sepe richiama inoltre l'attenzione delle autorità civili sulla opportunità di mettere in cantiere la realizzazione in Maremma di

un Liceo a indirizzo scientifico-aeronautico sull'esempio di quanto già realizzato, con grande successo, in Abruzzo.

Chiudo queste brevi note con un ringraziamento al Comando del 4° Stormo, alle Amministrazioni comunali di Gavorrano e Scarlino, al Comitato organizzatore e ai tanti Cittadini che con la loro presenza a questo convegno hanno voluto onorare la memoria di due Ufficiali Piloti che hanno tenuto alto nel cuore e nelle sedi in cui hanno operato il nome dell'Aeronautica Militare e della Maremma.

La ripresa del Convegno è accessibile su You Tube, "Le Antiche Dogane - Ali Azzurre a Gavorrano"

Una Storia ... Vera

di Giuseppe Lenzi



Introduzione

1969. Un consistente gruppo di Uff.li e Sott.li dell'A.M.I. viene convocato per una gagliarda, fascinosa, rischiosa ed esaltante operazione speciale: la costituzione di un "Reggimento Speciale A.M.". Emergerà, dopo qualche anno, una verità dei fatti ben diversa. Delusioni? Nessuna! In quegli anni s'è volato a più non posso. Tutto ok! Questa la storia.

Personaggi ed interpreti (in ordine sparso) che, a vario titolo, hanno stimolato il racconto della vicenda.



1. Giulio Andreotti: Ministro della Difesa 1966.
2. Luigi Gui Ministro della Difesa 1970.
3. Eugenio Henke Amm.di Sq.capo del SID 1969.
4. William Colby. Direttore CIA
5. Andrew Goodpaster Comandante del Quartier generale supremo delle potenze alleate in Europa (SHAPE) 1969
6. Enrico Frattini. Gen.le C.d'A, Com.te Folgore.
7. Duilio Fanali. Capo di SMA 1968.
8. Giulio Cesare Graziani. Gen.le S.A. MOVIM Com.te 2^ R.A. 1969
9. Francesco Cavalera. Gen.le BA Com.te Accademia

10. Antonio Mura. Gen.le DA Com.te Acc.Aer.1970
11. Aldo Scerna. Col. Capo III^ Rep.SMA 1969.
12. Araldo De Angelis. Col. II^ R.A. 1969.
13. Enrico Milani. T.col. paracad. S.I.D.
- 14 Paolo Moci. Gen.le S.A. Com.te "R.A. 1979

Mancano foto di:
 Ilio Mario Zanninovich Gen.le di C.d'A. Segr.Gen.le ANPd'I 1967
 Finocchi. Col. Com.te SMIPAR (scuola milit.par.1970)



Gli eventi s'originano dalla esistenza di una struttura "civile/militare" già esplicitamente rivelata nel libro edito nel 1979 da William Colby Direttore CIA anni '73,'75.

"La mia vita nella CIA"

Mi riferisco ad un'organizzazione che, più tardi negli anni, il 24 ottobre 1990, fu riconosciuta ufficialmente, anche in Italia, dal presidente del Consiglio italiano Giulio Andreotti il quale parlò di una «struttura di informazione, risposta e salvaguardia». Detto fuor di perifrasi, cinque quinti "forte e chiaro": GLADIO.



Nella foto da sx in basso: Aiut. U. Forte, S.M. V. Lanzo, S. M.G. Ferrante, M.llo P. Mele; da sx in piedi: S. Ten. G.Lenzi, Cap. A. Mariani, T.Col. E.Milani, Col. A.De Angelis, Cap. L.Ferrarese, Aiut di Batt. Sauro Rinaldi, Ten. B. Traversi. Forte e Milani, agenti S.I.D.

Questa la cronologia degli eventi, ancor oggi son vivi nella memoria, che riunirono un piccolo gruppo di Uff.li e Sott.li dell'Aeronautica Militare in un Team, molto affiatato e professionalmente ineccepibile, destinato a durare solo pochi anni.

Pozzuoli, Accademia Aeronautica primavera 1969



Comandante è il Gen.le di B.A. Francesco Cavallera che mi convoca nel suo ufficio, dov'è custodita la Bandiera d'Istituto, e mi dice (parola più parola meno) "domani si presenti al Comando della 2^a Regione Aerea dal Capo di stato maggiore. Quando, in serata, rientrerà mi riferirà".

Comandi! Saluto la Bandiera. Alle nove dell'indomani nell'ufficio del Capo di S.M. di Regione incontro due ufficiali mai visti prima: il colonnello Araldo De Angelis ed il T. col. Enrico Milani. Non occorre ch'io mi presenti: sanno tutto di me e del mio curriculum di servizio. Soprraggiunge un altro Ufficiale. Saprà poi che si tratta del Colonnello Aldo Scerna, Capo del III^o Rep. dello SMA.

Rilevo che i miei interlocutori son al corrente che il 12 marzo del 1961 avevo conseguito, sotto controllo militare, il Brevetto di Paracadutismo, in seno all'ANPd'I (Ass.Naz.le paracad. D'Italia). E conoscono pure che il Brevetto m'era stato consegnato dal Gen.le di C. d'A. Enrico Frattini: classe 1891, già Uff.le del Regio Esercito, poi Com.te della Divisione Folgore ad El-Alamein.



Un mito vivente per tutti i paracadutisti militari italiani e stranieri. Il Col. De Angelis mi chiede come avessi fatto a conseguire il Brevetto a 17 anni quando la maggiore età, allora si conseguiva a 18.

Spiegai che la data di nascita, scritta, allora, a penna, sulle CC.II. si era... casualmente...sbiadita e l'ultima cifra dell'anno 1944 si confondeva con un 3. Credo che...comprendero... a volo. Il discorso finì lì.

I tre interlocutori mi dicono, anche, di essere al corrente che ero in possesso del Brevetto Internazionale di Paracadutismo rilasciato dalla Fédération Aéronautique Internationale (FAI). Ed a fugare ogni dubbio mi citano, anche, il numero della Licenza (587) e la data di conseguimento del Brevetto: 27 nov.1962 Aeroporto S. Egidio Perugia, nonché il nome del Direttore della scuola: Monsieur-Louis Bariton (ex parà della Légion Etrangère).

Realizzo subito con CHI ho a che fare! Archiviati altri preamboli mi informano che il Capo di SMA il gen.le di S.A. Duilio Fanali nel contesto di un più ampio disegno interforze, aveva disposto per la realizzazione di un "Gruppo di Formazione Reggimento



Speciale A.M" e che per tale esigenza l'A.M.I. avrebbe contattato tutti gli Uff.li e Sott.li già in possesso di una collaudata esperienza aviolancistica per dar vita alla nuova struttura. Scopo di tale "ricerca" fra il personale militare, già brevettato, era quello di evitare tutto il lungo e defaticante iter addestrativo per il conseguimento del Brevetto di paracadutismo. Si trattava di dar vita ad un vero e proprio "reparto da elevare a livello di Reggimento e da utilizzare per l'approntamento di piste, di hangar, torre controllo e tutto quanto connesso alla piena ed efficiente operatività di una base aerea, per quanto "provvisoria". Prima che potessi azzardare qualche altra domanda, il col. Scerna soggiunse, troncando lì il discorso, che i nostri referenti sarebbero stati il Col. De Angelis ed il T.col. Milani e, precisò categorico, NESSU ALTRO! Mi chiese, quindi, per concludere, se accettavo la proposta di far par-



te del costituendo "reggimento. Una prospettiva tanto interessante e ricca di operatività, fatta ad un giovane S. Ten. di venticinque anni non poteva che essere accettata. Terminò così il soliloquio... romano con il Capo del III Rep. SMA.



Il De Angelis fu appena appena più cordiale e...loquace; quanto bastò per dire che, al momento, erano già stati individuati una ventina di soggetti reputati "idonei" alla bisogna. Il Milani si limitò a dire: Benvenuto.



Una Storia ... Vera

di Giuseppe Lenzi

Negli anni che seguirono, e nelle centinaia di voli e lanci che facemmo assieme dal mitico C-119 della 46^a A.B. lo avrò sentito parlare sì e no una decina di volte. Milani, paracadutista e poliglotta, era un uomo dell'ex SIFAR poi divenuto SID ed era considerato un uomo di fiducia del Capo del SID l'ammiraglio Eugenio Henke. Un'ora dopo il mio incontro nella 2^a R.A. la mia missione romana si concluse. In tarda serata, rientrato in Accademia, riferii al generale Cavallera i termini dell'incontro. Sapeva già tutto. Il passo successivo si materializzò nel tardo autunno del '69 e giunse, ovviamente inatteso. Un "dispaccio" dell'A.M.I. in data 15/12/1969 così recitava: "La S.V. è comandata, per particolari esigenze, a prestare effettivo servizio continuativo quale paracadutista dell'AM."

Dopo qualche giorno mi si ordina di recarmi entro il 5 novembre "in missione in servizio isolato per gg 40 da Aeroaccademia a Pisa presso SMIPAR per la frequenza del corso riservato ai Parà Militari."



Il corso per il conseguimento del Brevetto si annunciò più impegnativo del previsto. Noi "aviatori AMI" ci illudemmo che essendo già tutti in possesso del Brevetto ANPd'I, e di un centinaio di aviolanci a testa, avremmo beneficiato di un "percorso facilitato". Nulla di più errato. Anche noi dovevamo partire da ZERO. E quindi: levatacce, corse, marce, prove ginniche, salto nel telo, falsa carlinga, ripiegamento, uso delle armi e... non ricordo più cosa.



Prima di Natale la cerimonia di consegna degli attestati di superamento del corso. Un bel ed ambito traguardo, Io ero il più giovane del GRUPPO ed avevo venticinque anni. Gli allievi paracadell'E.I. che seguirono il nostro medesimo iter addestrativo avvenivano dagli 18 ai 22 anni. In occasione delle numerose corse campestri NOI respiravamo solo polvere. Per l'occasione della consegna del Brevetto giunsero a Pisa i nostri referenti col. De Angelis e T.Col. Milani. Non si sprecarono affatto in complimenti. Davano per scontato il superamento del corso di tutti NOI

aviatori. Fu così. Ma quanta fatica! Rientrammo tutti alle nostre basi di provenienza. A Gennaio 1970 la prima convocazione: Pisa, 46^a A.B. 98° Gruppo alle ore 08.00.

Il Gruppo ritratto nella immagine su riportata si ritrovò, in 12, nel posto e nel luogo stabilito. Ma non eravamo i soli! Nella nostra medesima piazzola di parcheggio del C-119 vedemmo una decina di personaggi mai visti prima. Indossavano il nostro stesso equipaggiamento di volo: cappellino con visiera, giubbotto, tuta, stivaletti, pugnale, casco, guanti, foulard. Ma non avevano la targhetta col nome ed il gruppo sanguigno, e sulla tuta neppure i gradi. Il Col Milani comprese a volo il nostro disorientamento e, "supersonico", ci fece segno di "zittire". Nessuna domanda, nessuno sguardo superfluo. Mai in maniera più eloquente e tacita fu impartito l'ordine: "Fatevi i c.. vostri". Nessuno azzardò replicare.

Indossato il paracadute CMP 55, alle 09.30 decollo per ... già per dove? La "zona di lancio" ci fu comunicata a bordo 20 minuti prima del lancio con la consegna di una piantina topografica su cui erano segnate le coordinate 40°33'28" N 8°19'19" E. La Piana di Alghero e quelle che avremmo dovuto successivamente raggiungere 35 Km a NE verso Suri Gheddu lungo la SS 127. Il "manifesto di carico" stabiliva che dal C-119 ci lanciasimo per primi noi 9 paracadell'AMI (il Col De Angelis e l'Aiutante Rinaldi rimasero a bordo) Gli altri "ignoti personaggi" si sarebbero lanciati a seguire. Quota dilancio 2000 ft. (circa 700 mt). Al "verde" fuori tutti. A paracadute aperto notammo che un leggero vento ci sospingeva fuori dalla zona prevista. Il CMP 55 era fornito di una "fenditura" per cui tutti riuscimmo facilmente a pilotare il nostro atterraggio dove previsto. La grande meraviglia fu nel costatare, mentre stavamo ancora appesi al paracadute, in fase di discesa, (da 700mt occorrono circa 2 minuti), che dal C-119 non erano saltati giù gli altri "personaggi".

Erano una dozzina. Perché mai? Nessuno osò chiedere spiegazioni. A sera, a cena, sapemmo che "quell'anonima dozzina" era stata lanciata in una vasta pianura nei pressi di Capo Marrargiu, pochi km a sud di Alghero. Era la base operativa di Gladio il nome





in codice dell'operazione promossa dalla Central Intelligence Agency, il servizio di spionaggio degli Stati Uniti per costituire varie strutture paramilitari.



← Logo uff.le di GLADIO

Organizzazione sorta con l'approvazione e supervisione del Generale Andrew Goodpaster che nel 1969 ricopriva l'alta carica di Comandante del Quartier generale supremo delle potenze alleate in Europa (SHAPE).

Alcuni esponenti politici italiani erano al corrente dell'operazione: Le cronache riferirono che della GLADIO, in Italia, erano ben al corrente (fra i fautori) Francesco Cossiga e Paolo Emilio Taviani, fra i militari spiccava Giovanni de Lorenzo "Generale con il monocolo". Ripercorrere oggi i numerosi anni in cui quel piccolo gruppo di paracad. dell'AMI fu coinvolto in continue esercitazioni aviolancistiche su tutto il territorio nazionale non sarebbe agevole, anzi, tedioso. Col senno di poi (...molto poi...) noi Uff.li della AMI, comprendemmo che la nostra fervida attività operativa, molto probabilmente, non era che una "copertura" a quelle degli "ignoti personaggi" membri di GLADIO.

Essi sapientemente aggregati al nostro Gruppo fruivano (ufficiosamente???) dei velivoli dell'AMI per le loro esercitazioni operative necessarie per conseguire, al meglio, i loro dichiarati obiettivi che erano: "addestramento alla guerriglia, al sabotaggio, all'uso degli esplosivi al fine di impiegare le persone addestrate in caso di sovvertimenti di piazza, in caso che il Pci avesse preso il potere". Tanto, infatti, dichiarò il generale Luigi Tagliamonte, capo dell'ufficio amministrazione del SIFAR e, successivamente, capo dell'ufficio programmazione del comando generale dell'Arma dei Carabinieri, durante una delle varie inchieste



coeve ai fatti qui narrati. Ribadisco che, allora, mai nessuno ci informò circa le effettive mire politico-militari che quei "personaggi" intendevano perseguire ove mai ce ne fosse stato bisogno: contrastare un'ondata comunista in Italia. Noi militari dell'AMI fummo coinvolti in tale discutibile "giro di valzer" assolutamente ignari degli scopi che ne erano alla base: a da cui, personalmente, mi sarei dissociato.



coeve ai fatti qui narrati. Ribadisco che, allora, mai nessuno ci informò circa le effettive mire politico-militari che quei "personaggi" intendevano perseguire ove mai ce ne fosse stato bisogno: contrastare un'ondata comunista in Italia. Noi militari dell'AMI fummo coinvolti in tale discutibile "giro di valzer" assolutamente ignari degli scopi che ne erano alla base: a da cui, personalmente, mi sarei dissociato.

Credo che tutti, all'epoca, fummo affascinati dall'idea di poter effettuare, a costo ZERO una quantità di aviolanci impossibili da conseguire, stanti gli alti costi, presso gli Aero Club ove, di solito, bisognava iscriversi per potersi lanciare giù.



Non solo: a noi tutti paracadutisti, successivamente al conseguimento del Brevetto Militare, ci venne corrisposta mensilmente una consistente "indennità di aeronavigazione di 3^a categoria; per intenderci, lo stipendio mensile passò da 89.000 lire a 145.000, ed un ricco "pacco viveri di conforto" per integrare e bilanciare la defaticante attività fisica cui eravamo sottoposti!

Piace ricordare che, allora, il nostro addestramento consisteva in continui viaggi verso le basi militari di decollo dei C-119 (che non erano sempre a Pisa), lunghi voli di trasferimento, aviolancio diurno e/o notturno, lunghe marce per raggiungere il punto di "raccolta" (non meno di 20 km) dal punto di lancio, con tutto l'armamento a seguito, paracadute ripiegato incluso, nottate in tenda, lunghe attese per il recupero con gli elicotteri AB 212.

Bravissimi gli equipaggi della 46^a A.B., già glorioso 46° Stormo,

Accadde, pure, che nel febbraio del 1970 decollammo da Alghero convinti che dopo qualche minuto di volo, giusto il tempo di arrivare alla quota di lancio di 2000 feet, saremmo saltati giù. Ma non accadde. Uno sguardo all'orologio/bussola in dotazione a ciascuno ci fece scoprire che il C-119 stava seguendo una rotta di 36° circa. Dopo circa 90 minuti volo e 700 km circa, atterrammo a Ronchi dei Legionari (Trieste). L'aereo non spense i motori, aprì il portellone di dx ed imbarcò una ventina di quei "personaggi" equipaggiati di tutto punto paracadute compreso. Ripercorremmo la medesima rotta dell'andata e sulla piana di Capo Marrangiu "lor signori" saltarono giù. A sera, in base offrii ai colleghi del Gruppo un "vermentino di Sardegna" (of course) era mercoledì 25 febbraio e compivo ventisei anni. Si aggregò a noi il Com.te del C-119, Cap. Vincenzo Cuccaro, casertano, che in quella fredda settimana ci lanciò, nei cieli della Sardegna, per ben dodici volte.



Accadde, pure, che nel febbraio del 1970 decollammo da Alghero convinti che dopo qualche minuto di volo, giusto il tempo di arrivare alla quota di lancio di 2000 feet, saremmo saltati giù. Ma non accadde. Uno sguardo all'orologio/bussola in dotazione a ciascuno ci fece scoprire che il C-119 stava seguendo una rotta di 36° circa. Dopo circa 90 minuti volo e 700 km circa, atterrammo a Ronchi dei Legionari (Trieste). L'aereo non spense i motori, aprì il portellone di dx ed imbarcò una ventina di quei "personaggi" equipaggiati di tutto punto paracadute compreso. Ripercorremmo la medesima rotta dell'andata e sulla piana di Capo Marrangiu "lor signori" saltarono giù. A sera, in base offrii ai colleghi del Gruppo un "vermentino di Sardegna" (of course) era mercoledì 25 febbraio e compivo ventisei anni. Si aggregò a noi il Com.te del C-119, Cap. Vincenzo Cuccaro, casertano, che in quella fredda settimana ci lanciò, nei cieli della Sardegna, per ben dodici volte.



Lavoratori senza orario e senza... straordinario!..L'impegno psico-fisico, per tutti, era tanto. Ma l'età, allora, e la passione per il volo e i lanci nel vuoto, "il consentiva"!

Una Storia ... Vera

di Giuseppe Lenzi

Poi per incanto, dopo qualche anno, non fummo più convocati per quelle attività aviolancistiche ideate a scopo di "copertura" a quei "personaggi". I quali, anzi, come poi si seppe, furono disciolti e nessuno capì che fine fecero. Disciolto, anche, il "Gruppo di formazione del Reggimento speciale A.M." noi "pellegrini ed orfani di quella gagliarda ed entusiasmante attività operativa

ed aviolancistica, fummo "parcheggiati" per un certo tempo in seno al neocostituito gruppo dei "FALCHI BLU". Una formazione acrobatica di paracadutismo prevalentemente impegnata nelle manifestazioni aeree in Italia ed all'estero. Erano 8 Uff.li e sott.li comandati da un esperto paracadutista militare il Cap. Antonio Terrizzi che "dovette accogliereci" (obtorto collo), nel suo GRUPPO.



Tutti i FALCHI BLU erano, allora, autentici campioni di paracadutismo che si allenavano giornalmente sull'aeroporto di Guidonia, la loro Base Operativa, adoperando, per i lanci ad alta quota, degli elicotteri AB212 del 15° Stormo di stanza a Ciampino ed i paracadute a "profilo alare" che, proprio in quegli anni, invasero i cieli.

La convivenza degli ex paracad. del GRUPPO di Formazione, con i più esperti e bravi Falchi Blu, durò qualche anno. L'operatività e le emozioni non mancarono mai. Lanci in quota, di precisione, di stile su terreni accidentati, in mare facevamo di tutto. Ma restammo sempre "figli di un dio minore" nel senso che l'elevata specializzazione e la grande valentia dei paracad. dei FALCHI BLU per noi - addestrati a tutt'altro-



era ineguagliabile. Loro partecipavano ogni anno ai campionati Mondiali di Paracadutismo, ovunque si svolgessero, emergendo nella specialità "precisione". Per fortuna la grande esperienza aviolancistica, conseguita negli anni, non andò dispersa. Con vari provvedimenti ordinativi fu disposto che fra gli Uff.li paracad. con maggior esperienza, e con più di un centinaio di lanci all'attivo, il Maggiore Gabriele Bozzini ed il sottoscritto fossero impiegati, a tempo pieno, quali istruttori "sull'impiego del paracadute". Il Bozzini operò per i piloti e specialisti della 46ª aerobrigata di Pisa. Lo scrivente sia presso l'Accademia Aeronautica (i corsi iniziarono con i piloti del Marte III) che presso il X Gruppo del 9° Stormo; laddove un illuminato com.te. il T.col Paolo Barberis (futuro com.te delle Frecce Tricolori) con il pieno consenso delle SSAA della 2ª R.A. promosse e favorì pianificate lezioni per tutti i Piloti del X e per gli specialisti di volo. Tale attività didat-

tica per motivi contingenti terminò una decina di anni dopo. Nel frattempo numerose decine di S. Ten. Piloti e G.A.ri (dal corso Marte III allo Sparviero III) furono "persuasi" ad iscriversi all'ANPdI e conseguire l'abilitazione al lancio con paracadute. L'onore e l'onore di essere il loro "istruttore" toccò al sottoscritto. Ne sono ancora orgoglioso. Le esercitazioni, per i piloti, consistevano, fra l'altro, nell'appenderli al gancio di un automezzo dei VVdF, e simulare un atterraggio in "oscillazione" al suolo a causa vento. Evento molto probabile e che occorre saper affrontare con la corretta tecnica di atterraggio per evitare possibili fratture.



X Gruppo 1973.

La foto illustra il cap. pil. E. Biasin ed il cap. paracad. G.Lenzi in un momento di pausa dopo una dimostrazione di atterraggio sul prato del 9° Stormo.

Noi ex del "GRUPPO DI FORMAZIONE" eravamo ben...-tollerati in seno ai FALCHI BLU; ci facevano lanciare, assieme a loro, dai velivoli AB 212, loro destinati; ma ci ponevano, nell'ordine di "uscita" per ultimi. Con questo preciso ed inderogabile incarico: "L'ULTIMO CHE SALTA CHIUDE IL PORTELLONE" Non è una battuta.

I piloti dell'elicottero non potevano patire il forte turbinio del vento né il forte rumore che si generavano in cabina, con il portellone aperto, dopo il lancio dell'ultimo dei parà. Né - l'uno dei due - poteva lasciare il posto di comando per chiudere il portellone ed evitare il vento freddo alle spalle per un tempo certamente non breve prima dell'atterraggio.



Non ricordo quante volte, prima di lasciare il pattino dell'AB 212, mi son dovuto fermare sul pattino esterno per chiudere il portellone a "LOR SIGNORI". Ma lo dico con affetto e con ammirazione. Anche se il 12 dicembre del 1969 mi lanciarono "fuori zona" e finii (vento 13 knots a raffiche da 180°) sul tetto di un hangar, residuo bellico, posto a limite del campo di volo a Guidonia:

Esito: 2 settimane nell'ortopedica del Celio; assistito da efficientissime e severissime suore tedesche. Avevo entrambi i gomiti ingessati a 90°; e per alcune necessarie urgenze... non avrei saputo come fare: Mi aiutarono loro, generose e disponibili. Io tentai, invano, di oppormi. Ma ...Amen! Tutto ciò accadeva...nell'alta vita. Oggi mi punge la tentazione di narrare questa storia ai nipoti. Vedremo.



Napoli settembre 2019

Giuseppe Lenzi



"Missione di aggiornamento culturale e spirituale"
13-15 ottobre '19

In piena sintonia con i luminosi orizzonti dello "statuto" associativo che mira, anche, alla promozione sociale ed umana degli associati, i Pionieri hanno vissuto tre giorni all'insegna delle migliori rievocazioni storiche ed aviatorie. In seno al 32° Stormo sono stati vissuti, dagli aviatori del sodalizio promotori di un'interessante missione fuori sede in terra della "Capitanata", elevati momenti di socialità ed operatività destinati a restare a lungo nella memoria di tutti. Ad accogliere la numerosa delegazione, ivi giunta da tutt'Italia, il com.te del 32° Stormo col. pil. Stefano Castelnuovo già Capo del 3° Ufficio – Direzione di Programma JSF.



Nelle foto il col. Castelnuovo all'atto di assumere il comando dello Stormo il cui 13° Gruppo ha in dotazione gli F-35.



Trasvolatori atlantici

Occasione dell'incontro l'inaugurazione, nelle eleganti sale del Circolo Uff.li del 32 Stormo, di una importante mostra fotografica rievocativa degli albori della nostra aviazione militare. Appare appena il caso sottolineare che le immagini "storiche" riportate vogliono rappresentare, solo e soltanto, eventi storici ed aviatorii incancellabili dal nostro passato; frutto del coraggio e dell'audacia e dell'ardimento dei nostri "pionieri" padri fondatori dell'Aeronautica.

Senza con ciò volere indulgere minimamente a rievocazioni storiche avulse totalmente dal nostro presente e consegnate ad ere lontane nel tempo. È di tutta evidenza che le policrome immagini rievocative di un'epoca certamente gagliarda della nostra Aeronautica Militare non possono essere celate allo sguardo, ed alle riflessioni, delle nuove generazioni; Esse sono ben in grado di apprezzare le "matte ed ardimentose" gesta aeronautiche di quegli aviatori, scolorandone il significato a ogni inopportuna colorazione nostalgica che non appartiene al nostro più autentico spirito aviatorio di gente che ama lo spazio, il volo, il vento la libertà.



Centinaia di immagini, molte inedite, ed una importante rassegna numismatica di cartoline rievocative e di annulli postali – ormai rari – hanno attratto l'attenzione delle numerose autorità intervenute fra cui il **Prefetto di Foggia dott. Raffaele Grassi accolto al suo arrivo in base dal Sottocapo di Stato Maggiore A.M. Gen. S.A. Luca Goretti, dal Presidente dell'Ass. Pionieri Gen. S.A. (r) Antonino Altorio e dal Com.te del 32° Stormo.**



Ma non solo Pionieri del **nobile sodalizio**, che s'avvia a **grandi passi verso il suo primo centenario**, bensì anche folte rappresentanze della A.A.A. (Ass. Arma Aeronautica) e dell'ANUA (Ass. Naz.le Uff.li Aeronautica Regione Campania con lo scrivente, hanno preso parte alle cerimonie rievocative.

Nell'occasione gli intervenuti hanno potuto ammirare una selezione delle stupende aeropitture che la pittrice **Marcella Mengherini realizza da decenni.**



Giorno 14 i radunisti sono anche andati a Monte S. Angelo per visitare il Santuario di S. Michele, guidati dal Cappellano del 32° Str., Padre **Vincenzo Venuti**, che non si è risparmiato nell'illustrare a tutti, con spiccata competenza e

sincero ardore religioso, le peculiarità della Basilica e dei Tesori del culto Micaelico.

Giuseppe Lenzi



Incontro conviviale mensile della Presidenza Nazionale ANUA con Sezione Roma e Dame d'Onore

Il terzo mercoledì di ogni mese è divenuto, ormai da parecchi anni, il giorno in cui i Soci prevalentemente presenti nel Circondario Romano trascorrono le ore meridiane in serena atmosfera conviviale presso il Circolo Ufficiali Aeronautica-Casa dell'Aviatore.



Le foto qui riportate si riferiscono all'incontro di mercoledì 16 ottobre e sono solo un piccolo esempio del forte spirito solidale che stimola il desiderio di stare insieme a raccontarsi esperienze di vita ed ideare iniziative per il procedere ed il progredire del Sodalizio.



Proprio in questo recente incontro autunnale si è avvertito un gran desiderio di iniziative incentivanti la solidarietà, a partire da impegni con i più giovani.

Un pensiero augurale è stato quindi rivolto all'idea dei **nonni**, già positivamente sperimentata nel 2015, per una seconda edizione del concorso "L'Aeronautica dei miei sogni" per Nipotini (v. 3^a di copertina) ripartiti questa volta in 4 fasce di età.

Sia l'ottimismo profumo di vita

Avviso su servizi disponibili

**Casa dell'Aviatore
Per i soci**

C'è qualcosa di nuovo.....

**Il nostro Salone si tinge di rosa....
....non solo per lui.....**

Coiffeur per LEI...e per LUI.....

PARRUCCHIERE	LUN	08,00 - 17,00
	GIOV	08,00 - 13,00
BARBIERE	LUN	08,00 - 17,00
	MERC.	08,00 - 13,00
	GIOV.	08,00 - 13,00

Per le prenotazioni: 06 49271682

Il 10 Dicembre, giorno di celebrazioni in onore della Vergine Lauretana, è anche una data particolare per l'ANUA perché coincide con la nascita della prima Associazione composta da Ufficiali dell'Aeronautica, l'UNDUA (Unione Nazionale degli Ufficiali Aviatori – costituita in Roma il 10 dicembre 1949) e che, unendosi con l'ANUAPSE (Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica provenienti dal Servizio Effettivo) dette origine, il 26 Giugno 1951, all'unificato Sodalizio di Ufficiali "aeronautici" in servizio e pensionati.

La celebrazione della Madonna di Loreto mette dunque a fattor comune valori religiosi, morali e storici di quanti vivono o abbiano vissuto esperienze aeronautiche e aerospaziali.

La data del 10 dicembre significativa per ricordare anche la radice storica dell'ANUA pone quindi un legame particolare con la celebrazione religiosa dedicata alla Protettrice degli Aviatori; tuttavia la celebrazione di "Anniversario", per dare una mirata evidenza agli scopi ed ai valori funzionali dell'ANUA nella diversità degli impegni statuari, appare opportuna in differente ricorrenza. Si ritiene quindi appropriato per l'ANUA predisporre iniziative per cadenzare celebrazioni decennali del proprio Anniversario nella data del 26 Giugno corrispondente alla data di formalizzazione del rinnovato Sodalizio. Nel Giugno 2021 cadrebbe così il 70° compleanno del nostro Sodalizio e si confermerebbe quanto già attuato con la **celebrazione del 60° nel 2011.**

In proposito è bello ricordare che per l'evento del 60° fu effettuato un eccellente Raduno presso il Museo Storico Aeronautico di Vigna di Valle nello spirito di unione fra valori storici umani ANUA e valori storici dei mezzi aeronautici custoditi al Museo.

Il tempo che ci separa dal 2021 sarà utile per ideare iniziative appropriate e meglio legate all'attualità aerospaziale; intanto visto che siamo alle soglie del 2020 **potremmo, come nel 2011, celebrare a Vigna di Valle proprio il 69° compleanno dell'ANUA.**

A tal fine, dando scherzosamente credito alla Smorfia Napoletana del "Libro dei Sogni" il numero 69 sarebbe stimolante, in quanto la cifra può essere interpretata tenendo conto soprattutto del significato simbolico dei numeri 6 e 9:

Il 6 stimolante di armonia e serenità familiari, Il 9 augurante fasi della vita, a partire dalla nascita, con spirito di fruttuoso e sereno procedere.

Quanto detto, a prescindere dal "Libro dei sogni", valga come proposta che la Presidenza Nazionale ANUA valuterà per le eventuali iniziative.

L'ultimo bimestre dell'anno è caratterizzato da ricorrenze particolarmente significative per la comunità aeronautica e per l'intera comunità nazionale, oltre ovviamente alla universalità del Santo Natale e del volgere di un Nuovo Anno. Il 4 novembre, Giornata dell'Unità Nazionale e delle Forze Armate, in ricordo della fine della Prima guerra Mondiale, è stata l'unica festa nazionale che, istituita nel 1919, abbia attraversato le età dell'Italia liberale, fascista e repubblicana. Ridotta a festa mobile nel 1977, con lo



scopo di aumentare il numero di giorni lavorativi, tornò poi, con la Presidenza della Repubblica di Carlo Azeglio Ciampi a celebrazioni ampie e diffuse. In occasione del 4 novembre si è reso solenne onore al Milite Ignoto, presso l'Altare della Patria, ed ai centomila caduti nella guerra del '15-'18, le cui salme sono custodite al Sacrario di Redipuglia.

Ricordi del passato e problemi del presente invitano alla prudenza ed alla presenza vigile e generosa nella vita sociale. Per questi scopi si auspica che appropriati stimoli possano derivare sia dalle varie celebrazioni, che, in particolare per la comunità aeronautica, dalla protezione che questa intende invocare alla Madonna di Loreto, nella tradizionale ricorrenza a Lei dedicata il 10 dicembre. Si coglie occasione per rendere onore e porre in particolare evidenza i nomi dei Presidenti Nazionali che si sono succeduti nel tempo. Spetta a loro il gran merito di aver saputo coagulare l'interesse di Ufficiali e Vedove di Ufficiali verso le finalità dell'Associazione, armonizzandone le iniziative.

Presidenti Nazionali ANUA

Gen. S.A. Arnaldo Sabatini
dal 1951 al 1968

Gen. S.A. Francesco Mongia
dal 31 maggio 1968 al 13 giugno 1969

Gen. S.A. Ercole Savi
dal 14 giugno 1969 al 7 settembre 1980

Ten.Col R.O. Renato Puri
dal 8 settembre 1980 al 27 aprile 1983

Gen. D.A. Guido Briguglio
dal 27 giugno 1983 al 19 aprile 1987

Gen. S.A. Umberto Bernardini
dal 9 giugno 1987 al 26 aprile 1992

Gen. S.A. Aniceto Pollice
dal 27 aprile 1992 al 28 aprile 2000

Gen. S.A. Giovanni Tricomi
dal 29 aprile 2000 al 30 aprile 2009

Gen. S.A. Mario Majorani
dal 1° maggio 2009 al 8 marzo 2019

Gen. S.A. Claudio Debertolis
dal 9 marzo 2019

Concludiamo questi richiami con riferimento al Santo Natale ed alle speranze di pace e benessere auspicabili per il nuovo anno 2020.

I Nonni dell'ANUA per i loro Nipotini *Ovvero: "L'Aeronautica dei miei sogni" 2^a Edizione*



La maggior parte dei membri della nostra Associazione (Soci Ordinari, Soci Aggregati ed Onorari, Dame d'Onore) hanno in comune due cose: l'età, non più imberbe, quasi sempre caratterizzata dall'essere nonni, ed una passione smisurata per i propri nipotini. Insistiamo, perciò, nel chiederci come poter manifestare compiutamente, attraverso l'ANUA, questa nostra passione per i nostri nipotini spesso "trascurati" per gli onerosi impegni derivanti dall'attività di servizio.

L'idea già sperimentata con successo nel 2015 è quella di stimolare la "creatività" dei nostri nipotini facendoli partecipare ad un concorso organizzato apposta per loro.

La difficoltà di mettere insieme in unico evento differenti tipologie di attività (sportive/ canore/musicali) ci ha consigliato di promuovere ancora **un concorso a premi per tutti i nipotini in grado di farci pervenire disegni, poesie, vignette, racconti a sfondo aeronautico.**

Avevamo suddiviso i nostri ragazzi in tre classi di età, corrispondenti ai tre consueti cicli scolastici:



– I "Passerotti" dai 3 ai 6 anni, delle Scuole Materne;



– Le "Rondinelle" dai 6 agli 11 anni, delle Scuole Elementari;



Gli "Aquilotti" fra gli 11 ed i 14 anni delle Scuole Medie

I compiti loro affidati, ovviamente, vanno da un disegno per i più piccini, alla composizione di una poesia per gli intermedi, all'allestimento di un piccolo racconto per i più grandicelli. A fattore comune per tutti la possibilità di esprimersi con una vignetta ma, ovviamente, sempre su temi incentrati sull'aeronautica.

Ma dal 2015 ad oggi, ovviamente, i nostri nipotini sono cresciuti. Perché non ridare anche ai più grandi l'opportunità di partecipare, magari prendendo spunto dal nostro INNO DI MAMELI e dalle sue grandi potenzialità creative? Non sarebbe male vedere gli "over 14" competere tra loro ritraendo, commentando o magari anche solo suonando il nostro inno nazionale! Benvenuti, allora, anche ai "Seniores", di età fino ai 21 anni, impegnati sul tema dell'INNO D'ITALIA.

Se poi, a fattore comune per le 4 categorie, si vuole coinvolgere la scuola e la propria classe, l'ANUA sarà ben lieta di assegnare ai ragazzi un premio collettivo. I lavori (uno per ogni nipotino iscritto) saranno pubblicati sul corriere dell'Aviatore con il nome e cognome dell'artista (comprensivo di quello del nonno/nonna socio ANUA se diverso dall'autore) e la categoria di concorso.

Le premiazioni avverranno a Roma, in occasione della prossima Assemblea Nazionale dei Soci in giugno 2020, a scuole chiuse. Serviranno dei volontari per formare le giurie, e su questo ci aspettiamo la collaborazione di tutti. Certo ogni nonno che iscrive il proprio nipotino dovrebbe essere disponibile a far parte della giuria delle altre categorie (evitiamo i conflitti di interesse!).

La cerimonia di premiazione ci darà l'occasione di incontrarci tutti assieme a Roma con i nostri nipotini e, magari, di organizzare per loro qualche bella sorpresa per intrattenerli durante i lavori congressuali.

Ci aspettiamo una partecipazione di massa da parte di tutti i nonni aviatori, così come dei nostri colleghi non ancora entrati nell'ANUA:

quale migliore occasione per incentivarli a venire tra noi?
Vi aspettiamo.

Gen. D. A. Arturo Zandonà



Per la partecipazione si seguano le seguenti indicazioni:

Tutti i Soci dell'ANUA possono iscrivere i propri nipotini al Concorso a Premi "L'Aeronautica dei miei sogni" inviando i lavori, entro il 31 marzo 2020, all'ANUA – anua.aeronautica@virgilio.it -. Per problemi editoriali non saranno accettati lavori pervenuti in "cartaceo". ... Per ogni nipotino iscritto (senza alcuna limitazione numerica per i nonni) dovranno essere versati all'Associazione 10 € necessari per acquisire i premi e per organizzare la festa di premiazione prevista a Roma per la metà di giugno 2020, in concomitanza con l'Assemblea Annuale dei Soci.

Tutti i concorrenti che interverranno saranno premiati individualmente.

Un'apposita Commissione assegnerà ulteriori premi ai lavori giudicati particolarmente significativi. (Viaggi, Abbonamenti, Equipaggiamenti, etc, da definire in ragione del numero di partecipanti)



Palazzo dell'Aeronautica (Roma), sede dello Stato Maggiore

Voluto da Italo Balbo, allora ministro dell'Aeronautica. Per la progettazione, si rivolse ad un architetto di soli 28 anni, Roberto Marino; i lavori furono ultimati in due anni ed il palazzo è ritenuto il primo in Italia ad essere costruito interamente in cemento armato. Struttura costituita da colonne portanti di 40 metri, articolata su otto corpi di fabbrica e poggiata su fondazioni di 21 metri di profondità, con una platea in calcestruzzo spessa un metro e mezzo e ampia 10.500 metri quadri. I lavori, iniziarono il 2 agosto del 1929 e la struttura venne inaugurata ufficialmente il 28 ottobre 1931 come sede della Regia Aeronautica.



O.N.F.A.
Opera Nazionale
Figli Aviatori

*Dona un sorriso
ai figli dei tuoi colleghi
meno fortunati*

*Una piccola offerta mensile
non ti fa più povero ma sicuramente
rende felice il bimbo che la riceve.*

Se non sei già un donatore rivolgiti al tuo Servizio Amministrativo

Se lo sei già, puoi integrare la **Tua donazione** con un versamento su: **IT 43 G 02008 05212 000010549297**