

Il CORRIERE *dell'*AVIATORE



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

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



10 dicembre
La nostra Patrona



25 dicembre
"L'AMORE e L'UNITÀ della FAMIGLIA"



4 NOVEMBRE
giornata
**dell'UNITÀ NAZIONALE
e delle FORZE ARMATE**

N. 11-12/2020

il CORRIERE dell'AVIATORE

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

N. 11-12 Novembre-Dicembre 2020

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

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

Direttore editoriale
Claudio Debertolis
Direttore Responsabile
Guido Morganti

Redazione

**Guido Bergomi, Francesco Falcucci, Angelo Pagliuca,
Luciano Sadini, Claudio Scura**

Segretario Generale ANUA
Norberto Vassalli di Dachenhausen

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



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 ottobre 2020

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 Editoriale Presidente Debertolis
Pag. 3 Editoriale Direttore del Corriere

PRIMA PAGINA

Pag. 4 4 Novembre – Giornata delle Forze Armate
Pag. 6 10 Dicembre - Madonna Loreto
Pag. 7 Il Corriere dell'Aviatore verso i 70anni

AERONAUTICA.DIFESA

Pag. 9 Avvicendamenti al Comando
Pag. 17 Rifornimento veloce a terra
Pag. 18 Pantelleria - Esercitazione
Pag. 21 Trasporti di Soccorso

LA NOSTRA STORIA

Pag. 24 Il Vittoriano – Altare della Patria
Pag. 31 Aviazione da Trasporto italiana

SCIENZA – TECNICA – CONOSCENZA

Pag. 40 Il Volo Individuale

VITA SOCIALE E CULTURALE delle SEZIONI

Pag. 45 Omaggio a Sergio Zavoli
Pag. 49 Assemblea Sezione ANUA di Roma
Pag. 50 Assemblea Sezione ANUA di Milano

Ricordi... Riflessioni... Sentimenti

Pag. 51 Trasporto Aereo in Italia
Pag. 54 Aerei importanti ma poco noti
Pag. 54 Hans Joachim Marseille
Pag. 55 Volati più in alto

Informativa

Pag. 55 Realizzazione di alloggi di proprietà

ERRATA CORRIGE

A pag. 5 del precedente numero 9-10/2020 del Corriere dell'Aviatore, nella didascalia della foto della Sig.ra Oddone è stata indicata erroneamente come D.O. che legge la commemorazione.

La didascalia corretta è:

"La Sig.ra Gabriella Oddone legge i salmi".

Ce ne scusiamo con l'interessata e tutti i lettori.



Cari Associati, questa volta vi devo narrare delle impressioni avute il 2 ottobre scorso, quando sono stato invitato, quale vostro Presidente, alla cerimonia di consegna delle aquile di pilota militare ai tenenti della nostra Accademia e a ufficiali e sottufficiali di Esercito, Carabinieri e Guardia di Finanza. L'Aeronautica fornisce questo addestramento anche esternamente al proprio ambito: "forte di quasi cento anni di esperienza" come sottolineato dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica. È sempre una cerimonia suggestiva, carica di significati, direi la più importante per un pilota dopo quella del giuramento e sicuramente più fortemente sentita. Sentita e molto emozionante perché giunge al termine di un percorso quanto mai impegnativo e accidentato. Il giuramento è una promessa, conseguire il brevetto di pilota militare è una prima risposta a quella promessa, così vincolante. Quei ragazzi hanno dimostrato volontà e determinazione, hanno utilizzato tutte le loro capacità al fine di acquisire il principale strumento per il loro servizio alla Patria. Ho assistito a tante di queste cerimonie e naturalmente ogni volta

ho ripensato al mio momento, quando mi fu appuntata l'aquila turrata con una bella espressione di congratulazioni e incoraggiamento. Qualche volta mi è capitato di appuntare proprio io l'aquila e dare con vero slancio sincero le mie felicitazioni e sentire davvero la commozione di chi mi stava di fronte. Quindi per me questa occasione poteva essere routine, per quanto bella e significativa. Invece no, è stato un evento straordinario che mi ha un'altra volta legato le mie sensazioni ai nostri valori fondanti, senza retorica e con la semplicità di un evento di comunità. Infatti due elementi hanno determinato questa condizione di eccezionalità: il primo, l'aver effettuato questa cerimonia in un'epoca di pandemia con tutti gli accorgimenti necessari di sicurezza. Si è creata una atmosfera un po' surreale, tra distanziamento e mascherine e gel sanificante e tanti cartelli di richiamo. Il secondo, avere per la prima volta voluto un

familiare vicino al militare che riceveva l'aquila. Prevalentemente proprio la madre, alla destra del figlio, con la mano appoggiata sulla spalla in quell'unico profondo momento. Ma in alcuni casi c'era l'orgoglioso padre, o la moglie. E in un caso la moglie con la piccola bellissima bambina in braccio. L'effetto è stato incredibile, un vivo positivo turbamento che superava l'autocontrollo a cui siamo stati addestrati. E i due elementi erano strettamente legati, sia visivamente, sia moralmente, dando a tutto l'evento un connotato di eccezionalità persino difficile a descriversi. Infatti visivamente la presenza delle mascherine su ogni volto sottolineava la straordinarietà della situazione dove le espressioni erano nascoste, ma gli occhi evidenziavano comunque le forti emozioni. Moralmente perché proprio la

reazione a quel terribile nemico che ancora ci affligge, richiedeva qualcosa di più che le misure di sicurezza. Qualcosa che esprimesse più profondamente la nostra volontà a continuare la nostra vita, a non lasciarci condizionare e a difendere la nostra libertà. Il lock down o qualsiasi restrizione non potrà mai fermare il personale in servizio. Quei



Lo schieramento dei piloti neo brevettati

servitori della Patria in armi dovranno comunque uscire a fare il loro dovere. Quei ragazzi dovranno continuare ad addestrarsi per giungere al più presto ai reparti operativi e sappiamo bene quanto chi vola sia necessario in questo momento, in tante situazioni di emergenza. Chi sostiene quelli uomini?

E chi sostiene tutto il personale in servizio se non i familiari che condividono le difficoltà, le ansie e a volte soffrono molto di più le preoccupazioni, perché non sono assorbiti dall'operatività sul campo, ma vivono una logorante attesa? Ciò mentre devono gestire i loro impegni, tra cui quelli familiari?

Ecco tutto questo, questa parte importantissima della vita di un militare in genere è nascosta. Per quanto il contributo dei familiari venga spesso citato in discorsi ufficiali, anche con un ringraziamento nei loro confronti, non esiste una



simbologia che sottolinei questi aspetti. Anche nelle cerimonie che riguardano i loro congiunti, essi sono spettatori. Ma la cerimonia è una manifestazione visiva di realtà morali e di valori. Essi vengono vissuti nella sostanza del servizio quotidianamente, ma in queste circostanze cerimoniali sono sottolineati e messi in evidenza, per ricordare a tutti noi, e a chi ci guarda, la peculiarità del nostro stato di militari al servizio della sicurezza del Paese. Ma un militare non è un robot programmato e isolato, è un essere umano risultato di un ambiente familiare che lo ha portato a quella vocazione, e a sua volta protagonista della costruzione di una nuova



Consegna dell'Aquila Turrita

famiglia che si deve conciliare con il suo particolare lavoro e lo deve sostenere. È davvero molto difficile narrare in una cerimonia questi aspetti. Ma non credo ci

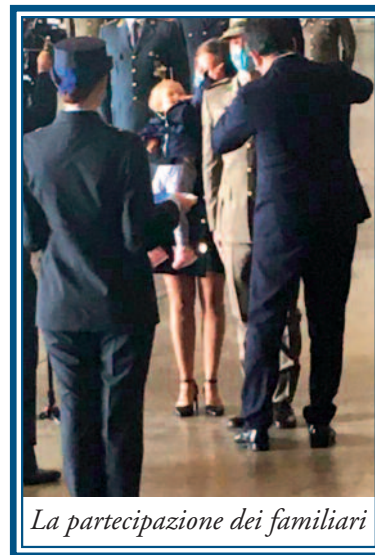
sia nessun evento più adeguato a rispondere a questa esigenza della consegna delle aquile.

Quella madre accanto al figlio è colei che l'ha cresciuto e certo con molta trepidazione e coraggio ha accettato questa aspirazione del figlio.

Quella moglie è colei che sta condividendo i disagi di quella difficile scelta ed è lì a manifestarlo. Ripeto, probabilmente

in tempi normali tutto si sarebbe svolto secondo la routine. La necessità di reagire più fortemente al particolare momento, e l'importanza di ricordare chi ci è accanto nei periodi più difficili, ha portato a questo evento. Per me esso è stato più che straordinario e chi lo ha concepito ha dimostrato davvero una

grande sensibilità. Il fatto che la cerimonia riguardasse i piloti non toglie il valore di generalità di questo evento che sottolinea l'importanza dei valori familiari per tutti coloro che hanno scelto la strada in uniforme. Io sinceramente credo che quello che è accaduto il 2 ottobre debba diventare una tradizione per sempre, anche quando non ci sarà più questa emergenza e le mascherine saranno un ricordo. Perché l'evento ha genialmente rappresentato una delle realtà più profonde della nostra vita di servitori in uniforme. La condivisione delle nostre scelte da parte della famiglia che ci ha originato e di quella che abbiamo formato.



La partecipazione dei familiari

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

Desidero concludere queste mie riflessioni con due segnalazioni.

La prima riguarda l'inizio di un percorso di maggior vicinanza e collaborazione con le altre associazioni di carattere aeronautico, prime di tutte l'AAA. Anche questo fa parte di una reazione comune al particolare momento. Ho ricevuto una importante lettera dal nuovo presidente dell'AAA, Gen. SA. Giulio Mainini, che invita a questo percorso. Essa aprirà un nostro dibattito interno su come meglio costituire una coesa famiglia aeronautica, senza rinunciare alle peculiarità e alle tradizioni delle sue componenti associative.

Nell'ambito delle attività dell'ANUA a favore degli Associati, segnalo poi una opportunità, illustrata in questo numero, riguardante la costruzione di appartamenti che potrebbero essere disponibili a condizioni vantaggiose per chi ne avesse interesse. Sono situati in un insediamento inizialmente progettato per alloggi di servizio, transitato a iniziativa privata. Nell'informativa (*in 3^a di copertina*) si illustra l'origine e la potenzialità di questa situazione.



Editoriale

La storia del genere umano ci è pervenuta nel corso dei millenni attraverso una serie di strumenti come la scrittura, le arti, la scienza e la narrazione in genere assumendo anche la forma di proverbi, aneddoti ed anche con le leggende. Tutto ha contribuito a trasferire in modo intellegibile per chi veniva dopo gli eventi, le esperienze, le invenzioni, le scoperte con le relative e suscitate emozioni e sentimenti senza escludere lo sviluppo di collegate fantasie. Partendo dai preistorici disegni rupestri passando alle pergamene, ai libri miniati, agli affreschi, alle immagini in movimento fino alle odierne documentazioni in formato digitale. Gli strumenti di comunicazione sempre più perfezionati permettono oggi di avere valanghe di immagini, dati ed informazioni in quantità tali da rendere spesso difficile la loro acquisizione obbligandoci anche ad una inevitabile selezione critica. Il tramandare questa immensa mole di informazioni ha sempre avuto lo scopo fondamentale di comunicare anzi, “consegnare ai posteri” le idee, le conquiste e l’evoluzione del genere umano. Non solo dal punto di vista tecnico, scientifico e storico, ma anche e soprattutto per dare anima agli avvenimenti, condividere i sentimenti e le emozioni che possono scaturire da eventi di varia origine, da quelli tragici delle guerre, conflitti, sopraffazioni, sofferenze ambientali e sociali, a quelli di gioia, serenità, divertimento, benessere, bellezza e tante altre. Ma, diversamente da come verrebbe da pensare, non sono stati solo i Grandi Personaggi della storia impegnati nella gestione dei destini mondiali, gli artefici dell’evoluzione del genere umano. Moltissime altre persone meno conosciute e quindi meno visibili, hanno contribuito in questo grande sviluppo globale, a cominciare dallo sconosciuto abitante della Mesopotamia nel V millennio a.C. a cui si attribuisce una delle più semplici ma ingegnose invenzioni della storia: la ruota. Oppure come il semplice marinaio Benedetto Bresca che rischiando la pena capitale per non aver rispettato le disposizioni lanciò il famoso grido “Acqua alle funi!” evitando così la caduta dell’obelisco di piazza S. Pietro. La necessità delle generazioni che seguono di non disperdere la storia, gli eventi e non solo quanto di importante sia stato definito ed acquisito ma anche eventi immersi nella normale attività quotidiana, affrontata con impegno, determinazione e ge-

nerosità, e che offrono nutrimento ad una delle migliori modalità per un valido sviluppo di una società che intende, con il passaggio del testimone, proseguire nel progresso e senza perdere di vista quegli elementi fondamentali e fondanti della componente viva del sistema, l’Uomo. Nella nostra Società assistiamo quotidianamente a questa costante transizione, ed anche la nostra Associazione ha applicato nel tempo questo criterio impegnandosi nel tramandare la sua attività e partecipazione al mondo aeronautico fin dalla sua costituzione. Nella recente fase di riordino dell’archivio del nostro periodico abbiamo sfogliato le copie del Corriere fin dal suo primo numero la cui pubblicazione risale all’ottobre del 1953. Sfolgiando le vecchie pagine un po’ ingiallite, guardando le fotografie, leggendo qualche articolo, si riscontra certamente che l’ambiente, i mezzi, le persone presentano ovviamente le loro diversità rispetto ad oggi, ma la descrizione delle emozioni, i sentimenti che emergono sono sostanzialmente gli stessi. Non mi dilungo a descrivere quello che si prova a trovarsi di fronte a vecchie immagini e racconti del tempo passato perché penso sia capitato a tutti. Nelle storiche pagine sono descritti eventi intrisi di passione per il volo, di entusiasmo per le conquiste tecniche ed operative, della descrizione di nuovi mezzi ma anche di interventi a favore della collettività, il tutto venato di emozioni ed orgoglio nello svolgere i compiti assegnati vestendo la divisa azzurra. Queste emozioni hanno acceso l’idea di un progetto per una migliore presentazione di tutti i numeri del Corriere dell’Aviatore con particolare attenzione al recupero dei numeri più bisognosi di manutenzione con l’intento di renderli disponibili, in un futuro non troppo lontano, a coloro che intendessero consultare la nostra storica documentazione. Mentre il Corriere si avvicina a festeggiare i 70 anni di vita, l’Arma Aeronautica nello stesso anno festeggerà i 100 anni e viene da considerare che la differenza di tempo è simile a quella di un genitore con il figlio. Il Corriere dell’Aviatore ha sempre vissuto e vive tutt’ora questo rapporto ravvicinato mantenendo con affezione e riguardo questo legame con la nostra Forza Armata.

Il Direttore
Guido Morganti

4 NOVEMBRE ANNIVERSARIO DELLA VITTORIA

Giornata dedicata alla memoria

Istituita nel 1919 per commemorare la vittoria italiana nella prima guerra mondiale, la celebrazione del 4 novembre è la Festa Nazionale rappresentativa dell'Unità Nazionale e delle Forze Armate. Da molti considerata come completamento del periodo risorgimentale che aveva come obiettivo l'unificazione della penisola italiana circondata dal mare e coronata dall'arco delle Alpi. La data è collegata alla firma dell'armistizio sottoscritto il giorno 3 novembre 1918 nella villa del conte Vettor Giusti del Giardino a Padova. Le trattative erano in realtà iniziate qualche giorno prima, il 29 ottobre quando il Capitano Kamillo von Ruggera, di etnia italiana essendo nato a Predazzo nel periodo di occupazione austriaca, si era presentato davanti alle linee italiane a Serravalle d'Adige, tra Rovereto ed Ala, con una lettera del **Generale Victor Weber von Webenau** indirizzata al Comando Supremo. Questo primo contatto permise al Gen. Webenau di attraversare le linee per recarsi, con numerose soste per controlli fino a Padova dove iniziarono le trattative che si svolsero nella ottocentesca villa del Conte Vettor Giusti del Giardino. La trattativa si concluse con la firma dei rappresentanti plenipotenziari dei due Stati belligeranti alle ore 17 del 3 novembre 1918 e sanciva l'armistizio con le relative clausole ed il termine delle ostilità per le ore: **15.00 del 4 novembre 1918**.

Questo ritardo era stato concordato per poter diramare alle rispettive armate la fine del conflitto e questo purtroppo causò ulteriori morti e feriti a guerra ormai conclusa. La Grande Guerra



In memoria dei nostri soldati caduti

tra Italia e Impero Austro Ungarico era finita anche se le sofferenze per ulteriori morti per cause di guerra, feriti e malati, si prolungarono per molti anni.

Il messaggio con cui il Comando Supremo informava del termine del conflitto e la vittoria, fu diramato alle ore 12 del 4 novembre 2018 "Bollettino di Guerra n. 1268" firmato dal **Generale Armando Diaz** ed il documento assunse il nome ufficiale di: **"Bollettino della Vittoria"**.

Un analogo bollettino fu emanato il giorno 12 novembre 2018 dal Comandante Supremo della Regia Ma-

rina **Ammiraglio Thaon di Revel**. Non furono emessi bollettini analoghi dall'Aeronautica poiché ancora conglobata nel Regio Esercito come "Servizio Aeronautico".

La Regia Aeronautica, come terza forza armata, sarà istituita solo nel 1923.

Sono in molti a considerare che la Grande Guerra sia stato il completamento del Risorgimento italiano. L'unificazione dell'Italia ha richiesto il sacrificio del bene più prezioso e più sacro che l'essere umano ha a disposizione: la propria vita. Tra le fila dell'esercito gli italiani si ritrovarono, per la prima volta fianco a

fianco, casualmente ma inevitabilmente legati l'un all'altro in una esperienza drammatica ma sotto un'unica bandiera che rappresentava la loro Patria.

Il sacrificio di tanti italiani ancora oggi non è dimenticato e, ci auguriamo, venga ricordato anche dalle generazioni future.

L'espressione di riconoscenza nei confronti di tutti coloro che contribuirono ad unificare l'Italia fu formalmente riconosciuta e ratificata fin dal 1919 quando la giornata del 4 novembre fu definita la **"Giornata dell'Unità Nazionale e delle Forze Armate"**.

L'intenzione di rendere onore a tutti gli uomini che avevano sacrificato la loro vita nel drammatico conflitto della 1^a Guerra



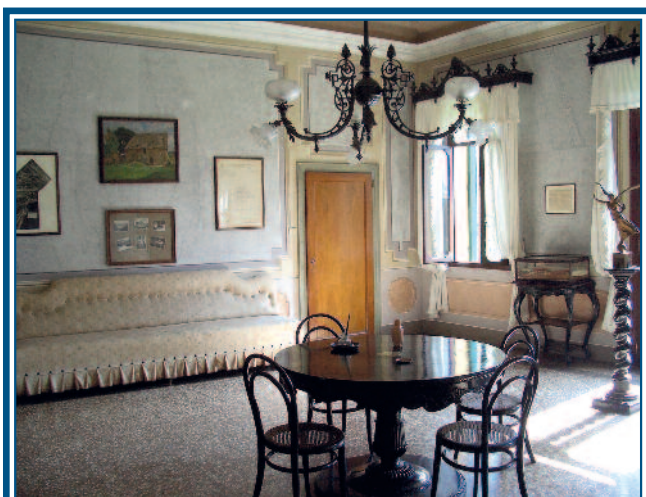
Gen. Armando Diaz



I resti di quello che fu uno dei più potenti eserciti del mondo, risalgono in disordine e senza speranza le valli che avevano discese con orgogliosa sicurezza.

Dal "Bollettino della Vittoria"

GIORNATA dell'UNITÀ NAZIONALE e delle FORZE ARMATE

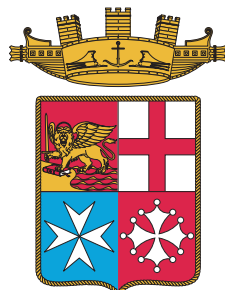


La Sala di Villa Giusti in cui venne siglato l'armistizio

Mondiale, ebbe una delle sue manifestazioni più importanti quando fu deciso di traslare da Aquileia a Roma, la Capitale d'Italia, il feretro di un milite sconosciuto, il "**Milite Ignoto**", per rappresentare tutti coloro che avevano combattuto, perso la vita ed in particolare non avevano potuto essere identificati o non avere una degna sepoltura perché dispersi.

Così il 4 novembre 1921, il massimo monumento rappresentativo dell'Unità d'Italia: il **Vittoriano** accolse con tutti gli onori, il Milite Ignoto diventano così anche l'"**Altare della Patria**".

Oltre a ricordare periodicamente i tragici eventi ma ancor più per onorare i sacrifici di tutti coloro che sono caduti a difesa del nostro Paese con un'ideale di Patria ed attaccamento al dovere, con Regio decreto n. 1354 del 23 ottobre 1922 la giornata del 4 novembre fu dichiarata "**Festa Nazionale**". Oggi è celebrata in tutto il nostro Paese e, in rappresentanza di tutti gli italiani, il Presidente della Repubblica rende gli onori ai caduti con una cerimonia che si svolge all'Altare della Patria.



IL LUNGO VIAGGIO LAURETANO

Percorsi ed aggiornamenti

Per concessione di Papa Francesco, a causa della pandemia in corso, il programma delle funzioni e cerimonie religiose dedicate alla Madonna di Loreto, Patrona degli aeronauti, previste per l'Anno Giubilare sono state prorogate fino al 10 dicembre del 2021. Il giorno 8 dicembre 2019 tre Sacre Effigi della Madonna hanno lasciato Loreto per raggiungere numerose destinazioni aeronautiche in Italia e nel mondo.

Gli aviatori hanno, con devozione, portato in volo la loro Patrona partendo dall'aeroporto di Ancona e mentre i piloti civili hanno seguito un percorso tra gli scali civili in Italia ed all'estero, l'Aeronautica Militare ha portato in volo la Sacra Immagine presso i propri Reparti e tra il proprio personale. Seguendo il percorso previsto il giorno 30 settembre 2020, proveniente da Aviano, la Madonna di Loreto è stata accolta all'aeroporto "Ferruccio Serafini" di Istrana sede del 51° Stormo e dove resterà fino al 21 ottobre prossimo.



Un momento di devozione



La cerimonia religiosa in Hangar officiata dal Vescovo di Treviso

In questo periodo l'Effigie, oltre a Treviso, interesserà anche le province di Padova, Venezia, Verona e Bolzano dove verranno celebrati una serie di eventi commemorativi.

Il giorno 2 ottobre all'aeroporto di Istrana (TV), nell'Hangar del Gruppo Manutenzione Aeromobili del 51° Stormo, nel rispetto delle prescrizioni dettate dalla situazione emergenziale in atto, il Vescovo della città di Treviso, Monsignor Tomasi, con il Cappellano ed i Parroci di Istrana alla presenza delle Autorità della provincia di Treviso ha concelebrato la S. Messa in onore della Beata Vergine di Loreto consentendo al personale del Reparto di raccogliersi in un momento di preghiera a sostegno della devozione verso la Patrona e quei valori morali patrimonio spirituale degli uomini e delle donne dell'Arma Azzurra. L'evento ha assunto un particolare valore coincidendo con l'ottantunesimo anniversario della costituzione del 51° Stormo avvenuto il 1° ottobre 1939 all'aeroporto di Ciampino.

Nel programma delle visite ai reparti dell'Aeronautica Militare, compatibilmente con le norme di restrizione per il COVID 19,

il prossimo trasferimento sarà alla volta di Ghedi (BS) sede del 6° Stormo.

Il prossimo 10 dicembre a Loreto si svolgeranno le cerimonie per la solennità della Vergine ma anche a Pisa presso la sede della 46^a Aerobrigata Trasporti che ospiterà in quel periodo la Sacra Effigie.

Abbinata al Giubileo, prosegue l'attività di solidarietà dell'Aeronautica Militare che rientra nella campagna "UN DONO DAL CIELO".

Con tale promozione l'Aeronautica Militare oltre a dare il giusto risalto al culto della "Patrona degli Aeronauti", intende consolidare la vicinanza tra la Forza Armata e la gente con una raccolta benefica a favore di bambini che devono affrontare gravi problemi di salute. Il ricavato andrà a sostegno degli ospedali pedi-

atrici "Giannina Gaslini" di Genova, "Santobono Pausilipon" di Napoli e "Bambin Gesù" di Roma per l'acquisto di apparecchiature sanitarie.

CIRCOSCRIZIONE AEROPORTUALE	DAL	AL	SETTIMANE PERMANENZA
51° Stormo Istrana	30/09/2020	21/10/2020	3
6° Stormo Ghedi	21/10/2020	11/11/2020	3
Comando Aeroporto Cameri (*)	11/11/2020	02/12/2020	3
46 ^a Brigata Aerea Pisa (*)	02/12/2020	23/12/2020	3
4° Stormo Grosseto (*)	23/12/2020	17/01/2021	25gg
R.S.S.T.A. Decimomannu (*)	17/01/2021	07/02/2021	3
32° Stormo Amendola	07/02/2021	28/02/2021	3
Com. Aerop. Pratica di Mare (*)	28/02/2021	28/03/2021	4

(*) Eventi che potranno subire delle variazioni o modifiche dipendenti dall'emergenza Covid 19.

Il percorso previsto tra i Reparti militari

OPERAZIONE "CORRIERE AVIATORE" Salviamo e Conserviamo il nostro Periodico

di Claudio Scura



La forma della Testata del Periodico ANUA agosto 1951

Da inizio settembre presso la sede ANUA di Via Marcan-tonio Colonna in Roma il neo nominato Direttore del Corriere dell'Aviatore, coadiuvato da alcuni membri della redazione, dal Vice Presidente Nazionale e, sotto la supervisione del Presidente Nazionale, ha preso visione dell'archivio di redazione del compianto Direttore, Gen. di Squadra Mario Tancredi.

In questa attività è emersa un'ordinata e rilegata raccolta dei numeri pregressi del Periodico Associativo la cui testata allora si chiamava "ANUA". Nel 1951 era stato creato questo strumento divulgativo dalla neo costituita ANUA, derivata dalla fusione della precedente UNDU e ANUAPSE e con questa intestazione rimarrà fino all'ottobre del 1953 quando verrà cambiato in "Corriere dell'Aviatore" acquisito definitivamente il 28 luglio 1954.

Con il passare del tempo il Corriere, pur mantenendo la testata, è però cambiato nei formati di stampa. Dalle iniziali ampie di-

mensioni del classico giornale della metà del secolo scorso, i formati sono stati successivamente ridotti.

Dal 1950 fino a tutto il 1981 sono 935 fogli (57cm x 42cm) e dal 1982 fino a tutto il 2004 sono altre 1000 fogli (42cm x 32 cm) per un totale di ca. 4000 pagine.

Dal 2005 il Corriere ha assunto il formato attuale (A4) e dal 2011 sono anche in versione pdf quasi tutte già disponibili sul sito www.ANUA.it

Ovviamente i primi numeri mostrano tutti i segni del tempo, ancorché ben conservati non presentando tracce di ossidazione della carta né di umidità nonostante i 70 anni di archiviazione.

Lo sfogliare questi numeri è stata una vera emozione.

Con piacevole interesse abbiamo letto un po' qua e un po' là alcuni titoli ed episodi del passato, osservato foto di eventi e personaggi che hanno fatto la storia dell'aviazione e dell'aeronautica. Leggere i ricordi degli eventi trascorsi che, molti di noi, dal 1970 in poi li hanno vissuti direttamente, suscita profonde emozioni, ricordi e forse anche un po' di nostalgia, ma per certo rafforzativi dei sentimenti di attaccamento al nostro mondo aeronautico. I nostri colleghi predecessori ci hanno lasciato un patrimonio inestimabile, la memoria del nostro passato, di quello che è stato il loro e che fu il nostro presente e che oggi ci vede custodi di un patrimonio conoscitivo che dispiacerebbe se scivolasse nell'oblio. Non abbiamo avuto dubbi sull'idea di attivarci per conservare al meglio questo patrimonio di conoscenze, ricordi e cultura aeronautica.

Per raggiungere lo scopo, abbiamo convenuto sulla necessità di ordinare il tutto per avviare un processo di restauro dei primi numeri e dei volumi rilegati per dare in primis una veste editoriale di prestigio e comune nell'aspetto esteriore dei volumi.



Una pagina del Corriere Aviatore – 1958

IL CORRIERE DELL'AVIATORE VERSO I 70 ANNI



A questo si è poi aggiunta l'intenzione di poter diffondere la preziosa storia dei suoi contenuti nei numeri del Corriere attraverso la possibilità di una più facile consultazione anche da remoto. Per questo sarebbe necessario la loro “dematerializzazione”, ossia la digitalizzazione di questo prezioso tesoro per metterlo a disposizione dei Soci ma anche degli studiosi delle storie / eventi aeronautici, della FA e sue articolazioni, degli appassionati. Per avere l'ordine di spesa dell'operazione **“salviamo e conserviamo il Corriere dell'Aviatore”**, stiamo acquisendo informazioni e preventivi che a breve ci verranno formalizzati per il restauro in primis e per la digitalizzazione (*l'ottimizzazione del lavoro richiede l'esecuzione delle attività in parallelo*), consentendo così, ad operazione conclusa, la consultazione da remoto (*formati Pdf/OCR*).



Molto probabilmente il costo totale dell'iniziativa di recupero troverà solo in parte capienza negli attuali budget dell'ANUA ma questo al momento non ci deve scoraggiare. Faremo del nostro meglio per trovare oltre al sostegno dei nostri Soci, il supporto della FA e di eventuali soggetti interessati a tale attività di recupero. Rilegare in modo accurato i vecchi numeri, salvare i primissimi numeri, bisognosi di qualche intervento è solo il primo importante passo per ben conservarli nel tempo. A nostro avviso, ancora più importante sarà il renderli usufruibili da parte delle generazioni presenti e future perché la memoria, le esperienze, le emozioni ed anche i sogni di chi ci ha preceduti, possano essere elementi di esempio e spunti di riflessione per lo sviluppo professionale e di indirizzo morale. L'intento, risolto l'a-



spetto economico, è di realizzare il progetto quanto prima e renderlo disponibile in occasione del centenario della Forza Armata. L'impresa non è semplice ma non ci deve spaventare. Come diceva Dannunzio, nell'organizzare la leggendaria beffa di Buccari nella notte fra il 10 e l'11 febbraio 1918:

MEMENTO AUDERE SEMPER
(Ricorda di osare sempre)

AVVICENDAMENTI AI VERTICI DELL'A.M.

Recenti cambi ai vari Comandi della Forza Armata.

CAMBIO AL COMANDO DEL 37° STORMO

*Il Col. Pil. Moris Ghiadoni subentra
al Col. Pil. Mauro Gnutti*



Col. M. Ghiadoni, - Gen. S.A. F. Vestito - Col. M. Gnutti

Martedì 30 giugno 2020 ha avuto luogo l'avvicendamento al comando del 37° Stormo tra il **Colonnello Mauro Gnutti**, Comandante uscente, ed il **Colonnello Moris Ghiadoni**, Comandante subentrante. Il cambio di comando, presieduto dal Comandante delle Forze da Combattimento, **Generale di Divisione Aerea Francesco Vestito**, si è svolto dinanzi alla Bandiera di Guerra del Reparto e con una minima presenza di personale, in linea con le prescrizioni dettate dalla situazione emergenziale in atto. Ciascuno dei due Comandanti, uscente e subentrante, ha rivolto alle Autorità ed a tutti i presenti un breve discorso. Il Generale Vestito, dopo aver espresso un deferente pensiero alla Bandiera di Guerra del 37°, si è rivolto al Colonnello Gnutti apprezzandone la qualità del lavoro svolto e l'impegno, la dedizione e la professionalità profusi mentre ha augurato al Colonnello Ghiadoni di fare altrettanto bene nella convinzione che le indiscusse capacità professionali e l'indispensabile supporto del personale gli consentiranno di proseguire efficacemente nello stesso solco già tracciato dai suoi predecessori.

CAMBIO AL COMANDO DEL 4° STORMO

*Il Col. Pil. Eros Zaniboni subentra
al Gen. B.A. Urbano Floreani*

Mercoledì 2 luglio 2020 ha avuto luogo l'avvicendamento al Comando del 4° Stormo tra il Generale di Brigata Aerea **Urbano Floreani**, Comandante uscente, ed il Colonnello **Eros Zaniboni**, Comandante subentrante. Il Cambio di Comando, presieduto dal Comandante delle Forze da Combattimento, Generale di Divisione Aerea Francesco Vestito, si è svolto dinanzi alla Bandiera di Guerra del Reparto e con una minima presenza di personale, in linea con le norme governative legate alla prevenzione della diffusione del Covid-19. Un momento significativo nella storia del 4° Stormo che annovera tra i suoi precedenti Comandanti i vertici della Difesa, ovvero l'attuale Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli e l'attua-

le Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale di Squadra Aerea Alberto Rosso. Nel suo discorso il Generale Floreani ha ricordato "la storia del Reparto e del nostro passato, pieno di onore e ricco di tradizioni" e di quanti servendo la Bandiera di Guerra "ci hanno lasciato un'eredità pesante". Il Colonnello Eros Zaniboni, nell'assumere il Comando del Reparto, ha ringraziato le Superiori Autorità per la fiducia accordatagli nell'affidargli il prestigioso incarico. I risultati raggiunti dal suo predecessore saranno i punti di partenza per un nuovo slancio teso a rafforzare il ruolo di primo ordine del Reparto nell'assicurare i suoi compiti. Al termine della cerimonia, il Generale di Divisione



*Col. E. Zaniboni - Gen. D.A. F. Vestito
e Gen. B.A. U. Floreani*

ne Aerea Francesco Vestito, ha evidenziato l'importanza dell'attività svolta dal 4° Stormo nella Difesa dello Spazio Aereo nazionale. Ha ringraziato il Generale Floreani per il lavoro svolto e per i brillanti risultati dal Reparto. Ha poi rivolto i migliori auguri di buon lavoro per la nuova esperienza di comando al Col. Zaniboni, evidenziando la continua ricerca di miglioramento sotto ogni profilo a supporto dell'attività operativa del 4° Stormo.

CAMBIO AL VERTICE DELLA 1[^] REGIONE AEREA

*Gen. D.A. Francesco Vestito subentra
al Gen. D.A. Silvano Frigerio*



Il saluto al CSM Gen. S.A. Alberto Rosso

Il 9 luglio presso il Comando Aeroporto/Quartier Generale della 1[^] Regione Aerea, ha avuto luogo la cerimonia di avvicendamento al Comando della 1[^] Regione Aerea tra il Generale di Divisione Aerea Silvano Frigerio ed il Generale di Divisione Aerea Francesco Vestito, presieduta dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Alberto Rosso. La cerimonia si è svolta in formato ridotto con l'adozione di tutte le predisposizioni previste dalle normative in vigore in materia di contenimento dell'epidemia COVID-19. Presenti per l'occasione le autorità civili, militari e cittadine tra le quali il Prefetto di Milano, dottor Renato Saccone ed il Presiden-

te del Consiglio Regionale, Avv. Alessandro Ferri. Hanno inoltre preso parte alla cerimonia, la Bandiera di Guerra del 6° Stormo di Ghedi (BS) e le rappresentanze degli Enti e Reparti del presidio aeronautico di Milano.

Il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale di Squadra Aerea Alberto Rosso, ha rivolto un primo pensiero alla Bandiera di Guerra del 6° Stormo, simbolo dei più alti valori della Forza Armata e del nostro Paese ed uno alla città di Milano particolar-



La firma dell'Albo d'Onore

mente provata in questo tragico momento di emergenza sanitaria con l'invito a guardare al futuro.

Si è poi rivolto ai Comandanti, uscente e subentrante con un ringraziamento per il lavoro svolto al Gen. Frigerio ed un augurio di buon lavoro al Generale Vestito. La cerimonia si è poi conclusa con la consueta firma dell'albo d'onore da parte del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica.

CAMBI AL COMANDO AEROPORTO PRATICA DI MARE

*Il Gen. D.A. Mauro Lunardi subentra
al Gen. B.A. Roberto Preo*

E

CENTRO SPERIMENTALE VOLO
*Il Gen. D.A. Mauro Lunardi subentra
al Gen. B.A. Roberto Di Marco*

Giovedì 23 luglio, l'aeroporto militare "Mario de Bernardi" di Pratica di Mare ha ospitato un **doppio passaggio di consegne**, sia del comando del Centro Sperimentale di Volo che del Comando Aeroporto. Un evento caratterizzato anche dal passaggio di dipendenza gerarchica del Comando Aeroporto dalla 9^a Brigata Aerea ISTAR-EW (*Comando della Squa-*

dra Aerea) al Centro Sperimentale di Volo (*Comando Logistico*). Una solenne cerimonia presieduta dal Comandante Logistico, Generale di Squadra Aerea Giovanni Fantuzzi, e con la presenza



Il saluto alla Forza schierata

del Comandante della Squadra Aerea, Generale di Squadra Aerea Gianni Candotti, di un limitato numero di autorità civili, militari e religiose e una ridotta rappresentanza di personale dei due comandi interessati, in piena osservanza delle prescrizioni governative dettate dalla situazione emergenziale in atto. Dopo il cambio di Comando alla guida del Centro Sperimentale di Volo, tra il Generale di Brigata Aerea Roberto Di Marco, comandante uscente, ed il Generale di Divisione Aerea Mauro Lunardi, sub-

entrante, il Generale di Brigata Aerea Roberto Preo, ha ceduto al nuovo Comandante del C.S.V. anche la guida del Comando Aeroporto.

Un passaggio, quest'ultimo, che in linea con la nuova dipendenza gerarchica per il Comando Aeroporto, rappresenta un primo passo verso un importante processo di trasformazione voluto dai vertici dell'Aeronautica Militare che porterà, prossimamente, alla fusione tra i due comandi e alla nascita di una **Divisione Aerea**.

CAMBIO AL VERTICE DELLA SICUREZZA DEL VOLO

Il Gen. B.A. Roberto Di Marco subentra al Gen. B.A. Antonio Maurizio Agrusti



Una fase della cerimonia

Il 31 agosto, nella Sala degli Eroi di Palazzo Aeronautica, si è svolta la cerimonia del passaggio di consegne al vertice dell'Ispettorato per la Sicurezza del Volo (ISV) e dell'Istituto Superiore per la Sicurezza del Volo (ISSV), tra il Generale di Brigata Aerea Antonio Maurizio Agrusti e il Generale di Brigata Aerea Roberto Di Marco. La cerimonia è stata presenziata dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Alberto Rosso.

Nel suo discorso di commiato, il Generale Agrusti, ha evidenziato l'opportunità che all'Aeronautica 4.0 corrisponda un'adeguata Sicurezza del Volo in grado di supportare pienamente l'azione dei comandanti e del personale in prima linea. Terminando contemporaneamente il proprio servizio attivo, il Gen. Agrusti ha rivolto un ringraziamento finale ai colleghi del corso di Accademia Aquila IV per la loro vicinanza durante tutta la carriera, con un abbrac-

cio virtuale al Generale di Squadra Aerea Aurelio Colagrande, Comandante delle Scuole A.M./3a Regione Aerea, intervenuto alla cerimonia.

Il Generale Di Marco, dopo aver ringraziato il Capo di Stato Maggiore per il prestigioso incarico affidatogli, ha evidenziato quanto, oggi più che mai, il ruolo della sicurezza del volo sia centrale per garantire l'operatività della Forza Armata ed essere pronti ad affrontare le sfide del futuro. Ha poi ringraziato il Gen. Agrusti per la strada tracciata finora. Il Capo di Stato Maggiore ha evidenziato come la Sicurezza del Volo sia trasversale sia all'interno della Forza Armata, sia all'esterno, sottolineando l'importanza della collaborazione con enti e organizzazioni che operano nel settore aeronautico.

Dopo la cerimonia, è stato consegnato all'Ispettore uscente un assegno simbolico a testimonianza della partecipazione del personale dell'ISV e ISSV al progetto "Un dono dal cielo", promosso dall'Aeronautica Militare in occasione delle celebrazioni per il Centenario della Madonna di Loreto, a sostegno degli ospedali pediatrici Gaslini di Genova, Santobono Pausilipon di Napoli e Bambino Gesù di Roma.



La simbolica consegna dell'assegno

CAMBIO AL COMANDO DEL 51° STORMO

*Il Col. Pil. Nadir Ruzzon subentra
al Col. Pil. Massimiliano Pasqua*

Giovedì 3 settembre, presso l'Aeroporto militare di Istrana, sede del 51° Stormo, ha avuto luogo la cerimonia di passaggio di consegne tra il Comandante uscente, il Colonnello Massimiliano Pasqua, ed il Comandante subentrante, il Colonnello Nadir Ruzzon. L'evento, presieduto dal Comandante del Comando delle Forze da Combattimento, Generale di Divisione Aerea Francesco Vestito, si è svolto dinanzi alla Bandiera di Guerra del Reparto, a sottolineare l'importante momento della vita e delle attività del Reparto e con una minima rappresentanza di personale e di autorità locali, in linea con le prescrizioni dettate dalla situazione emergenziale in atto. Nell'intervento di chiusura della cerimonia, il Generale Vestito, ha riconosciuto a tutto il personale del Reparto il grande merito di aver conseguito con successo gli obiettivi di alta valenza, tra i quali prioritariamente quello di aver fornito in maniera impeccabile il sostanziale contributo ai fini della sorveglianza dello spazio aereo nazionale e NATO. Ha poi ringraziato il Colonnello Pasqua per la brillante azione di comando svolta alla guida del 51° Stormo e

dato un caloroso benvenuto al Colonnello Ruzzon quale neo Comandante. Ha poi rivolto un pensiero anche alle famiglie che offrono il loro prezioso sostegno morale quotidiano condividen-



La firma dell'Albo d'Onore

do sacrifici e soddisfazioni evidenziando il supporto domestico ed affettivo come linfa che rigenera il benessere individuale per un armonioso operare al lavoro.

CAMBIO AL COMANDO DEL 61° STORMO

*Il Col. Pil. Filippo Nannelli subentra
al Col. Pil. Alberto Surace*

Venerdì 4 settembre, all'interno dell'aeroporto militare "Fortunato Cesari" di Galatina (LE), la cerimonia di cambio al comando del 61° Stormo, tra il Colonnello Alberto Surace e il Colonnello Filippo Nannelli. L'evento, presieduto dal Generale di Squadra Aerea Aurelio Colagrande, Comandante delle Scuole A.M./3ª Regione Aerea di Bari da cui il reparto salentino dipende, si è svolto nel rispetto delle misure precauzionali imposte dall'emergenza sanitaria legata al Covid-19.

Il **Generale Colagrande** ha innanzitutto ringraziato il Colonnello Surace per la quantità e lo spessore dei risultati conseguiti. Ha quindi augurato "buon lavoro" al Colonnello Nannelli confermandogli piena fiducia per il nuovo delicato incarico. *"Sono certo – ha evidenziato – che la passione, la competenza, la dedizione incondizionata al lavoro e soprattutto l'esempio costituiranno il*

tratto fondamentale dell'azione di comando e sono certo che il personale del 61° stormo, saprà rispondere con la tradizionale dedizione e professionalità"

L'attività formativa del 61° Stormo è indirizzata agli allievi piloti dell'Aeronautica Militare italiana, delle altre Forze Armate e dei Paesi alleati/partner, in tutte le fasi di volo secondo le richieste di ciascun Paese.



La cerimonia di cambio del Comando tra i due Comandanti

CAMBIO AL VERTICE DELLA 2^A DIVISIONE COMANDO LOGISTICO

*Br. Gen. Cristiano Bandini subentra
Al Gen. Isp. Giuseppe Lupoli*

Venerdì 4 settembre 2020, nella Sala degli Eroi di Palazzo Aeronautica, si è svolto l'avvicendamento nell'incarico di Comandante della 2^a Divisione tra il Generale Ispettore Giuseppe Lupoli e il Brigadier Generale Cristiano Bandini. Al passaggio di consegne, presieduto dal Comandante Logistico dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Giovanni Fantuzzi, hanno partecipato Autorità militari ed una stretta rappresentanza del personale della Divisione, nel rispetto dei Decreti emergenziali in vigore per il Covid-19.

Il Generale Lupoli nel suo discorso di commiato ha voluto ricordare in particolare "i compagni di viaggio che ultimamente ci hanno lasciato e coloro che servendo la Bandiera dell'Aeronautica Militare hanno perso la loro vita indicandoli come riferimento ed esempio".

Il Generale Bandini, a sua volta, ha ringraziato per l'incarico affidato, la fiducia accordata e le nuove sfide che attendono la



Il saluto durante la cerimonia

Forza Armata. Il Generale Fantuzzi, nel corso del proprio intervento, ha ringraziato il Generale Lupoli, per gli importanti e prestigiosi obiettivi conseguiti. Ha infine augurato buon lavoro al Gen. Bandini, del quale ha sottolineato l'indiscussa professionalità, con l'augurio di raggiungere sempre maggiori e prestigiosi traguardi.

CAMBIO AL VERTICE DELLA 3^A DIVISIONE COMANDO LOGISTICO

*Gen. Br. Vincenzo Falzarano subentra
Al Gen. Div. Sergio Antonio Scalese*

Martedì 22 settembre, nella suggestiva cornice della "Sala degli Eroi" di Palazzo Aeronautica, si è svolta la cerimonia di cambio Comando tra il Generale di Divisione Sergio Antonio Scalese ed il Generale di Brigata Vincenzo Falzarano.



Il saluto del Gen. S. A. Giovanni Fantuzzi

Al passaggio di consegne, presieduto dal Comandante Logistico dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Giovanni Fantuzzi, hanno partecipato Autorità Militari ed una stretta rappresentanza di personale della Divisione, nel rispetto dei Decreti emergenziali in vigore per la Covid-19.

La cerimonia si è conclusa con l'intervento del Comandante Logistico, che ha preso la parola ringraziando il Generale Scalese per la sua esemplare azione di comando, grazie alla quale "è stata raggiunta in Aeronautica Militare la consapevolezza che il settore CIS, ICT o meglio, il più generale Dominio Cyber, sia elemento imprescindibile nell'espressione del Potere Aereo" e che "non è pensabile svolgere le funzioni di Comando e Controllo nel Dominio Aerospaziale senza una info-struttura adeguata e senza applicativi robusti e sostenibili".

Nel chiudere la cerimonia ribadendo la piena fiducia al Generale Falzarano e dedicando un deferente pensiero alla Vergine Lauretana, Protettrice degli Aviatori, il Generale di Squadra Aerea Giovanni Fantuzzi ha ringraziato il ruolo fondamentale delle famiglie nel sostenere quotidianamente gli uomini e le donne della F.A. e spronato tutto il personale Azzurro ad "affrontare con slancio ed al contempo umile ma seria competenza, le sfide epocali determinanti per il futuro delle capacità operative del Potere Aereo, a sostegno di un Aeronautica Militare moderna, tecnologicamente avanzata e capace di generare le capacità operative rilevanti per il Sistema Paese".

CAMBIO AL COMANDO DEL 2° STORMO

*Il Col. Pil. Marco Bertoli subentra
al Col. Pil. Andrea Amadori*

Il 23 settembre, presso l'Aeroporto militare di Rivolto (UD), sede del 2° Stormo, ha avuto luogo la cerimonia di avvicendamento tra il Colonnello Andrea Amadori, Co-



mandante uscente, ed il Colonnello Marco Bertoli, Comandante subentrante.

L'evento, presieduto dal Comandante delle Forze da Combattimento e della 1^a Regione Aerea di Milano, Generale di Divisione Aerea Francesco Vestito, si è svolto dinanzi alla Bandiera di Guerra del 2° Stormo e, nel rispetto delle vigenti prescrizioni dettate dalla situazione emergenziale in atto, con la partecipazione di una ristretta rappresentanza del personale del Reparto e di autorità civili e militari locali.

A chiusura della solenne cerimonia, il Generale Francesco Vestito ha ringraziato il Colonnello Amadori per il lavoro svolto con convinta partecipazione, scrupolosa attenzione e ferma decisione.

Ha quindi, augurato "buon lavoro" al Colonnello Bertoli confermandogli piena fiducia per il nuovo delicato incarico certo delle indiscusse capacità. Infine, ha rivolto il suo personale plauso a tutto lo Stormo per gli eccellenti risultati raggiunti e per l'impegno nel perseguire gli obiettivi assegnati.

Il 2° Stormo svolge la funzione di difesa all'interno del sistema di Difesa Aerea nazionale con le batterie missilistiche "Spada" ed assicura il regolare mantenimento delle infrastrutture e degli impianti, a favore del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico "Frecce Tricolori" operante sulla base.

CAMBIO AL COMANDO DELLA FORWARD LOGISTIC AIR BASE AL MINHAD – (Emirati Arabi Uniti)

*Il Col. Pil. Giampaolo Marchetto
subentra al Col. Pil. Alberto Pelacchi*

Il 26 settembre presso la Forward Logistic Air Base Air Al Minhad (Emirati Arabi Uniti), si è svolta la cerimonia di cambio di comando tra il Colonnello Alberto Pelacchi, Comandante uscente, e il Colonnello Gianpaolo Marchetto, Comandante subentrante. Alla cerimonia, che si è svolta nell'assoluto rispetto delle norme di prevenzione e contrasto al contagio imposte dall'emergenza sanitaria legata al Covid-19, hanno preso parte l'Ambasciatore d'Italia negli Emirati Arabi Uniti, Nicola Lener e il Console Generale d'Italia a Dubai, Valentina Setta. Nel suo discorso di commiato il Col. Pelacchi ha affermato che "la Forward Logistic Air Base ha sempre onorato i task ricevuti, portando a compimento tutte le missioni ordinate dal Comando Operazioni Aerospaziali di Poggio Renatico e dall'European Air Transport Command di Eindhoven" in un contesto in cui "la pandemia ha lanciato sfide assolutamente nuove che hanno richiesto capa-

cità di adattamento, equilibrio, iniziativa e tanto, tanto lavoro".

La Forward Logistic Air Base è un'unità alle dirette dipendenze del Comandante Operativo di vertice Interforze, che assicura il supporto ai contingenti nazionali schierati nei teatri operativi



nelle aree mediorientale/Corno d'Africa, attraverso il soddisfacimento delle esigenze di RSOM/RMSD STRATEVAC/ TAC-EVAC e di supporto operativo e logistico a favore dei velivoli impiegati per il trasporto strategico e tattico. Grazie alla sua strategica posizione nello scacchiere mediorientale garantisce, senza

soluzione di continuità, il trasporto di personale, mezzi e materiali da e verso i contingenti nazionali in Afghanistan, Kuwait, Iraq e Somalia; assicura l'efficienza dei velivoli assegnati e dei mezzi tecnici impiegati e gestisce le comunicazioni tra la patria e i contingenti schierati nell'area di competenza.

CAMBIO AL COMANDO DEL 41° STORMO

*Il Col. Pil. Howard Lee Rivera subentra
al Col. Pil. Gianluca Chiriatti*

Il 30 settembre, ha avuto luogo presso l'hangar di Sigonella la cerimonia di cambio al comando del 41° Stormo Antisom e dell'Aeroporto di Sigonella tra il Comandante uscente Colonnello Gianluca Chiriatti e il subentrante Colonnello Pilota Howard Lee Rivera.



Il saluto alla Bandiera dello Stormo

L'evento, presieduto dal Comandante le Forze di Supporto e Speciali dell'Aeronautica Militare, Generale di Divisione Aerea Achille Cazzaniga, con la presenza dell'Ispettore dell'Aviazione per la Marina, Generale di Brigata Aerea Carlo Moschini. A suggellare la sobria cerimonia la presenza della Bandiera di Guerra del 41° Stormo, decorata di due Medaglie d'Argento al Valor Militare e una al Valor Civile, e la partecipazione di una ristretta rappresentanza di personale schierato, di autorità civili e militari della Sicilia orientale, compresi i Presidenti dei sodalizi di Forza Armata del territorio, e i comandanti degli altri Enti, nazionali e stranieri, presenti sull'aeroporto siciliano. Tra questi, le maggiori realtà, quelle AM del 11° Reparto Manutenzione Velivoli e del 61° Gruppo Volo Predator e quelle internazionali stanziali – la Naval Air Station Statunitense e la NATO AGS Force – nonché gli assetti stranieri impe-

gnati periodicamente nelle attività operazioni di Eunavformed Irini (*Lussemburgo e Polonia*).

Il Generale Moschini, nel salutare gli intervenuti all'evento, ha espresso il proprio orgoglio e soddisfazione per il tanto lavoro svolto a Sigonella nel periodo di transizione per la recente entrata in linea del nuovo velivolo P-72A che ha portato all'imminente completamento della flotta previsto per il prossimo anno. Il Generale Cazzaniga, a conclusione degli interventi, ha salutato gli ospiti intervenuti, si è poi complimentato con il Col. Chiriatti per l'ottimo lavoro svolto ed ha rivolto al Col. Rivera i migliori auguri per continuare sulla strada di successi già tracciata. Ha poi sottolineato l'impegno del personale del 41° Stormo e dell'Aeroporto di Sigonella nella peculiare attività del Reparto rappresentata dall'insistenza sul sedime militare di altri Enti/Reparti di Forza Armata, interforze, interagenzia e internazionali che da questa base operano quotidianamente a qualsiasi ore del giorno e della notte in tempi rapidissimi. Il Comando Aeroporto di Sigonella ha il compito di fornire il supporto operativo, tecnico, logistico ed amministrativo agli Enti e Reparti rischierati ed in transito sull'omonima Base Aerea assicurando, senza soluzione di continuità, i servizi necessari per il sicuro ed efficace svolgimento delle attività di volo. Il 41° Stormo Antisom di Sigonella è dotato di velivoli "P-72A" con i quali garantisce la propria missione primaria di sorveglianza marittima, contrasto ai traffici illeciti, al terrorismo internazionale e di salvaguardia della vita umana in mare a lungo raggio nonché protezione delle principali vie di traffico marittimo nei quadranti meridionali del mediterraneo.



Il passaggio di consegne tra i due Comandanti

CAMBIO AL VERTICE DEL COMANDO AERONAUTICA MILITARE (COMAER)

*Gen. D.A. Sergio Antonio Scalese subentra
al Gen. D.A. Francesco Cannillo*

Gonfalone della Città Metropolitana di Roma Capitale, quest'ultimo decorato di Medaglia d'Oro al Valor Militare. Nel suo intervento il Generale di Divisione Francesco Cannillo ha rivolto innanzitutto un sentito pensiero alla Bandiera dell'Aeronautica Militare, un riverente omaggio ai caduti ed ha poi ringraziato il personale di tutte le componenti del COMAER ed il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare.

Venerdì 9 ottobre, presso l'Aeroporto Militare "F. Baracca" di Centocelle (RM), ha avuto luogo, alla presenza del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Alberto Rosso, la cerimonia di avvicendamento tra il Generale di Divisione Francesco Cannillo ed il Generale di Divisione Sergio Antonio Scalese, nell'incarico di Comandante del Comando Aeronautica Militare Roma (COMAER).

Alla cerimonia hanno preso parte, nel rigoroso rispetto delle misure precauzionali imposte dall'emergenza sanitaria legata al Covid-19, un numero limitato di Autorità militari e civili oltre ad una rappresentanza del personale del COMAER e degli Enti dipendenti. A conferire maggiore lustro e solennità all'evento la presenza della Bandiera di Guerra del 17° Stormo, i Labari delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma, il



Il CSM Gen. S.A. Alberto Rosso saluta la Bandiera del 17° Stormo

Il Generale Cannillo ha poi concluso il suo intervento con l'augurio fraterno al suo successore di un sereno e proficuo lavoro ricco di grandi soddisfazioni e risultati.

Il Generale di Divisione Sergio Antonio Scalese, nel suo discorso di saluto, ha sottolineato la centralità dell'elemento umano, della sua professionalità e l'importanza di creare serenità nell'ambiente lavorativo anche nelle situazioni più critiche, nell'interesse della Forza Armata.

Il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Alberto Rosso nel suo intervento, ha sottolineato l'importanza che il COMAER ha nell'area di Roma, sia dal punto di vista delle funzioni territoriali e presidiarie nonché di supporto tecnico amministrativo ai diversi Reparti, di Forza armata e non, che insistono nei sedimi dell'Aeronautica Militare. Compiti questi che sono peculiari e imprescindibili, necessari al corretto funzionamento delle strutture di vertice della Forza Armata e di quelle Interforze.



*Il CSM Gen S.A. Alberto Rosso ed il Gen Sq. Francesco Cannillo
alla consegna del Crest*

RIFORNIMENTO VELOCE A TERRA

Conclusa la sperimentazione con velivolo a terra ad ala fissa – F 35 B – KC-130J

Si è recentemente conclusa, presso la base del 32° Stormo di Amendola, la prima attività, a livello nazionale, di **Rapid Ground HOT Refuelling** con velivolo ad ala fissa, ovvero la sperimentazione della capacità di Rapid Ground Refuelling



Hot Refuelling – Operatori pronti al rifornimento

(RGR) dal velivolo **KC-130J** al velivolo **F-35B** mediante l'utilizzo dell'equipaggiamento Air Landed Aircraft Refuelling Point (ALARP).

Tre giorni di prove intensive durante le quali il personale dell'RSV ha dimostrato le capacità dell'F-35B di poter effettuare un rifornimento veloce a terra (RGR) con motore in moto "**Hot Refuelling**" utilizzando efficacemente l'equipaggiamento ALARP del velivolo KC-130J. Durante le prove è stata inoltre verificata la compatibilità tra il tanker, ossia il velivolo KC-130J, e il receiver, ossia il velivolo F-35B, definendone le procedure

operative per il personale che sarà preposto all'impiego di questo importante sistema di rifornimento.

La sperimentazione ha consentito di incrementare la capacità di "riapprontamento" del velivolo F-35B dimostrandone l'efficacia anche in contesti di assenza o indisponibilità di sistemi di rifornimento aeroportuali e di partecipare all'esercitazione **Proof of concept expeditionary**, dimostrazione operativa tenutasi presso l'aeroporto di Pantelleria il 30 luglio, in cui viene simulato proprio un ambiente semi-permissivo. L'attività, svolta con la collaborazione del Reparto Sperimentale di Volo – RSV di Pratica di Mare, del 3° Stormo di Villafranca e della 46^a Brigata Aerea di Pisa, oltre al supporto del personale della base pugliese ospitante, si inserisce nel più ampio contesto dell'Operational and Test Evaluation (OT&E) che l'RSV sta effettuando sui velivoli F-35A ed F-35B per valutare l'aderenza dei nuovi sistemi d'arma all'impiego operativo, ovvero la rispondenza della capacità tecnica rispetto all'esigenza operativa.



L'inizio della procedura "Hot refuelling" con F 35B

Il Reparto Sperimentale di Volo è uno dei Reparti del Centro Sperimentale di Volo ed 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 Reparto ha anche il compito di emanare o ottimizzare le procedure d'impiego, nonché provvedere all'addestramento iniziale dei Reparti di Volo. Inoltre, attraverso lo strumento della Certificazione Tecnico Operativa, consente la rapida e autonoma implementazione di soluzioni tecnologiche in grado di soddisfare le nuove esigenze nei teatri ostili. Il Reparto opera anche a beneficio di altre Forze Armate, Corpi Armati dello Stato ed organismi del Segretariato Generale della Difesa/Direzione Nazionale degli Armamenti. La consolidata professionalità del personale, la dotazione di attrezzature all'avanguardia, i continui contatti e scambi con importanti istituti di ricerca nazionali ed esteri e, non ultimo, il possesso della certificazione di qualità ISO 9001-2015, che contribuisce alla valenza dei risultati dell'attività di studio e ricerca anche da un punto di vista commerciale, fanno del Centro Sperimentale di Volo una risorsa di eccellenza per l'Aeronautica Militare e, più in generale, per il Paese.

PANTELLERIA: "PROOF OF CONCEPT EXPEDITIONARY"

Il velivolo F 35 B al centro dell'esercitazione dell'Aeronautica Militare

Il velivolo F 35 B, versione, STOVL del nuovo caccia di 5^a generazione, è stato al centro dell'esercitazione che ha consentito di testare le capacità di proiettare, con brevissimo preavviso, un adeguato pacchetto di forze, completo in tutte le sue componenti abilitanti, in un'area di interesse anche lontana dalla madre Patria e in un ambiente semi-permissivo: questo l'o-

"bare/austere base" cioè ambiente "non permissivo" ovvero basi senza usuale supporto tecnico logistico o limitazioni operative.

In particolare, un **F-35B**, versione a decollo corto e atterraggio verticale (STOVL – *Short Take-Off and Vertical Landing*) del nuovo caccia di 5^a generazione, recentemente assegnato al 32° Stormo di Amendola (FG), il principale e più attuale fattore abilitante della

predetta capacità "expeditionary" della Forza Armata, dopo aver preventivamente verificato le condizioni di sicurezza necessarie all'atterraggio, ha effettuato un avvicinamento a bassa velocità alla pista di Pantelleria, arrestando in pochissime centinaia di metri la propria corsa di atterraggio. Il velivolo è stato poi rifornito a terra con una speciale procedura direttamente da un velivolo tanker **KC-130J** ed è stato armato in tempi ridottissimi, per poi decollare nuovamente per la prosecuzione della missione assegnata. Il tutto si è svolto in una cornice di sicurezza per i velivoli, i mezzi ed il personale coinvolto, costantemente assicurata grazie ad un sistema di ricognizione e sorveglianza dall'alto con Droni Predator MQ-9A in collegamento con una struttura di comando e controllo mobile mentre

unità specializzate di Personale "Force Protection" con i Fucilieri dell'Aria erano dispiegate a protezione dell'area.

"L'Aeronautica Militare è una delle poche forze aeree al mondo in grado di avere oggi, concretamente, una piena ed autonoma capacità di proiezione del potere aerospaziale", ha affermato il generale Rosso, "Questa è una capacità che non riguarda un singolo velivolo,



Un F 35B (STOVL) durante le operazioni

biiettivo dell'esercitazione "Proof of Concept Expeditionary".

Un evento pensato per sintetizzare le principali e peculiari capacità di proiezione delle forze che l'Aeronautica Militare è in grado di esprimere oggi al servizio per la Difesa del Paese.

L'attività, alla quale ha presenziato anche il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale di Squadra Aerea Alberto Rosso, si è svolta giovedì 30 luglio sull'isola di Pantelleria, all'interno del Distaccamento Aeroportuale dell'Aeronautica Militare che da più di ottant'anni costituisce un importante presidio strategico per la Difesa nel cuore del Mediterraneo. Uno scenario individuato proprio per ricreare quelle condizioni di distanza dalle basi aeree stanziali e di ridotto supporto logistico, inclusa la presenza di una pista di decollo e atterraggio dalle dimensioni limitate dove i caccia convenzionali non possono operare, tipiche di quelle che in gergo tecnico vengono definite



Il Tanker KC-130J durante il rifornimento a terra dell'F35B

quale può essere l'F-35B, fattore essenziale ed abilitante in questo contesto ma di cui rappresenta solo un tassello, ma che richiede la reale capacità di integrare tutta una serie di competenze fondamentali che la Forza Armata è in grado di esprimere, operando non solo da casa, dalle nostre basi dove abbiamo tutta la logistica di supporto necessaria, ma anche lontano dai confini nazionali ed in contesti non permissivi se, dove e quando ritenuto necessario. Si tratta di una capacità importante al servizio del Paese", ha aggiunto il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, "anche alla luce degli scenari così mutevoli, flessibili ed imprevedibili con i quali siamo chiamati in qualche modo a convivere e confrontarci. Noi, come tutte le forze armate, dobbiamo essere pronti a qualsiasi evenienza. Flessibilità di impiego, dispersione e imprevedibilità, sia in chiave di deterrenza che come capacità operativa vera e propria, sono fattori ritengo essenziali in qualsiasi scenario ipotetico".



Fucilieri del 16° Stormo



Il Predator MQ9A a supporto operazioni

Diversi gli assetti logistici coinvolti nell'attività esercitativa, tra cui in particolare l'Air Landed Aircraft Refuelling Point (ALARP), sistema che permette il prelevamento del combustibile direttamente dai serbatoi del velivolo KC-130J e consente il rifornimento contemporaneo fino a quattro velivoli. L'attività è stata assicurata dal personale specializzato del 3° Stormo di Villafranca (VE), principale espressione delle capacità logistiche di proiezione di Forza Armata.

La presenza di una cellula di **Combat Controller** del 17° Stormo Incursori e di un dispositivo di **Force Protection** dei Fucilieri dell'Aria del 16° Stormo di Martina Franca (BA), supportati dall'alto da un aeromobile a pilotaggio remoto **MQ-9A Predator B** del 32° Stormo con funzioni Intelligence, Surveillance, and Reconnaissance (ISR) in tempo reale, hanno consentito il mantenimento di una costante cornice di monitoraggio e sicu-

rezza, assicurandone per il tempo necessario la piena operatività e creando, in brevissimo tempo, la cornice di sicurezza necessaria al completamento della missione.

Il KC-130J della 46ª Brigata Aerea di Pisa ha assicurato sia il trasporto di personale, materiali ed armamento, sia la capacità peculiare di rifornimento in volo Air to Air Refuelling (AAR) a favore dell'F-35B impegnato nell'esercitazione.

L'evento addestrativo è stato possibile grazie alla perfetta sinergia e collaborazione tra il Distaccamento Aeroportuale di Pantelleria e le diverse agenzie civili presenti sul sedime, tra cui si segnala l'Enac (Ente Nazionale Aviazione Civile) per quanto attiene i coordinamenti con lo scalo aeroportuale civile, l'Enav (Ente Nazionale Assistenza al Volo) per il supporto fornito dai controllori civili del traffico aereo ed i Vigili del Fuoco per il supporto operativo fornito in tutte le fasi salienti dell'esercitazione.



F35 B in atterraggio corto

Distaccamento Aeroportuale di Pantelleria

L'aeroporto di Pantelleria nacque nella seconda metà degli anni '30. Il progetto dell'annesso hangar fu affidato alla S.A. Fratelli Ingg. Damioli di Brescia e terminato nel 1939.

Gli hangar generalmente erano costruiti in legno o metallo ma le necessità belliche li rendevano preziosi per altre produzioni prioritarie. Il progetto pertanto fu realizzato in cemento armato e muratura e ricoperto con roccia dell'isola ottenendo il doppio risultato di utilizzare i materiali presenti e renderlo "mimetizzato" quindi meno visibile alle ricognizioni.



L'ingresso dell'Hangar nei primi anni '40

Il 9 maggio 1943 l'aeroporto fu praticamente distrutto da un violento bombardamento alleato, durante l'Operazione Corkscrew (*Cavatappi*) ed occupata dalle Forze Inglesi l'11 giugno successivo.

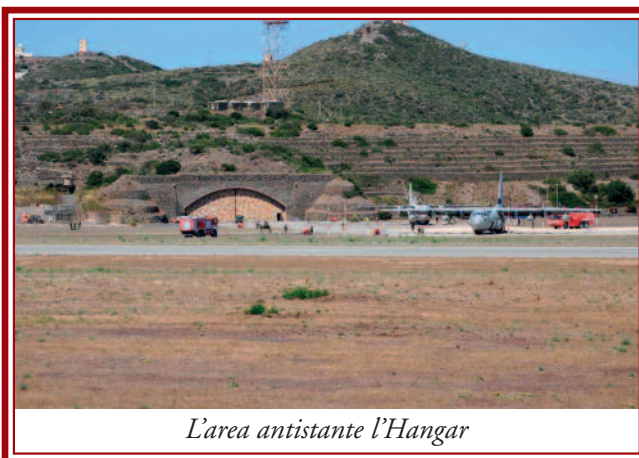
La pista fu in seguito ripristinata dagli Alleati e verso la fine degli anni quaranta, ne fu realizzata un'altra che, con gli interventi successivi, arriverà ad essere la pista principale di oggi.

Il singolare stile architettonico dell'hangar e le soluzioni emerse furo-



Il capiente Hangar con velivoli ricoverati

no poi applicate anche in altre opere della stessa Soc. Damioli. La struttura, lunga 340 mt, larga 26 e alta 18, è sopravvissuta alla seconda Guerra Mondiale e ad oggi è pienamente operativa e talvolta utilizzata anche per attività non militari come mostre od esposizioni.



L'area antistante l'Hangar

Dal 1986 è insediato il "Distaccamento Aeroportuale di Pantelleria" dipendente dal 37° Stormo di Trapani Birgi, per assicurare l'assistenza ai velivoli militari in transito o rischierati e garantire il funzionamento dell'aeroporto militare aperto al traffico civile.

Dal 7 settembre 2016, con Decreto Interministeriale, l'aeroporto ha perso lo status di aeroporto militare, assumendo lo stato giuridico di aeroporto civile appartenente allo Stato, aperto al traffico civile, mantenendo comunque sempre operativo il Distaccamento dell'Aeronautica Militare.

In varie esercitazioni i velivoli dell'Aeronautica Militare Italiana sono stati rischierati su questa "base avanzata". La base non ha reparti operativi assegnati ma rimane sempre attiva e, in accordo alle necessità, può accogliere velivoli della linea operativa, da addestramento e da trasporto.



L'interno dell'Hangar

TRASPORTI SANITARI URGENTI

Impegno costante della Forza Armata al servizio della collettività

Attaverso i suoi Reparti di volo, l'Aeronautica Militare mette a disposizione mezzi ed equipaggi pronti a decollare in qualunque momento e in grado di operare anche in condizioni meteorologiche critiche per assicurare il trasporto urgente non solo di persone in imminente pericolo di vita, ma anche di organi ed equipe mediche per trapianti. Sono centinaia ogni anno le ore di volo effettuate per questo genere di attività dai velivoli del 31° Stormo di Ciampino, del 14° Stormo di Pratica di Mare, della 46ª Brigata Aerea di Pisa e del 15° Stormo con i suoi vari nuclei distribuiti sul territorio nazionale.

Le richieste di trasporto pervengono come previsto dalle procedure di urgenza, da Enti titolati a tali necessità, alla Sala Situazioni di Vertice del Comando della Squadra Aerea, la sala operativa dell'Aeronautica Militare che ha tra le proprie funzioni anche quella di disporre e gestire questo tipo di missioni a favore della popolazione.

La Sala Situazioni di Vertice attiva il tipo di velivolo più adatto all'esigenza tra quelli che la Forza Armata tiene in allerta per questo genere di necessità. Dato l'imminente pericolo di vita delle persone per le quali si richiede l'intervento dell'Aeronautica Militare, l'attività di trasporto sanitario urgente impone un livello di prontezza paragonabile a quello dei caccia della Difesa Aerea o del S.A.R., 365 giorni all'anno e 24 ore su 24.

In particolare il 15° Stormo dell'Aeronautica Militare oltre ad assicurare il trasporto sanitario d'urgenza di ammalati in pericolo di vita ed il soccorso di traumatizzati gravi ha come compito quello di garantire la ricerca ed il soccorso degli equipaggi di volo in difficoltà e concorre ad attività di pubblica utilità quali la ricerca di dispersi in mare o in montagna operando in qualsiasi condizione meteorologica.

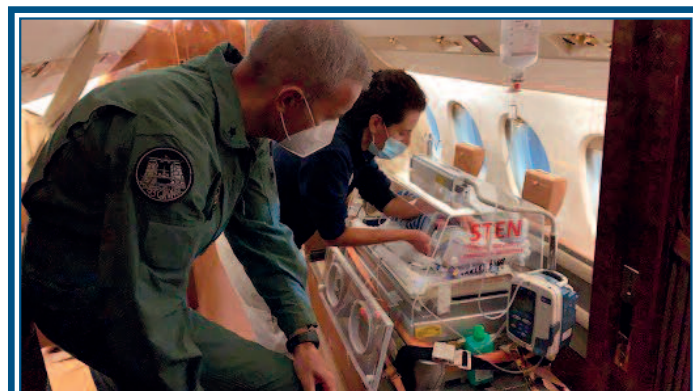
Per inciso gli equipaggi del 15° Stormo, dalla sua costituzione ad oggi, hanno salvato più di 7300 persone in pericolo di vita ottenendo numerosi ed alti riconoscimenti e decorazioni al merito sia in campo civile che aeronautico.

Per meglio comprendere la preziosa attività svolta da questi reparti riportiamo alcuni degli interventi che si sono svolti nel solo mese di settembre trascorso.



14 settembre – Trasporto d'Urgenza di un neonato in pericolo di vita da Catania a Genova

Il neonato di appena cinque giorni in imminente pericolo di vita è stato trasportato da Catania a Genova, a bordo di un ae-



Il neonato in culla termica a bordo del Falcon 900

reo Falcon 900 del 31° Stormo dell'Aeronautica Militare, per essere ricoverato nell'ospedale "Gaslini". Il piccolo è stato imbarcato sul velivolo all'interno di una culla termica ed è stato accompagnato, oltre che dalla mamma, da un'equipe medica che lo ha seguito costantemente. Il Falcon 900 è decollato da Catania intorno alle 21.30 e dopo circa un'ora e venti minuti di volo è atterrato all'aeroporto di Genova, da dove il neonato è stato immediatamente trasferito in ambulanza all'ospedale "Gaslini".

16 settembre – Trasporto d'Urgenza di una neonata in pericolo di vita da Cagliari a Roma

Nella tarda mattinata del 16 settembre, un Falcon 900 del 31° Stormo dell'Aeronautica Militare è decollato dall'aeroporto di Cagliari per trasportare la neonata di due mesi già ricoverata presso il Presidio Ospedaliero "Duilio Casula" del capoluogo sardo. La piccola paziente, accompagnata dalla madre, è stata imbarcata sul velivolo militare all'interno di



L'imbarco della neonata a Cagliari

una culla termica, sotto la costante supervisione di un'equipe medica specialistica.

Dopo l'atterraggio a Ciampino, avvenuto nel primissimo pomeriggio, la neonata, sempre protetta nella culla termica, è stata trasferita in ambulanza per essere ricoverata all'Ospedale "Bambino Gesù" di Roma.

21 settembre – Trasporto d'Urgenza di una bimba di 5 mesi in pericolo di vita da Alghero a Genova

Nel primo pomeriggio del 21 settembre, una bambina di 5 mesi, ricoverata presso l'Ospedale Civile SS. Annunziata di Sassari, è stata trasportata d'urgenza da Alghero a Genova, a bordo di un velivolo Falcon 50 del 31° Stormo dell'Aeronautica Militare.

La bambina, protetta in una culla termica e seguita dall'equipe medica, è stata imbarcata insieme ai genitori a bordo del velivolo militare, per decollare alle ore 13.30 circa dall'aeroporto di Alghero.



L'imbarco del piccolo paziente a Palermo - Punta Raisi



Lo sbarco della piccola paziente a Genova

Dopo circa un'ora di volo, l'aereo militare è atterrato all'aeroporto internazionale "Cristoforo Colombo" di Genova dove la neonata, sempre protetta nella culla termica e nel rispetto delle misure precauzionali connesse all'emergenza sanitaria Covid-19, è stata trasferita in ambulanza per il successivo ricovero presso l'Ospedale "Giannina Gaslini" del capoluogo della regione ligure.

24 settembre – Trasporto di un bambino per cure specifiche da Palermo a Genova

Un bambino di 1 anno e mezzo, ricoverato presso l'Ospedale pediatrico specializzato "Di Cristina"

di Palermo, è stato trasportato da Palermo a Genova, a bordo di un velivolo Falcon 900 Easy del 31° Stormo dell'Aeronautica Militare. Il trasporto è stato richiesto per consentire al bimbo di ricevere cure specifiche presso l'Ospedale Piccolo Cottolego di Genova.

Il bambino, protetto in una culla termica e seguita dall'equipe medica, è stato imbarcato insieme ai genitori a bordo del velivolo militare, per decollare alle ore 18.15 circa dall'aeroporto di Palermo.

Dopo circa un'ora e mezza di volo l'aereo militare è atterrato all'aeroporto internazionale "Cristoforo Colombo" di Genova dove il piccolo paziente, sempre protetto nella culla termica e nel rispetto delle misure precauzionali connesse all'emergenza sanitaria Covid-19, è stato trasferito in ambulanza per il successivo ricovero presso l'Ospedale del capoluogo ligure.

26 settembre – Trasporto di una paziente in pericolo di vita da Brindisi a Bologna

Una ragazza di 24 anni in imminente pericolo di vita è stata trasportata d'urgenza, nel primo pomeriggio di oggi, da Brindisi a Bologna a bordo di un aereo Falcon 50 del 31° Stormo dell'Aero-



Lo sbarco della paziente a Bologna

navica Militare per essere ricoverata nell'ospedale "Bellaria" di Bologna.

La paziente è stata imbarcata sul velivolo sotto il controllo costante di un'equipe medica specialistica.

Verso mezzogiorno il Falcon 50 è decollato dall'aeroporto di Ciampino, sede del 31° Stormo, in direzione dell'aeroporto di

Brindisi, da dove è ripartito appena terminate le operazioni d'imbarco.

Decollato nuovamente da Brindisi verso Bologna dove l'atterraggio è, avvenuto intorno 15.00.

La paziente è stata subito trasferita in ambulanza all'ospedale "Bellaria".

26 settembre – Trasporto di una paziente in pericolo di vita da Ponza a Latina

Durante la notte, un elicottero HH-139A dell'85° Centro C.S.A.R. (Combat Search and Rescue) del 15° Stormo dell'Aeronautica Mi-



L'Equipe medica intervenuta in soccorso



L'imbarco della paziente sull'isola di Ponza

litare è stato allertato per effettuare il trasporto d'urgenza dall'isola di Ponza (LT) di una donna in imminente pericolo di vita. L'elicottero, su ordine del Comando Operazioni Aerospaziali di Poggio Renatico, è decollato poco dopo dalla base aerea di Pratica di Mare per raggiungere l'aeroporto militare di Latina, sede del 70° Stormo, dove è stata caricata a bordo l'equipe medica. Dopo essere ripartito dal capoluogo laziale l'elicottero ha imbarcato la donna presso la piazzola Santa Lucia sull'isola di Ponza (LT) e, nonostante le difficili condizioni meteo, è prontamente ripartito alla volta dell'aeroporto militare di Latina dove ha affidando la paziente alle cure dei medici del 118.

L'equipaggio è poi ripartito alla volta di Pratica di Mare per riprendere la normale prontezza per l'allarme SAR nazionale.

ALTARE DELLA PATRIA *Il Complesso Monumentale del Vittoriano*

di Guido Morganti



Il Complesso del Vittoriano

Partendo dal Colosseo, percorrendo via dei Fori Imperiali ed oltrepassati i mercati di Traiano con la sua colonna, ci si trova di fronte ad un monumento di rilevanti dimensioni, uno dei simboli che rappresentano maggiormente l'Italia nel mondo: il Monumento Nazionale a Vittorio Emanuele II, conosciuto anche con il nome di Vittoriano o Altare della Patria. Maestoso monumento commemorativo originato alla fine del 1800 da un forte e diffuso sentimento nazionale di riconoscenza che pervadeva il neo costituito Regno d'Italia nei confronti del "Re Galantuomo" figura rappresentativa della Unità del nuovo Regno e ritenuto tra i principali artefici dell'unità e libertà della Nazione, il "Padre della Patria". Con la costruzione di questo monumento al cui centro in alto è posta la grande statua equestre del Re Vittorio Emanuele II, adornato da numerosi riferimenti allegorici ispirati ai principi risorgimentali, si era inteso dare concretezza al raggiungimento dei grandi ideali di unità e libertà diffusi nella popolazione e tenacemente perseguiti in tut-

ta la penisola italiana nella seconda metà del diciannovesimo secolo. La realizzazione della imponente costruzione non è stata semplice, accompagnata anche da accesi dibattiti in alternanza tra espressioni di apprezzamento e di critica, di esaltazione e di acceso confronto. Certamente la sua architettura, le dimensioni ed il colore bianco del marmo con cui è rivestito, lo rendono discordante con le strutture architettoniche che lo circondano e che a suo tempo diede spazio nel definirlo con diversi nomignoli come "torta nuziale" o "macchina da scrivere" ma che poi si sono persi nel tempo.

Al significato originario attribuito al monumento, se ne è aggiunto un altro molto importante negli anni venti del secolo scorso quando, dopo la 1^a Guerra Mondiale, l'imponente costruzione fu destinata a rappresentare anche il Milite Ignoto accogliendo le spoglie di un "soldato sconosciuto caduto in guerra". Adottato talvolta come sfondo in chiave politica nel periodo del fascismo, con l'avvento della Repubblica ha sofferto per un

periodo di tempo di una certa trascuratezza da parte della pubblica amministrazione e dell'opinione pubblica fino ad essere chiuso alle visite anche per carenze manutentive. Fu il Presidente della Repubblica Azelio Ciampi che durante il suo mandato volle ripristinare il significato proprio di questo grande monumento sollecitando la sua manutenzione, il ripristino dell'agibilità e restituirlo alla cittadinanza con l'apertura al pubblico.

La storia del Vittoriano

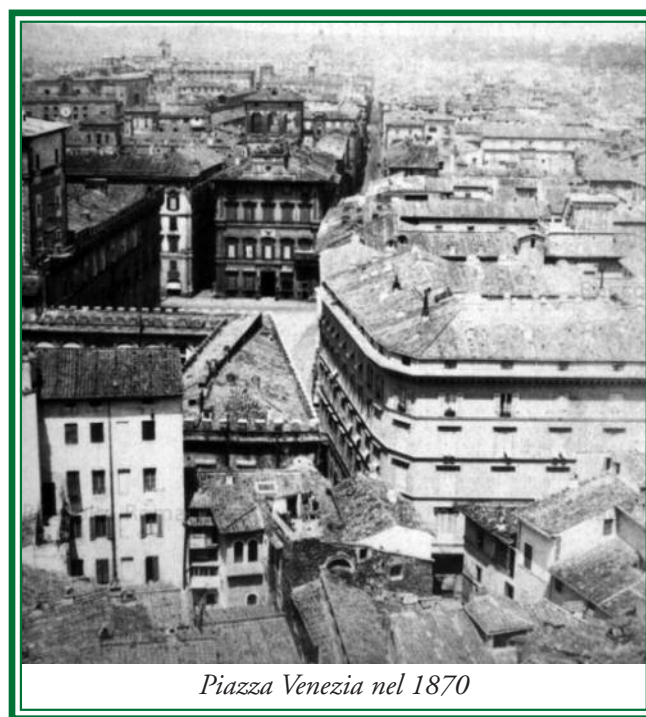
Tutto cominciò a Roma il 9 gennaio 1878, quando il primo Re d'Italia Vittorio Emanuele II di Savoia, a soli 57 anni, moriva nella reggia del Quirinale. Il successivo 17 gennaio, dopo un lungo e complesso cerimoniale e tra due ali di folla commossa le spoglie mortali del sovrano vennero trasferiti al Pantheon per la tumulazione. In tutta Italia la scomparsa del "Re Galantuomo" suscitò sentimenti di profondo e sincero cordoglio dando vita a numerosi comitati che si proponevano di erigere monumenti in molti comuni italiani con l'intento di celebrare e tramandare ai posteri la memoria del Sovrano considerato il "Padre della Patria". Figura di riferimento per il periodo risorgimentale, uno degli artefici dell'Unità d'Italia come unità politica e geografica degli italiani nonché della Libertà della Nazione. A livello parlamentare già nel marzo del 1878 furono presentati alcuni disegni di legge aventi l'obiettivo di erigere un monumento permanente intitolato al Re scomparso, da costruire a Roma per commemorare con lui tutto il periodo risorgimentale.

Ottenuta l'approvazione del parlamento a maggio del 1878 iniziarono le procedure con la pubblicazione dei concorsi su base internazionale e con lo stanziamento di 8 milioni di lire per l'opera a cui sarebbero state aggiunte eventuali donazioni derivate da una sottoscrizione pubblica. Nel settembre del 1880 la "Commissione Reale per il Monumento a Vittorio Emanuele II" selezionò come vincitore del concorso il progetto presentato dall'architetto francese Henri Paul Nénot. Per vari motivi però fu deciso di non dare seguito al progetto vincente. Tali motivi spaziavano da quelli tecnici, per aver lasciato troppa libertà ai progettisti nella scelta del luogo dove doveva essere eretto il monumento, alla mancanza di indicazioni sulla linea architettonica per la costruzione. Alcuni ritengono che influì anche la nazionalità non italiana del progettista considerato che il progetto era dedicato ad una figura di spicco della storia italiana. Il Parlamento diede quindi mandato



*Giuseppe Sacconi
Architetto progettista*

per un secondo concorso con indicazioni più precise sul luogo dove erigere il monumento ed il preferenziale stile architettonico. In quel periodo Roma, scelta come nuova capitale del Regno d'Italia, era già un esteso cantiere edile per consentire la costruzione dei numerosi edifici destinati ad ospitare le strutture necessarie per la gestione dello Stato, dai Ministeri ed altri uffici pubblici oltre alle abitazioni per le migliaia di persone che avrebbero operato per la Pubblica Amministrazione, Dirigenti, Funzionari, Impiegati, Personale Militare e Civile, ecc. In questo fermento molte costruzioni esistenti vennero demolite, ville e parchi anche importanti come la grandissima Villa Ludovisi, vennero lottizzati allo scopo di ricavare gli spazi necessari per le nuove costruzioni. Anche la scelta del luogo dove erigere il Monumento fu accompagnata da accesi dibattiti motivati anche dalle proposte di demolizione di costruzioni prestigiose per ricavare il necessario spazio al progetto. Il confronto si era concluso con la scelta del colle del Campidoglio come maggiormente rappresentativo per la città destinata ad essere la Capitale del Regno d'Italia, richiamando quello che fu lo storico "Potere di Roma". Il Monumento avrebbe sicuramente assunto un alto valore simbolico posizionato sullo stesso colle in cui era presente il Palazzo Senatorio e la Basilica dell'Aracoeli, circondato da numerosi monumenti rappresentativi dell'antica Roma Imperiale ed a breve distanza dallo stesso Colosseo.



Piazza Venezia nel 1870

Inoltre, nelle intenzioni della Commissione, il maestoso monumento avrebbe avuto anche il sottinteso scopo di rivaleggiare con i monumenti della "Roma dei Papi" essendo in quel periodo ancora molto diffusa l'avversione nei confronti di quello che aveva rappresentato lo Stato Pontificio. Tra i nuovi progetti presentati ne furono selezionati tre che richiesero un'appendice di concorso dovuta ad un'ulteriore definizione delle caratteristiche aggiunte dopo una serie di dibattiti. Il 24 giugno 1884 fu scelto il progetto

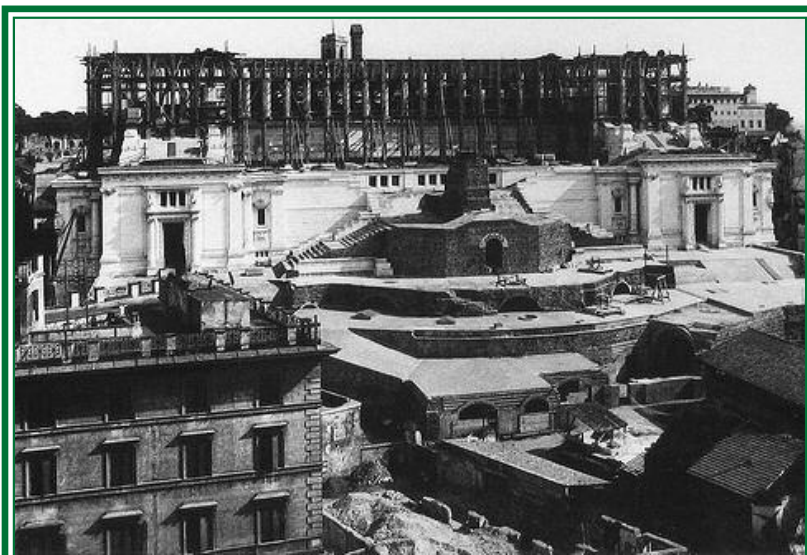
to definitivo, presentato dal giovane architetto marchigiano Giuseppe Sacconi.

Nel redigere il progetto in stile neoclassico, l'architetto Sacconi si era ispirato ai grandi templi e santuari classici come l'Acropoli di Atene, l'Altare di Zeus a Pergamo (160 a.c.), città dell'allora ellenistica Eolide (*Turchia*), al tempio della Fortuna Primigenia di Palestrina in provincia di Roma (II sec. a.c.), ed avrebbe dovuto rappresentare una nuova

agorà su tre livelli collegati da gradinate e spazi per i visitatori ed alla sommità un alto Portico o Sommoportico, con ai lati due grandi Propilei. La figura del Sovrano nella parte centrale del monumento doveva inizialmente essere rappresentata dal Re Vittorio Emanuele II seduto sul trono ma, in corso di esecuzione dell'opera, fu sostituita dall'attuale più imponente e dinamica rappresentazione equestre.

Certamente la scelta della collocazione sul fianco nord del Campidoglio avrebbe contribuito a sottolineare l'importanza al monumento, affacciato sullo snodo urbano di piazza Venezia ed in asse con via del Corso costituendone il punto di fuga prospettico. Questa scelta impose la necessità di ricavare gli spazi necessari nel contesto dell'urbanistica esistente e rese i lavori di realizzazione ancor più impegnativi e complessi.

La direzione dei lavori fu affidata il 30 dicembre 1884 allo stesso architetto Sacconi ed il cantiere fu ufficialmente aperto il 1 gennaio 1885 con la **posa della prima pietra il 22 marzo 1885** alla presenza del Re Umberto I, la Regina Margherita con l'intera famiglia reale e le più alte cariche del Regno oltre ad una nutrita rappresentanza straniera. Già durante i primi scavi si presentarono diverse difficoltà collegate alla natura del terreno che contrariamente all'attesa composizione di tufo compatto, si presentarono anche aree di argilla, banchi di sabbia ed una notevole presen-



Il Vittoriano in fase di costruzione

za di caverne, cunicoli, ed antiche cave. Fu necessario adeguare il progetto più volte integrandolo con opere di rinforzo. Senza contare il ritrovamento di antiche Mura Serviane, reperti romani, statue, capitelli, oggetti di uso comune ed anche i resti fossili di un Mammut che furono opportunamente trasferiti all'Università di Roma. La salvaguardia delle Mura Serviane incise sul disegno originario perché fu necessario ag-

giornare il progetto inserendo altri piloni nella fondazione imponendo un adattamento delle dimensioni del Sommoportico che dai previsti 90 furono ampliate a 114 metri, incrementando di conseguenza le dimensioni dell'intero monumento. Fu necessario apportare ulteriori variazioni anche per consolidare gli spazi delle originali caverne, cave e cunicoli trasformandoli così in ambienti utilizzabili all'interno del monumento. (*Alcune saranno utilizzate anche come rifugio antiaereo durante la seconda guerra mondiale*).

Lo spazio richiesto per la realizzazione del progetto era notevolmente più ampio di quello offerto dalla medioevale urbanistica esistente nell'area prescelta, motivo per cui fu necessario



Il Sommoportico oggi

procedere alla demolizione di numerosi edifici presenti, compresi alcuni palazzi nobiliari. Il programma delle demolizioni fu stabilito e sostenuto attraverso precisi strumenti urbanistici speciali messi a disposizione di una apposita commissione da parte del Governo ed i lavori proseguirono rapidamente. Pur preservandone al meglio i tesori storico artistici contenuti, molti edifici furono abbattuti o modificati.

Tra questi il Convento dell'Aracoeli ed in particolare la Torre di Paolo III la cui posizione fisica corrispondeva più o meno al centro dell'attuale Vittoriano. Il grande Palazzo Venezia, storica sede diplomatica della Serenissima e tutt'ora presente sulla omonima piazza, fu privato della parte ad esso collegata, chiamata "Palazzetto Venezia", che fu letteralmente smontato e rimontato sul lato sinistro della chiesa di San Marco dove si può tutt'ora ammirare. Palazzo Bolognetti, già dei Torlonia, di fronte a Palazzo Venezia, fu completamente demolito ed i suoi tesori artistici in parte furono trasferiti presso Palazzo Braschi ed altri Musei mentre i meno importanti furono solo fotografati prima della loro distruzione. Al suo posto ma più arretrato per consentire l'ampliamento della piazza, fu costruito ex novo il Palazzo di proprietà delle Assicurazioni Generali, tutt'ora presente, che riprende lo stile architettonico di Palazzo Venezia compresa la torre quadrata. Scomparvero alcune strade storiche come via Macel De' Corvi, dove si affacciava quella che fu l'abitazione di Michelangelo durante il suo periodo di residenza a Roma. In totale fu rasa al suolo una superficie di circa 20.000 mq. Anche per questo si accesero numerosi dibattiti e contrapposizioni, ma prevalse l'idea che oltre ad onorare il "Re Galantuomo" la città di Roma aveva necessità di superare la secolare urbanistica pontificia ed orientarsi verso le carat-



Il rinfresco all'interno della "pancia" del cavallo

teristiche di una moderna capitale europea. Per il rivestimento del monumento fu inizialmente previsto l'uso del travertino con il suo tipico colore bianco con tendenza al giallo e quindi "caldo" proveniente dalle cave della vicina Tivoli e tradizionalmente utilizzato per gli edifici dell'antica Roma. Ma in corso d'opera fu deciso di utilizzare il "marmo botticino" per la sua compattezza, resistenza alla compressione ed alla flessione oltre che per la sua indiscutibile bellezza. È infatti una pietra "fredda" ma ha la particolarità che se usata all'esterno, è incline a diventare ancora più candida di quando esce dalla cava. Questa caratteristica è dovuta al fenomeno della solfatazione superficiale causata dall'esposizione della pietra all'anidride solforosa presente nell'aria, in particolare se inquinata, che consente al monumento di mantenere inalterato il suo caratteristico colore "bianco ges-

sato". Anche su questa scelta ci furono però accesi dibattiti considerato il maggior impegno economico per il trasferimento del marmo proveniente dalle storiche cave di Botticino in provincia di Brescia. Nel frattempo veniva realizzata, in bronzo dorato, la statua equestre di Vittorio Emanuele II ad opera dello scultore friulano Enrico Chiaradia che purtroppo morì poco prima di terminare l'opera.

Questa fu completata dallo scultore toscano Emilio Gallori. Per la fusione della statua fu utilizzato il bronzo di cannoni del Regio Esercito ed una volta completata l'opera, fu offerto un rinfresco in occasione della visita al cantiere del Re Vittorio Emanuele III. L'evento si svolse all'interno della bronzea pancia del cavallo le cui dimensioni permisero di ospitare ben venti persone contemporaneamente. Durante i lavori furono apportate da Sacconi di-



Inaugurazione del Vittoriano il 4 giugno 1911

verse modifiche, alcune dovute a necessità tecniche ed altre per progetti aggiuntivi tra cui l'inserimento di un "Altare" nella parte interna centrale con l'idea di un possibile trasferimento della tumulazione del Re Vittorio Emanuele II all'interno del monumento. Un'altra modifica di rilievo fu la grande ed imponente statua dedicata alla "Dea Roma" di Angelo Zanelli, collocata sulla prima terrazza nella parte sottostante la statua equestre del Re. I lati con le ampie scalinate e terrazzamenti furono

di lunghezza ed alto 15 metri leggermente concavo si erige alla sommità del monumento e sostenuto da 20 colonne in stile corinzio con soprastanti figure rappresentative delle 16 regioni d'Italia presenti al momento della sua unificazione. I due Propilei ai lati sono dedicati alla "Unità della Patria" e "Libertà dei Cittadini" metaforicamente legati alla figura di Vittorio Emanuele II. Sui lati esterni, alla base della grande scalinata d'ingresso del monumento, sono poste due grandi fontane che intendono simboleggiare i due principali mari che affiancano la stessa penisola italiana: quella di sinistra ad opera dello scultore Emilio Quadrelli rappresenta il mare Adriatico con il leone di S. Marco e quella di destra ad opera dello scultore Pietro Canonica il mare Tirreno. Alla morte di Sacconi nel 1905, la direzione dei lavori venne affidata ad un gruppo di tre architetti, Gaetano Koch, Manfredo Manfredi e Pio Piacentini che portarono a termine il progetto nel 1911 in coincidenza con il cinquantenario dell'Unità d'Italia e dell'Esposizione Universale.

Il 4 giugno 1911 si svolse la solenne cerimonia di inaugurazione del Monumento in una cornice di visibilità internazionale.

Il Milite Ignoto

Dopo la Prima Guerra Mondiale al grande Monumento fu assegnata un'ulteriore forma di alta rappresentatività nazionale, quella di Sacrario del Milite Ignoto. Fu l'allora Colonnello di Artiglieria Giulio Douhet che tanta parte avrà anche nella nascente forza aeronautica, che, sensibile al sentimento di riconoscenza della popolazione verso tutti coloro che avevano combattuto, propose l'idea di rendere onore alla

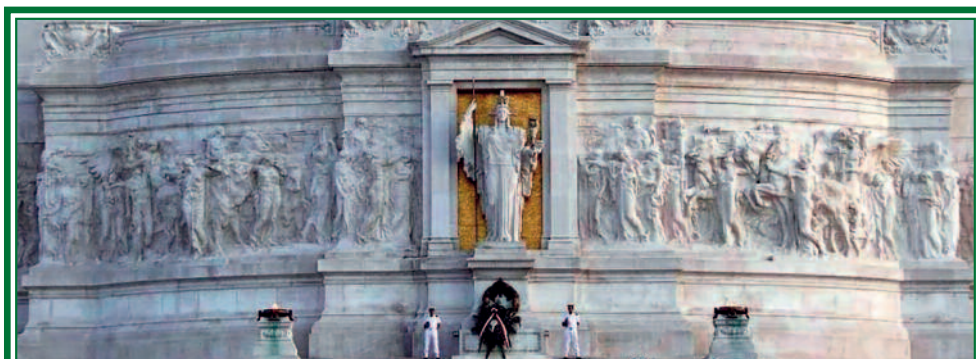
"Salma non riconosciuta di un soldato morto in combattimento durante la guerra e che rappresentasse il marito, il padre, il figlio, di quanti non avevano la possibilità di onorare le spoglie mai ritrovate del disperso". Fu istituita una Commissione Nazionale per le Onoranze Militari che con grande cura e riservatezza effettuò ricerche su tutto l'arco del fronte impegnato nella Grande Guerra individuando 11 salme i cui feretri furono traslati all'interno del Duomo di Aquileia.

Di fronte a questi, fu chiesto alla madre di un Ufficiale disperso in combattimento di indicare uno dei feretri che, da quel momento, assunse per sempre la rappresentatività dei 650 mila nostri caduti del conflitto 1915-18. Il feretro designato fu posto su un affusto di cannone, e messo su un treno speciale diretto a Roma che partì da Aquileia il 29 ottobre e giunse a Roma Termini-



Cerimonia solenne per la deposizione della salma del Milite Ignoto

ornati da numerosi gruppi scultorei, bassorilievi ed allegoriche statue di bronzo dorato. Le immagini allegoriche sono ispirate al pensiero, ai valori e virtù del risorgimento tra cui "la Forza", "la Concordia", "il Sacrificio", "il Diritto", "il Pensiero", "l'Azione" ed alla "Vittoria Alata". Numerosi altri fregi e bassorilievi sono presenti in tutto il grande monumento sempre con riferimento ai valori risorgimentali. Il Sommoportico di 72 metri



La cripta del Milite Ignoto con la statua della Dea Roma



Un'immagine della statua equestre del Re Vittorio Emanuele II

ni il 2 novembre. Il tragitto fu effettuato a velocità ridotta per consentire, lungo il percorso, che cittadini ed Autorità locali in commosso silenzio rendessero omaggio al Milite Ignoto con corone di fiori e preghiere. Ad attendere il convoglio alla stazione Termini c'erano il Re Vittorio Emanuele III, tutte le più alte cariche dello Stato civili e militari e migliaia di cittadini. Il feretro fu inizialmente trasportato nella Basilica di Santa Maria degli Angeli a piazza dell'Esedra ed il giorno **4 novembre 1921** nel terzo anniversario della Vittoria tra ali di folla lungo tutto il percorso, venne traslato al Vittoriano.

La prima tumulazione fu nella nicchia predisposta nella parte esterna sottostante alla Dea Roma e solo successivamente, il 22 maggio 1924 il feretro fu traslato nella cripta interna del Vittoriano sottostante la statua equestre. Da allora il luogo ha assunto la denominazione di "Sacello del Milite Ignoto". Fin dal primo momento una Guardia d'Onore è stata posta a presidio perenne del Sacello ai cui lati sono posti due grandi bracieri sempre accesi.

Completamento dell'opera

Nel 1927 furono posizionate alla sommità del monumento due grandi quadrighe che completarono l'opera così come la vediamo oggi. Sono dedicate a due grandi valori fondanti la nostra nazione, gli stessi riportati sulle incisioni dei rispettivi Propilei, a sinistra la Quadriga dell'Unità di Carlo Fontana, ed a destra la Quadriga della Libertà di Paolo Bartolini. Con la loro altezza di 11 metri dal loro piano di posa a 70 metri, portano l'altezza complessiva dell'intero Complesso a 81 metri dalla quota di Piazza Venezia. Altri lavori di adattamento sono stati svolti all'interno della imponente costruzione per ricavare spazi dedicati alla memoria. Tra questi il Museo Sacario delle bandiere delle Forze Armate che raccoglie e custodisce le bandiere di guerra dei Reparti disciolti di Esercito, Aeronautica Istituti Militari e dei Corpi Armati dello Stato. Una parte specifica è dedicata alla Marina Militare. All'altezza della terrazza mediana, negli ambienti sotto il colonnato, è



*Quadriga della Libertà
(lato destro guardando il monumento)*

stato predisposto il Museo Centrale del Risorgimento che raccoglie le testimonianze del Risorgimento fino alla Prima Guerra Mondiale attraverso documenti, quadri, sculture, incisioni, armi, oggetti storici e cimeli. È affiancato dai locali dell'Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano che custodisce un archivio con un vasto patrimonio documentario ed artistico che rappresenta il periodo da metà del 1800 fino a alla fine della Prima Guerra Mondiale. Oggi possiamo affermare che il Vittoriano ha cessato di essere quello che molti indicavano come “ingombrante monumento marmoreo” di un'Italia lontana, per diventare un simbolo dei valori della nostra identità nazionale sentiti ed attuali. Un luogo di memoria nel cuore della vecchia Roma imperiale. Un luogo visitato da un numero rilevante di cittadini e turisti

(stime prudenziali riportano di oltre 2 milioni gli ingressi in un anno), secondo solo al vicino Colosseo.



*Quadriga dell'Unità
(lato sinistro guardando il monumento)*

Ma soprattutto è il luogo dove ci si aspetta che il popolo italiano possa ritrovare il simbolo di Unità, Libertà ed Uguaglianza e dove vengono celebrate le più importanti cerimonie commemorative: **Festa della Repubblica il 2 giugno, Festa della Liberazione il 25 aprile e Festa della Vittoria e giornata delle Forze Armate il 4 novembre.**



La PAN sorvola il Vittoriano durante la festa delle Forze Armate

AVIAZIONE DA TRASPORTO ITALIANA (CIVILE E MILITARE)

Nella seconda Guerra Mondiale

(1^a Parte)

di Luciano Sadini

I collegamenti aerei allo scoppio della guerra.

Lo Stato Maggiore della Regia Aeronautica, nel maggio del 1940, con l'ormai prossima entrata in guerra dell'Italia al fianco della Germania contro la Francia e l'Inghilterra, doveva adottare adeguate misure per fronteggiare al meglio le necessità dei suoi trasporti aerei. Oltre alle esigenze dei collegamenti aerei nel territorio metropolitano, doveva assicurare anche quelle con i territori d'oltremare dell'Albania, del Dodecaneso, della Libia e sopra tutto quelli con Africa Orientale Italiana. Quest'ultima colonia, con il canale di Suez ad est e lo stretto di Gibilterra ad ovest chiusi dagli inglesi, non poteva più essere raggiunta via nave, pertanto l'aereo era l'unico mezzo per poter inviare almeno i materiali più necessari.

La rotta dei velivoli dell'*Ala Littoria*, con partenze da Roma, scali a Catania, Bengasi in Libia, con il Cairo,

plementari per permettere voli senza scalo e tali aeroporti non vennero più utilizzati per tali collegamenti. Lo Stato Maggiore preferì utilizzare i più sicuri aeroporti ubicati lungo la costa della Cirenaica, rispetto a quelli all'interno del deserto libico in quan-



SM 83 impiegato dalla LATI per collegare il Sud America



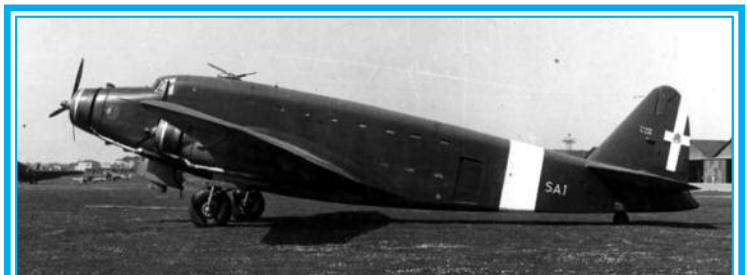
Rotte dell'Ala Littoria verso l'A.O.I. prima della guerra

Assuan e Kartoum in mano inglese, non era più praticabile. I collegamenti potevano essere assicurati solo con voli senza scalo, da Bengasi ad Asmara in Eritrea, di circa 2800-3000km di lunghezza, secondo la rotta seguita. Erano disponibili, nel deserto libico del Fezzan, l'aeroporto dell'oasi di Cufra, dotato di un potente radiofaro e quello di emergenza di Auenat, nell'estremo sud-est della Libia, che riducevano la tratta di circa 700 e 1000Km. Questi però vennero utilizzati solo all'inizio della guerra, per il trasferimento dei bombardieri SM79 in A.O.I., poi anche questi velivoli vennero dotati di serbatoi sup-

to soggetti alle temibili incursioni inglesi, sia aeree che terrestri ed anche alla difficoltà di portare e immagazzinare il carburante necessario per il rifornimento dei velivoli.

Allo scoppio della guerra, gli unici velivoli disponibili per effettuare tali lunghe traversate erano gli SM83 e gli SM75 (*quest'ultimi da poco modificati con l'aggiunta di serbatoi supplementari sulle ali*), impiegati dalla *Compagnia LATI* nei collegamenti per il Sud-America grazie alla loro notevole autonomia (Km 4.800). Per il grande quantitativo di carburante trasportato a bordo, il carico pagante dei velivoli era però molto ridotto (*circa 300kg per gli SM83 e 500kg per gli SM75*).

Per far fronte alle necessità dei trasporti strategici, la Regia Aeronautica aveva dato, nel 1939, la massima priorità nello sviluppo e produzione del nuovo velivolo da trasporto Savoia Marchetti SM82, derivato dall'SM75. Questo velivolo era nato sulla base delle richieste avanzate da Italo Balbo, Governatore della Libia, per far fronte alle esigenze di aviotrasporto di grossi reparti dell'esercito e per il lancio di paracadutisti (*messe in evidenza nelle*



SM 82 B, versione da bombardamento e trasporto

grandi manovre tenutesi in Libia nel 1938 con l'aviotrasporto di una divisione di fanteria, relativa artiglieria e avio lancio di un battaglione di paracadutisti libici). Il nuovo trimotore SM82 aveva effettuato il suo primo volo nell'ottobre del 1939 ed era capace di trasportare fino a un massimo di 5000 kg di carico (o 40 soldati equipaggiati) su distanze di 1000km o di 2000kg su 4000km. Dopo i primi positivi voli di collaudo, fu subito fatto un ordine di costruzione per 50 esemplari con tempi di consegna molto ristretti, tra la primavera e l'autunno del 1940.

Insieme alla versione trasporto venne sviluppata anche la versione da bombardamento SM82B dotata di un vano per 4000kg di bombe e gondola di puntamento retrattile (ubicata sotto il motore centrale) provvista di mitragliatrice per la difesa del settore posteriore-inferiore. Fu questo l'unico bombardiere "strategico" della R.A. fino al 1942, anche se con molti limiti dovuti: al tipo di costruzione (legno e tela con struttura metallica solo per la fusoliera), alla bassa velocità (280-300kmh di crociera) e allo scarso armamento difensivo (2 mitragliatrici da 12.7 e 2 da 7.7). Costruito in circa 70 esemplari, venne impiegato in attacchi notturni su Gibilterra (il primo il 17.07.40 con 3 velivoli), Alessandria, Delta del Nilo, Manama (epica impresa guidata dal Magg. Muti con 4 SM82 ed un volo senza scalo Rodi-Gura in A.O.I. di 4200km), Port Sudan e da ultimi sugli aeroporti di Comiso e Gela (nel 1943, appena occupati dagli Alleati). Quando non impiegato come bombardiere l'SM82B svolgeva le normali mansioni di velivolo da trasporto.

Nascita della specialità trasporti

Qualche giorno prima dell'entrata in guerra, la Regia Aeronautica che non aveva mai avuto reparti organici da trasporto, costituì il Comando Servizi Aerei Speciali (S.A.S.), per assicurare, con i suoi Nuclei di Comunicazione ed i nuovi Reparti T, sia le esigenze dei collegamenti civili sia quelle militari. Tutto il personale navigante delle società di navigazione aerea (Ala Littoria, LATI e ALI) venne richiamato in servizio nella Regia Aeronautica e posto agli ordini del Comando del S.A.S. che lo suddivise a secondo delle esigenze e dei velivoli impiegati. Solo il personale dell'organizzazione operativa di terra e quello tecnico-manutentivo delle compagnie aeree rimase civile, alle dipendenze della Direzione Generale dell'Aviazione Civile e del Traffico Aereo).

Il Comando S.A.S. era composto da:

Nucleo Comunicazioni Ala Littoria, costituito il 6.6.1940 sull'aeroporto di Roma Littorio, coman-

dato dal T. Col. Gari Venturini, già Direttore degli affari generali della società. Il personale di volo era costituito da 33 piloti comandanti, 33 secondi piloti, 22 marconisti e 20 motoristi. Il Nucleo doveva assicurare, con i velivoli terrestri, i collegamenti Roma-Venezia-Monaco-Berlino (con 4 Ju52), Roma-Brindisi-Tirana (con 2 G18V); con i velivoli idrovolanti (con base ad Ostia Lido), i collegamenti Roma-Cagliari-Palma (con 6 MC94), Roma-Cagliari-Barcellona-Lisbona (con 3 MC100), Roma-Sicilia-Tripoli-Bengasi (con 4 CZ506C).

La sua flotta era composta da: 6 SM75, 4 Junker 52 e 2 Fiat G18V ex ALI che dal 18.9.40 tornarono a tale Nucleo sostituiti da 1 DC2 (ex ALI) e 1 DC3 (ex Sabena), 4 Cant CZ 506C, 1 SM87, 6 MC 94 e 3 MC100.

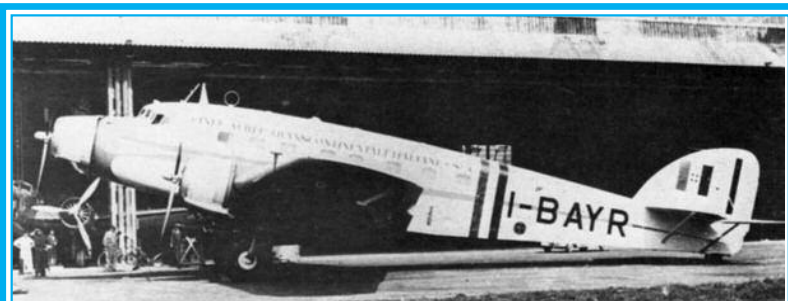


CANT CZ 506 C¹

(1) Solo 4 Cant CZ 506C dei 17 velivoli disponibili rimasero in servizio nel Nucleo Comunicazione dell'Ala Littoria, gli altri vennero utilizzati per equipaggiare la 612^a e 625^a Sq. del Soccorso Aereo. Con l'arrivo dei nuovi velivoli CZ506S, specificamente costruiti per il Soccorso. I CZ506C ancora disponibili ritornarono ai servizi di linea con il Nucleo Comunicazioni Ala Littoria)

Nucleo Comunicazione Linee Aeree Transcontinentali Italiane (LATI), costituito il 10 giugno 1940 sull'aeroporto di Guidonia, comandato dal T. Col. Pezzani, già alto dirigente della Società (sostituito poi dal 4.8.41 dal Col. Coop e dal 26.6.42 dal T. Col. Tonini).

Il personale di volo era costituito da 40 piloti, 15 marconisti e 15 motoristi. Il Nucleo garantiva i collegamenti con il Sud America,



SM 75 impiegato dalla LATI per il sud America

l'A.O.I. e il Quartier Generale Tedesco. La flotta era inizialmente composta da 13 SM83 ai quali si aggiunsero 5 SM82 (*modificati per trasporto di 14 passeggeri con autonomia di 4800km, impiegati nella tratta Atlantica, Isola del Sale- Recife, nei collegamenti con il Sud America*) e 5 SM75 modificati (*carburante aumentato ed allestimento per 12 cuccette, impiegati nelle tratte brasiliane che, agli inizi del 1942, con l'entrata in guerra di questa nazione contro l'Asse, vennero requisiti*).

Nucleo Comunicazione Avio Linee Italiane (ALI), costituito il 10 giugno 1940 sull'aeroporto di Milano Linate, con a capo il Gen. Biondi, già consigliere delegato della società (*sostituito poi, dal 26.7.1942, dal T Col Resh*). Il personale di volo era costituito da 21 piloti 12 marconisti e 12 motoristi. Il *Nucleo* garantiva i collegamenti Milano-Venezia-Vienna-Budapest con i G12 e DC2, Roma-Milano con i G18 e Milano-Venezia-Zagabria-Belgrado-Bucarest con i G18. Aveva una flotta di 6 G18, 1 DC 2 (fino 18.9.40 poi fu trasferito al nucleo dell'Ala Littoria ricevendo in cambio 2 G18V), 1 APR2 e 1 SM83.

– Reparti “T” Trasporti Militari,

era questa la nuova specialità della Regia Aeronautica, nata il 10 giugno 1940, con personale e materiale di volo proveniente dai richiamati delle compagnie civili, integrato da velivoli e personale militare. Il Comando, ubicato nella Scuola di Guerra di Palazzo Aeronautica a Roma, venne affidato al **Gen. S.A. Liotta Aurelio**, (*sostituito poi dal Gen D.A. Vincenzo Velardi e dal Gen. S.A. Attilio Matricardi*) che oltre a gestire i sopracitati *Nuclei di Comunicazione*, aveva alle dipendenze:

147° Gruppo T, sull'aeroporto di Littoria, comandato dal T. Col. Paterniti con la 601^a Sq. (5 SM75), 602^a Sq. (4 SM75) e 603^a Sq. (4 SM75) e 10 equipaggi di volo;

148° Gruppo T, sull'aeroporto di Reggio Calabria (*dal 23.6.40 trasferito a Littoria*), comandato dal T. Col. Napoli con la 605^a Sq. (7 SM73) e 606^a Sq. (6 SM73) e 10 equipaggi di volo;

149° Gruppo T, sull'aeroporto di Capodichino, comandato dal T.Col. Cartoni con: 607^a Sq. (4 SM82), 608^a Sq. (4 SM82) e 609^a Sq. (4 SM82) e 10 equipaggi di volo;

145° Gruppo T, sull'aeroporto di Bengasi in Libia con la 604^a Sq., comandata dal Cap. Trocca (6 SM75) e 610^a Sq., comandata dal Cap. Barbieri (8 SM75);

611^a Sq. a Tirana comandata dal Ten. Pil. Amoroso (5 BA44);

615^a Sq. a Roma Guidonia (8 SM83);

616^a Sq. a Roma Littorio (3 SM74).



Gen. S.A. Liotta A.
Primo Comandante
del SAS



T. Col. Umberto Klinger
Presidente Ala Littoria

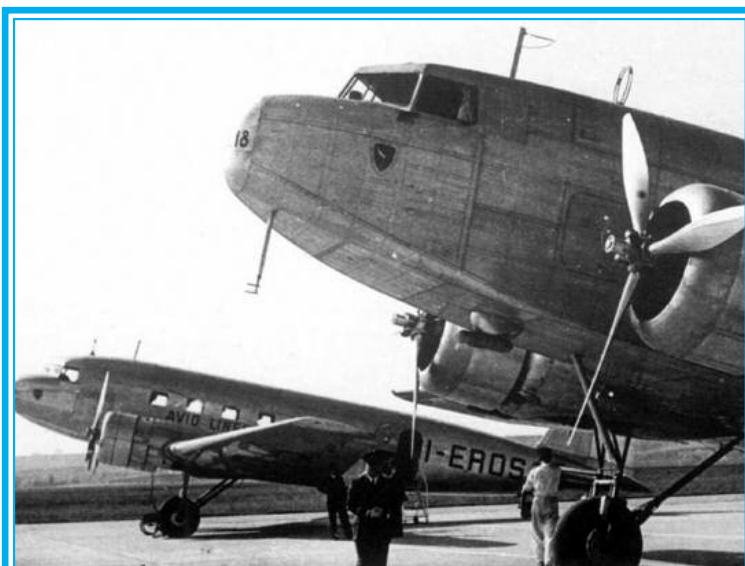
La specialità Trasporti era presente anche in A.O.I., dove i velivoli civili ivi disponibili costituirono varie *Squadriglie di collegamento*. La flotta era composta da 9 SM73, 17 CA 111, 9 CA133C più 3 CA133 Sanitari e 6 CA 148.

Al contrario dei *Nuclei di Comunicazione* che avevano mantenuto la stessa struttura tecnico operativa del tempo di pace, fornendo una piena operatività iniziale, la situazione dei *Reparti T* di nuova costituzione era molto critica: mancava il personale di volo e quello tecnico di terra; gli equipaggi non erano addestrati sul nuovo velivolo SM82 (*che era particolarmente complesso*); si dovevano organizzare i cicli manutentivi e mancavano le parti di ricambio. Nonostante questi problemi, i *Reparti T* vennero, da subito, chiamati ad operare per trasportare urgentemente materiale bellico e personale verso la Libia, l'Egeo e (*dal 15 giugno*) verso l'A.O.I.

I collegamenti nel 1940

I primi collegamenti con l'A.O.I. vennero organizzati e pianificati dal T. Col. Umberto Klinger (*Già presidente dell'Ala Littoria, richiamato in servizio presso lo Stato Maggiore del Comando SAS. organizzò e partecipò ai primi collegamenti con l'A.O.I., Fu poi comandante del 114° Gruppo Autonomo di Bombardamento Terrestre su velivoli SM82B e Capo di Stato Maggiore dei Servizi Aerei Speciali*) con i velivoli SM83 e SM75 dei *Nuclei Collegamento della LATI* che fino al 4 agosto

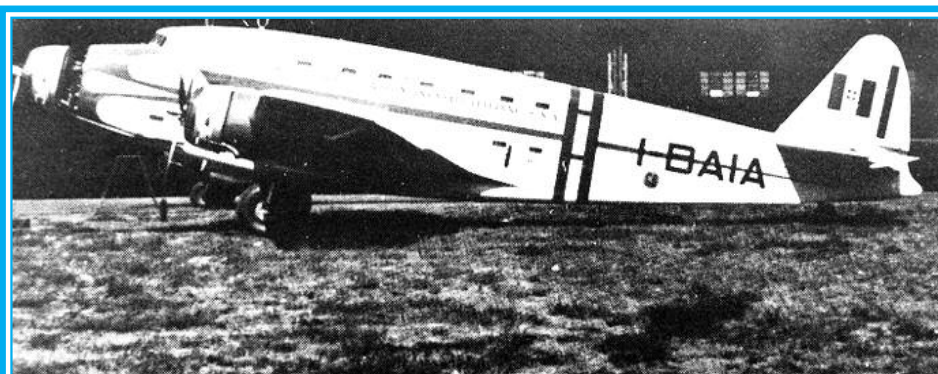
effettuarono 22 voli. Dal 27 luglio si iniziò ad impiegare i nuovi, più capaci, velivoli SM82 del 149° Gruppo T (*modificati con l'ag-*



Douglas DC 2 e FIAT G 18 (in primo piano) dell'ALI

giunta di 2 serbatoi alari ed alcuni nelle fusoliere per consentire il trasporto di aerei da caccia).

Dall'ottobre del 1940 i velivoli da trasporto furono chiamati a supportare un nuovo fronte di guerra, quello contro la Grecia, voluto da Mussolini e Galeazzo Ciano nonostante il parere negativo formulato dallo Stato Maggiore Generale. Dopo i primi successi iniziali le truppe italiane si trovarono di fronte un esercito greco, ben preparato e superiore in numero che invece di sfaldarsi, come presupposto dai sostenitori dell'attacco, passò all'offensiva e le nostre truppe furono costrette a retrocedere rischiando di essere sopraffatte e cacciate dall'Albania.



SM 82 I-BAIA impiegato dalla LATI per le rotte Atlantiche

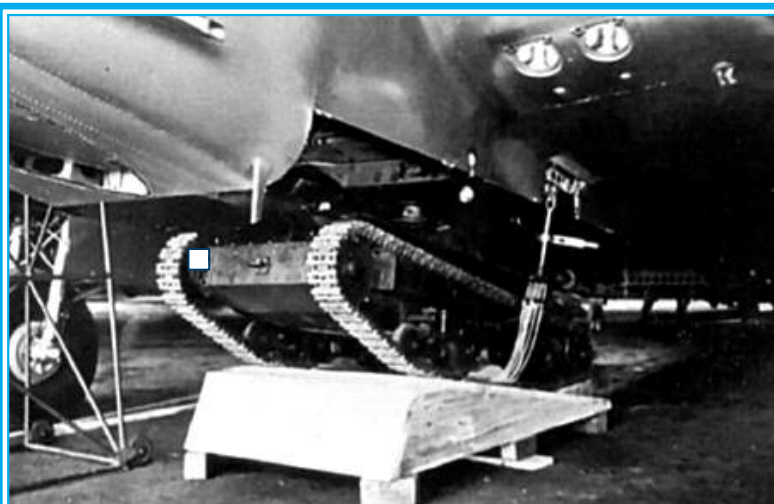
tutta la Cirenaica, fermandosi, il 9 febbraio, ad El Ageila ai confini con la Tripolitania.

Di nuovo, in questo triste ripiegamento, i *Gruppi Trasporti* e i *Nuclei di Comunicazione* del S.A.S. furono chiamati a fronteggiare le numerose richieste di invio urgente di uomini e materiali per cercare di arrestare o per lo meno ritardare l'avanzata britannica.

I velivoli, al rientro in Italia, trasportavano civili italiani che volevano abbandonare la Cirenaica per l'approssimarsi del nemico, non senza inconvenienti in quanto i caccia nemici attaccavano tutti i velivoli italiani anche quelli da trasporto con le insegne della Croce rossa.

Alla fine del 1940 i *Gruppi T* avevano in carico 56 velivoli; nei soli collegamenti con la Libia, nei primi sei mesi di guerra, avevano impiegato 356 velivoli, trasportato 584 ton. di materiale e 3.090 passeggeri.

Anche i *Nuclei di Comunicazione* furono impegnati nei collegamenti con la Libia, effettuando 4.108 ore volo, trasportando 190 ton. di materiale, 287 ton. di posta e 7.660 passeggeri.



SM 82 sperimentale modificato per trasporto di un carro L3

Lo Stato Maggiore dell'Esercito chiese pertanto alla Marina e all'Aeronautica di trasportare quanti più soldati e materiale fosse possibile per evitare il tracollo. Tutti i velivoli del SAS e dei Nuclei di Comunicazione furono coinvolti in questa attività di trasporto d'emergenza che si protrasse per tutto il periodo invernale fino alla primavera del 1941.

La campagna di Grecia ebbe termine nell'aprile del 1941, notevole fu l'impegno dei velivoli del S.A.S. ai quali si affiancarono quelli di un Gruppo da Trasporto tedesco (con 65 velivoli *Junkers Ju52* rischierati a Foggia) che trasportarono in totale dall'Italia in Albania 54.716 uomini (28.871 dai tedeschi), 6.243 ton. di materiale (2.904 dai tedeschi) e dall'Albania in Italia 16.330 uomini (10.941 dai tedeschi) quasi tutti feriti. Gli inglesi approfittando della crisi Italiana in Grecia, l'8 dicembre attaccarono in Libia e praticamente distrussero l'esercito del Gen. Graziani, occupando



L'oasi di Giarabud

Notevole fu anche l'impegno del 145° Gruppo, rischierato in Libia, che effettuò 3.200 ore di volo trasportando 1.140 ton di materiale e 11.600 passeggeri, distinguendosi nei rifornimenti al fronte e alle oasi interne del deserto, fra le quali Giarabud, accerchiata dagli inglesi dal 7 dicembre che, alimentata dai soli aviolanci di materiali e generi alimentari, dette vita ad un'epica resistenza conclusasi nel marzo del 1941.



SM 75 con le insegne della Croce Rossa impiegato nei collegamenti con Gondar

I collegamenti nel 1941

Con la caduta di Bengasi ci fu un temporaneo fermo delle missioni per l'A.O.I., riprese poi, partendo dai più lontani aeroporti della Tripolitania, a causa della grave situazione presente nella lontana colonia.



SM 73 nelle operazioni in A.O.I.²

Infatti, come conseguenza strategica della perdita della Cirenaica, ci fu da parte inglese la possibilità di inviare rinforzi in Sudan e Kenia ed avviare l'offensiva contro l'A.O.I.. Questa ebbe inizio nel gennaio del 1941 partendo dal Kenia contro la Somalia e, nel febbraio, dal Sudan contro l'Eritrea, sfondando le nostre linee di difesa (nonostante una strenua resistenza a Cheren), fino alla resa del Duca d'Aosta avvenuta all'Amba Alagi il 17 maggio 1941.

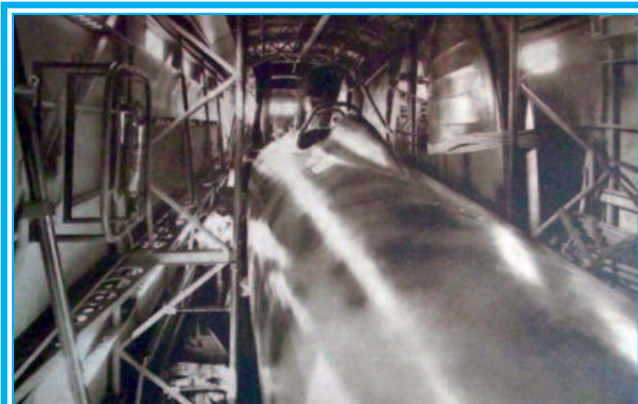
(2) Tre SM73 che operavano in A.O.I (I-NOVII/ARCO/VADO) vennero autorizzati a rientrare in Italia. Al Comando del Ten Max Peroli decollarono da Addis Abeba il 03/05 con scalo a Gedda nella neutrale Arabia Saudita. Da qui, malgrado varie difficoltà tecniche e meteorologiche, decollarono il 7 maggio per Bengasi che raggiunsero dopo 10 ore di volo, per proseguire poi per Tripoli e terminare a Ciampino (13/05/41).

Nonostante la resa all'Amba Alagi, i collegamenti verso l'A.O.I. rimasero ancora attivi perché a Gondar un caposaldo italiano resisteva ancora agli attacchi britannici (fino al novembre del 41). Per questi collegamenti si tornò ad impiegare i velivoli SM75 in quanto, nella versione GA, avevano maggiore autonomia (e mi-

nor spazio di atterraggio e decollo) rispetto agli SM82. Per l'indisponibilità di carburante a Gondar, i velivoli dovevano atterrare nel campo etiopico, scaricare il materiale, imbarcare i civili che volevano rientrare in patria e ripartire subito verso l'aeroporto francese di Gibuti, da dove potevano fare rifornimento e tornare (con un volo di circa 4000km) in Libia. I francesi richiesero che tali velivoli avessero dipinti sulle ali e nella fusoliera i contrassegni della

Croce Rossa (cosa giusta perché, al ritorno, trasportavano civili o feriti che rientravano in Italia). Nonostante ciò uno dei due velivoli SM75 GA impiegato in tali voli venne attaccato ed incendiato dai caccia inglesi proprio sull'aeroporto di Gibuti. L'altro velivolo GA venne subito inviato a Gibuti per recuperare il personale ma anche questo velivolo andò perso per avverse condizioni sul cielo dell'Etiopia, interrompendo così i voli con Gondar, fermandoli a 10 (dal giugno all'ottobre del 1941).

Per tutto il periodo della guerra in A.O.I. (ago. 40-ott. 41) vennero effettuati dai velivoli del S.A.S. 330 viaggi (di andata e ritorno), con un totale di 5.900 ore di volo, trasportando 1.770 passeggeri, 227 ton. di materiali (tra questi una officina completa Pirelli per la costruzione di copertoni, 51 caccia CR42 e 15 motori d'aereo), 52,5 ton. di bagaglio e 81 ton. di posta. I velivoli del S.A.S. persi per incidenti o attacchi nemici furono in totale 13. Nel settore Mediterraneo, con l'intervento determinante dei tedeschi, nella primavera del 41, venne occupata tutta la Grecia



SM 82 con stivato a bordo un CR 42



SM 82 impiegato nei collegamenti con le oasi del Fezzan Libico

(terminata con l'aviosbarco e l'occupazione dell'isola di Creta, nel giugno del '41). In Libia con l'aiuto dell'Africa Korps del Gen. Rommel, dal 24 marzo al 13 aprile, venne ripresa la Cirenaica ad eccezione della piazzaforte di Tobruk. In particolare gli SM82 del 146° e 149° Gruppo vennero impiegati per il trasporto del materiale alle nostre truppe motorizzate durante la riconquista della Cirenaica effettuando spesso atterraggi nel deserto in terreni non preparati. Il S.A.S. oltre ad effettuare i trasporti militari verso la Grecia e la Libia, durante le rispettive avanzate, nel periodo maggio-giugno partecipò, insieme ai tedeschi, ai collegamenti verso l'Iraq per supportare la rivolta di Rascid Ali contro gli inglesi. Il 149° Gruppo T effettuò in totale 18 missioni, per trasportare materiale e personale in supporto alla 155^a Squadriglia del 6° Stormo da caccia su Fiat CR42 che la Regia Aeronautica aveva rischiato a Mosul (23 maggio-5 giugno). Gli inglesi dopo la conquista dell'Iraq, attaccarono la Siria ed il Libano francese, anche qui il S.A.S. intervenne, effettuando 12 missioni per inviare aiuti e rimpatriare i connazionali ivi residenti.

A causa dei problemi nell'invio di materiali e uomini via nave in Libia, per gli affondamenti dei nostri mercantili, da parte di navi o aerei nemici provenienti da Malta, vennero richiesti più trasporti aerei al S.A.S. che, comunque, non furono sufficienti ad arrestare una seconda offensiva britannica, iniziata il 18 novembre,



CA 133 impiegato nei collegamenti sanitari nel fronte russo

terminata il 10 gennaio 1942 con la rioccupazione di tutta la Cirenaica.

Riassumendo, l'attività del S.A.S. verso la Libia, per il 1941, fu di 17.658 passeggeri e 2.177 ton di materiale trasportato in andata e 23.030 passeggeri e 1.161 ton di materiale rientrato in Italia.

L'attacco alla Russia e l'invio di un Corpo di Spedizione Italiano in Russia (CSIR diventato poi nel 1942 Armata, ARMIR) aprì un nuovo fronte di collegamento per il S.A.S. con l'impiego di velivoli SM73 del 148° Gr. e del Nucleo Collegamento dell'Ala Littoria nelle tratte Roma-Milano-Venezia-Bucarest e di velivoli SM81 della 245^a e 246^a Sq.

dal fronte russo a Bucarest. Sul fronte russo furono impiegati anche 3 CA 133 Sanitari, in grado di ospitare fino a 6 feriti barellati e 4 seduti.



SM 81 impiegati sul fronte russo

Nel frattempo, il 1° dicembre 1941 il Gen. D.A. Vincenzo Velardi assunse il Comando del S.A.S. e il T.Col Umberto Klinger ne divenne Capo Stato Maggiore.

A tutto il 1941 i **Gruppi T** avevano effettuato 7.849 missioni volando per 40.909 ore, trasportando 109.892 passeggeri e 11.839 tonnellate di materiale.

I collegamenti nel 1942

Il Gen. Velardi, nuovo Comandante del S.A.S., volle accentrare tutti i velivoli SM82 nelle basi metropolitane per utilizzarli come forza strategica di manovra, lasciando nei teatri operativi gli altri tipi di velivoli da trasporto. Con la disponibilità dei nuovi velivoli SM82 (costruiti dalla SIAI in 70 esemplari nel 1940, 80 nel 1941 e 150 nel 1942), vennero trasformati e/o costituiti nuovi reparti T, in particolare:

il 1° gennaio 1942, venne costituito il **Gruppo Complementare del S.A.S.** sull'aeroporto di Roma Littorio, con il compito di addestrare i nuovi equipaggi di volo ed effettuare, quando necessario, voli di collegamento;



SM75 GA I-BUTI costruito nel 1942³

il 18 gennaio 1942, il **18° Stormo** (37° Gr. con 47^a e 48^a Sq. e 56° Gr. con 222^a e 223^a Sq) ad Orvieto, già da bombardamento, divenne **Trasporto** con alle dipendenze anche la **246^a Sq.** a Stalino la **245^a Sq.** a Saporoschje e la **247^a Sq** a Bucarest; il 1° febbraio 1942, il **44° Stormo T** (146° e 149° Gr) si rischiò sull'aeroporto del Littorio e il **45° Stormo T** (147° e 148° Gr) a Ciampino Nord;

il 5 marzo, il **148° Gruppo** cessò di dipendere dal 45° Stormo T, per diventare autonomo;

il 10 marzo il **37° Gruppo** cessò di dipendere dal 18° Stormo e passò al 45° Stormo;

il 20 marzo venne costituito il **48° Stormo T** sull'aeroporto di Centocelle sud con il 148° Gr. che cessò di essere autonomo e il nuovo 144° Gr. su velivoli SM82; il 25 giugno 1942 si costituì il **57° Gruppo T** con velivoli SM81 alle dipendenze del 18° Stormo.

I velivoli del **S.A.S** avevano raggiunto nel mese di giugno del 1942 le 114 unità nei Reparti T e 45 nei Nuclei di Collegamento che aumentarono ad ottobre rispettivamente a 125 e 56 unità.

Il velivolo SM82 era stato attrezzato anche per il lancio di 32 paracadutisti. Venuto a mancare l'attacco su Malta, dove era previsto l'impiego in massa di tali velivoli per il lancio della divisione

paracadutisti Folgore, il velivolo fu impiegato operativamente solo nell'aprile del 41, sull'isola di Cefalonia con il lancio di 80 paracadutisti, e nel gennaio-giugno 43 in Nord Africa con il lancio dei sabotatori del X Reggimento Arditi e dell'A.D.R.A..

Per quanto riguarda le manutenzioni dei velivoli, con la costituzione degli **Stormi T** e delle relative SRAM (*Squadra Riparazione Aerei e Motori*) negli aeroporti nazionali, il servizio iniziò finalmente a funzionare a pieno regime senza quelle carenze di

mezzi, materiali e personale finora ad allora riscontrato.

(3) *L'SM75 GA I-BUTI, fa parte della produzione del 1942, (23 velivoli costruiti, con ala e coda tipo SM82 con peso a vuoto di 10400kg e massimo di 18700kg ed autonomie dell'ordine dei 4500km. 2 esemplari vennero realizzati con vano portabombe inferiore munito di portelloni che furono impiegati per il bombardamento dell'aeroporto di Gura in Eritrea (23-24 maggio 1943) con un volo senza scalo Rodi-Gura-Roma di 6418km effettuato in 24 ore di volo continuative.*

Sempre per migliorare la gestione dei velivoli venne deciso di costituire lungo le direttrici dei principali collegamenti aerei dei **Comandi base S.A.S.**, in particolare a Castelvetro (verso la Tripolitania), Lecce (verso la Cirenaica), Atene Tatoi (verso la Cirenaica e l'Egitto) e Bucarest (verso la Russia).

Nell'estate del 1942 diventò impellente, da parte degli aerei del S.A.S., trasportare anche il combustibile per alimentare le truppe motorizzate Italo Tedesche, a causa delle notevoli difficoltà



SM 82 utilizzato per il lancio dei Paracadutisti

che si avevano ad inviarlo via nave, perché, la base di Malta che non era stata occupata dalle truppe dell'Asse per consentire l'avanzata di Rommel in Egitto, era tornata ad essere estremamente pericolosa per il traffico marittimo italiano.

Nell'anno 1942, il velivolo **SM75 GA RT MM 60537** (con motori A.R. 128RC18 da 860CV) compì un'impresa aviatoria eccezionale ed unica nel suo genere: il collegamento aereo **Roma-Tokio**. L'aereo, partito da Roma per un aeroporto (vicino Kiev) in

Ucraina, il 30 giugno con il pieno di carburante decollò verso l'estremo oriente, sorvolando i territori nemici dell'Unione Sovietica, raggiungendo dopo un volo di 6000km un aeroporto della Cina occupata dai giapponesi, da dove poi raggiunse la capitale Tokio.

Nel viaggio di ritorno, effettuato con una rotta spostata più a sud, dopo aver atterrato ad Odessa (*volo di 6350km*) ripartì per Roma atterrando il 21 luglio, accolto dalle massime autorità militari e civili (*L'Italia avrebbe voluto anche instaurare un regolare collegamento aereo, i giapponesi però rifiutarono tale proposta, ufficialmente perché non volevano irritare l'Unione Sovietica, in quanto non erano in guerra, più probabilmente perché non disponevano di un velivolo da trasporto con tale capacità di autonomia*).

Con lo sbarco degli angloamericani nell'Africa Settentrionale Francese (8 nov. 1942 e conseguente occupazione italo-tedesca della Tunisia) e la ritirata dall'Egitto dal 5 nov. 1942, a seguito della battaglia di El Alamein, vinta dagli inglesi, la situazione delle truppe dell'Asse in Africa divenne tragica.

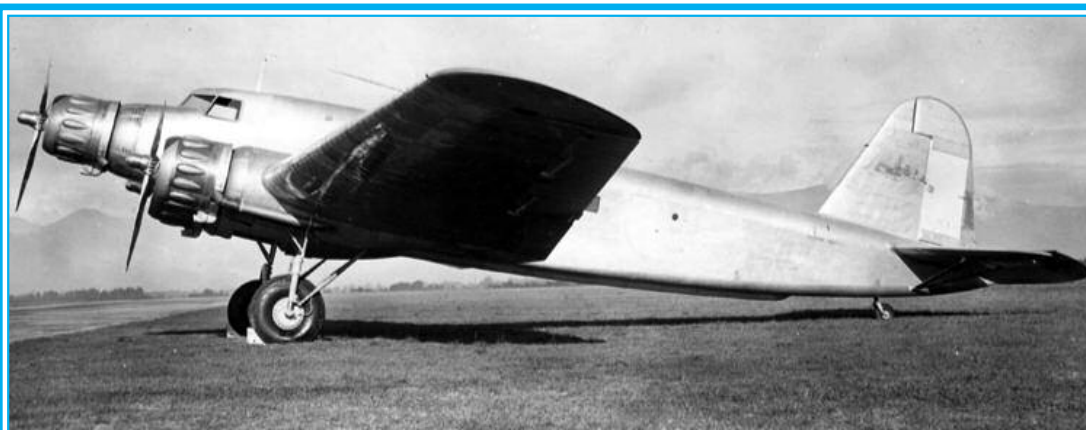
La guerra nel Mediterraneo, con il massiccio intervento americano, cambiò in maniera determinante a favore degli Alleati che acquisirono anche una netta superiorità aerea, facendo aumentare,



SM 75 GA RT impiegato nel Raid Roma Tokio

I collegamenti nel 1943 e dopo l'Armistizio dell'8 settembre.

Con la perdita degli aeroporti dell'Egitto e della Cirenaica il Comando S.A.S. spostò le sue basi di rischieramento dalla Grecia alla Sicilia, iniziando così l'epopea degli "aeroconvogli" verso la sponda Africana dove subirono gravissime perdite per i continui attacchi dei velivoli alleati. Persa la Libia, il S.A.S. continuò i collegamenti con la sola Tunisia con una media di 50 voli giornalieri (con SM82, G12, SM81, SM75), arrivando a metà marzo a 100-120 voli giornalieri (*insieme ai velivoli da trasporto tedeschi Junkers 52 e Messerschmitt Me263*).



L'elegante trimotore FIAT G 12⁴

(4) FIAT G 12, costruito in più di 70 esemplari dal 1940 era destinato in origine per i voli transalpini. Fu realizzato in più versioni (Civile, Trasporto militare, Grande autonomia) e venne impiegato dal S.A.S. nel 147° Gruppo e nel Nucleo ALI nelle rotte Europee, la Libia e la Tunisia.

in maniera vertiginosa, le perdite dei velivoli italo tedeschi, in particolare degli indifesi velivoli da trasporto che continuarono, comunque e senza sosta, a portare aiuti, benzina e materiali nei vari teatri di battaglia.

Nel 1942 le attività di aerotrasporto per la Libia svolte dal SAS furono di 13.355 viaggi in andata e ritorno trasportando 186.755 passeggeri (43.969 civili), 10.781 ton. di materiali (400 motori e 112 siluri) e 1.098 ton. di posta, subendo la perdita di 45 velivoli.

Le perdite, che già erano sensibili, aumentarono a dismisura, il 10 aprile un nostro aeroconvoglio composto da 8 SM82 del 44° St. 10 SM82 del 45° St., e 2 SM75 dei Nuclei Collegamenti venne attaccato dai caccia nemici: si salvarono solo 8 SM82, tutti gli altri aerei si persero in mare con solo pochi superstiti recuperati dalle nostre navi soccorso. Il 19 aprile un altro aeroconvoglio di 10 SM82, 4 G12 ed 1 SM75, benché scortato dai nostri caccia, venne attaccato e nessuno dei velivoli riuscì ad arrivare in Tunisia. Anche gli aerotrasporti tedeschi subirono perdite notevoli,



SM 82 in Aeroconvoglio verso la Tunisia

basti pensare che il 18 aprile ben 65 Ju 52 furono abbattuti dai caccia alleati.

L'agonia durò ancora pochi giorni in quanto le truppe italo tedesche si arresero ed il 7 maggio l'SM75 I-MASO fu l'ultimo velivolo ad abbandonare il suolo tunisino per rientrare in Italia.

Nei soli collegamenti aerei con la Tunisia, tra il novembre 1942 e il maggio 1943, vennero effettuati 5.318 voli, trasportati 71.892 passeggeri e 5.126 ton di materiali; altissime furono le perdite: 82 velivoli, principalmente SM82 e G12 con 220 membri di equipaggio.

Con la disfatta dell'ARMIR in Russia, nel marzo del '43, rientrarono in Italia anche la 245^a e 246^a Sq, che fino ad allora erano state impiegate nei collegamenti con le nostre truppe.

Nel 1943 il S.A.S. giunse al massimo della sua consistenza con circa 600 piloti di cui più di 100 per ogni Stormo (18° Stormo a Orvieto, 44° Stormo a Fano; 45° Stormo a Rimini; 48° Stormo a Ferrara); 30 piloti al Gruppo Complementare a Roma Littorio e alla 248 Sq. Autonoma a Foligno; 80 piloti al Nucleo Ala Littoria, 25 al Nucleo Avio Linee e 20 al Nucleo Lati. Al maggio del 1943 l'attività complessiva effettuata dai velivoli del S.A.S. dall'inizio della guerra si può riassumere in 44.000 viaggi, 580.000 passeggeri e 40.000ton di materiale trasportati con la perdita di 210 velivoli e 430 membri di equipaggi. La perdita della Tunisia fu il prologo per l'attacco al territorio italiano, prima sull'isola di Pantelleria, che si arrese l'11 giu-

gno e poi con lo Sbarco in Sicilia avvenuto il 10 luglio.

I velivoli SM82 visto il buon rendimento fornito nel loro impiego, erano stati ordinati in 113 esemplari anche dalla Germania. All'armistizio solo 33 velivoli erano stati consegnati, la Germania venne però in possesso di ulteriori 200 esemplari nelle requisizioni fatte sui campi italiani occupati e di altri 120 di nuova costruzione prodotti dalla Siai Marchetti.

Il 25 luglio 1943 cadde il fascismo, Benito Mussolini fu imprigionato ed il Re Vittorio Emanuele III affidò il governo al Maresciallo Badoglio che dichiarò di continuare la guerra a fianco della Germania, cercando, in segreto, degli abboccamenti con gli Alleati per un disimpegno dalla guerra, utilizzando proprio i velivoli del S.A.S. nei viaggi verso la Spagna, il Portogallo ed i territori occupati dagli alleati. L'8 settembre fu dichiarato l'armistizio senza condizioni, il Re fuggì al Sud con Badoglio e le forze armate vennero lasciate senza ordini precisi.

Tutto l'apparato militare italiano si disciolse: il Nord e il Centro dell'Italia venne preso dai tedeschi (con Mussolini "liberato" venne poi costituita la Repubblica Sociale Italiana) il Sud venne occupato dagli alleati (con il Re e Badoglio a capo del governo).

Anche i magnifici **Reparti T** della Regia Aeronautica vennero sciolti e tutti i loro velivoli vennero requisiti dai tedeschi. Tra



SM 82 con insegne tedesche

questi c'erano anche i nuovissimi velivoli Piaggio **P108 C** (Civile), **P108T** (Trasporto Militare) e Savoia Marchetti **SM95**. Alcuni aviatori con i pochi velivoli che si trovavano (o si erano poi recati) al Sud, vennero incorporati nel 1° **Raggruppamento bombardieri e trasporto** dell'Aeronautica Cobelligerante; altri aviatori con velivoli SM81 e SM82 (forniti dai tedeschi) rimasero a combattere al nord e costituirono i **Gruppi Trasporti Terracciano e Trabucchi** dell'aviazione Repubblicana che vennero impiegati sul fronte russo. Tutti gli equipaggi, sia al Nord sia al Sud, continuarono a compiere il loro dovere e a volare con coraggio e abnegazione fino alla fine delle ostilità.

IL VOLO INDIVIDUALE

La storia e lo sviluppo del sogno di Icaro nel 2020

di Francesco Falcucci

Leonardo da Vinci fece rompere una gamba ad un suo aiutante, e George Cayley tentò di fare la stessa cosa al suo cocchiere che, dopo aver planato per 200 metri nel 1804, dette le dimissioni terrorizzato da quella esperienza. Finalmente nel 1891 Otto Lilienthal inizia i suoi esperimenti con alianti dal carrello casereccio. E dal 1891 al 1896 fece 2000 planate (*Però in un incidente di volo*). Finalmente il sogno di Icaro riprende vigore e ci porta in un battibaleno ad avere oggi il dominio dell'atmosfera; ma l'uomo ha sempre sognato di librarsi libero nell'aria sperando di carpire i segreti che permettono agli uccelli di dominare la terza dimensione. Ho la particolare fortuna di vedere, comodamente da casa mia, anche un paio di volte l'anno dei gabbiani che imparano a volare, li seguo attentamente fin dai loro primi goffi tentativi in cui allenano i muscoli potenti provando a seguire i genitori ma, all'inizio, rimanendo miseramente vicino al terreno. Fanno lo stesso errore di Leonardo da Vinci che pensava di volare battendo le ali, poi improvvisamente, dopo tanti giorni di sforzi e di prove inconcludenti, ecco l'intuizione: allungano il collo, spostano avanti il baricentro, le ali battendo danno spinta lungo il corpo, con il moto orizzontale cominciano finalmente a dare portanza ed essi pren-



I disegni di Leonardo per il volo individuale

impotenza perché la natura non mi ha dato quelle ossa forti e leggerissime, quei muscoli enormi e quelle ali piumate.

Certo l'uomo oggi vola ma non così come può fare un uccello, libero di andare dove vuole, come voleva fare Icaro e quanti altri certamente lo hanno emulato nel passato ma di cui non abbiamo ricordo perché la storia fa una cernita dei fatti che ci tramanda ed in generale ricorda meglio le vittorie che le sconfitte. Noi, razza orgogliosa, padrona del mondo, siamo purtroppo debolissimi e privi di armi naturali, disponiamo di una potenza media di circa 80 W appena, quanto una lampada a filamento, quanto un piccolo ventilatore, che possiamo protrarre faticosamente per alcune ore, ma non riusciremo mai ad erogare un solo KWh in un intero giorno lavorativo. Insomma con 80W medi dove possiamo mai andare? Sono stati fatti tentativi di volo umano a pedali sfruttando la capacità di un atleta di erogare, per pochissimi minuti, una potenza di picco di 800 W, ma sono rimasti a livello di curiosità e di record.

Nei film tutti abbiamo visto, dopo lo zaino di 007, Iron Man volteggiare con dei razzi nei palmi delle mani e nelle piante dei piedi finché un inventore inglese, Richard Browning, CEO della Gravity Industries, non ha pensato di sfruttare dei jet per grossi aeromodelli ed ha costruito il suo **Suit Daedalus**.



Otto Lilienthal durante una planata

dono velocità tra le grida esultanti e di incoraggiamento dei genitori e lo sguardo apparentemente indifferente del fratello minore ancora dedito ai suoi saltelli. Ed io sento fortissimo il senso di

Si tratta di un giubbotto dotato di un motore da circa 30 Kg di spinta massima sulla schiena e da quattro motori di pari potenza montati a coppie in corrispondenza delle braccia. Questi cinque reattori, consumano molto e finiscono in 4 minuti il carburante imbarcato che posso stimare in qualcosa dell'ordine dei 18-20 litri. I propulsori delle braccia, al massimo della spinta, sviluppano una forza che può raggiungere i 60 Kg per ciascuna mano e credo che sia un carico non indifferente e certamente non agevole da direzionare e sopportare a lungo anche se i motori sono montati su una struttura che agevola la manovra. Il corpetto motorizzato deve essere molto aderente perché è il basamento del motore dorsale, un casco integrale protegge il viso e penso debba adeguatamente proteggere soprattutto le orecchie dall'urlo dei piccoli reattori.

Come è organizzata la regolazione della potenza per ogni jet non è indicata, comunque chi è interessato può partecipare ad un corso dove, in una giornata, si effettuano vari voli, anche sospesi ad una gru, seguiti da un istruttore alla modica cifra di 40.000£ (la società informa che nel prezzo sono compresi i pasti e gli ausili didattici), e che dovrebbe essere sufficiente per padroneggiare il mezzo. La velocità massima è prevista dell'ordine di 90 Km/h mentre la quota raggiungibile, ma caldamente non consigliata, supera i 2.000 piedi. Per gli interessati a fare quota, vista l'esiguità dell'autonomia disponibile, informo che non



*Il jet Suit **Daedalus** della Gravity Industries
in vendita a Londra per 440.000£*



*Flyboard Air di Franky Zapata
si nota il getto dei 6 motori*

sembra esserci posto per un paracadute a meno di non pensare al pacco ventrale di aeronautica memoria. Franky Zapata, a bordo del suo Flyboard Air, si è esibito sotto gli occhi pieni di orgoglio del presidente Macron durante la sfilata del 15 luglio 2019, mentre la folla, che era stata preavvertita del suo arrivo dall'urlo dei piccoli reattori, ha ricordato a lungo l'esibizione per l'odore di cherosene che è rimasto nell'aria ad indicare che parte del carburante se ne è uscito incombusto dagli ugelli di scarico come d'uso nei motori a jet. Successivamente Zapata ha tentato di attraversare la Manica, con un rifornimento intermedio, e, dopo essere finito in acqua la prima volta, ha portato a termine l'impresa con un ingombrante e pesantissimo serbatoio che non fa parte della configurazione standard. Osservando le foto e le caratteristiche dichiarate dall'inventore, il sistema è costituito da una piccola piattaforma sotto i piedi del pilota contenente ben sei motori a jet, che stimo ognuno da almeno 20 Kg di spinta, con un consumo dell'ordine di mezzo litro al minuto, su cui l'operatore sta in piedi mentre indossa uno zaino, che probabilmente contiene il combustibile che si volatilizza col flusso che stimo in ben tre litri al minuto riducendo rapidamente la durata del volo. Il fatto che il centro di spinta sia di molto sotto il baricentro non crea particolari problemi, almeno secondo Zapata, perché il controllo di assetto è devoluto al senso dell'equilibrio e ad un potente sistema di calcolo, gestito da un telecomando a forma di manopola, che libera il pilota da particolari problemi. L'esperienza che Zapata ha fatto sui sistemi Flyboard acquatici, quelli che si vedono

con due getti che scaturiscono dai piedi, indica come sia agevole mantenersi in piedi su una piattaforma dotata della spinta sufficiente da sollevare il nostro peso. Lo sforzo sulle gambe è dell'ordine di quello normalmente sostenuto e pertanto non sembra siano necessarie particolari doti fisiche, confermate dai filmati pubblicitari in cui, nascoste dal casco e dalla tuta, si intuiscono le forme di una giovane donna.

La piattaforma con i propulsori pesa complessivamente circa 20 Kg e quindi appare di facile trasporto rendendo il sistema molto interessante per impieghi in cui non è essenziale passare inosservati perché i piccoli jet fischiano in modo impressionante girando a regimi che arrivano a più di 100.000 giri al minuto. È la dimostrazione che oggi, se vogliamo sistemi compatti e dotati di grande potenza, dobbiamo rivolgerci al classico abbinamento carburante-motore a combustione interna.

Il piccolo sistema che ha riscosso tanta attenzione alla sfilata francese è quindi capace di far godere di una libertà in volo meravigliosa, purtroppo di brevissima durata perché sulla schiena del pilota non si possono mettere molto più di venti litri, riducendo l'endurance complessiva a circa 6 minuti e con la necessità di usare delle protezioni auricolari perché il rumore generato è veramente importante.

Se vogliamo volare liberi come gli uccelli non possiamo portarci dietro troppa roba perché le nostre capacità di carico sono limitate. I propulsori più compatti sono i turbogetto che alle piccole potenze sono particolarmente assetati, basta pensare che i motori scelti consumano ciascuno più o meno quanto il Rotax 914 del Predator da 84,5 KW che è un motore turbocompresso a quattro cilindri.

In passato, visto che il rendimento di un motore a getto aumentava all'aumentare della potenza, si è cercato di ridurre il numero di propulsori imbarcati, inoltre si notava che, in un motore, il consumo specifico tendeva ad aumentare al diminuire della spinta, e quindi si progettavano aerei che avessero la crociera con un setting motore attorno al valore del 70-80%. Spesso si è accettato di usare due o più motori più per motivi di sicurezza che per altre considerazioni.

Oggi si affacciano sul mercato degli interessanti propulsori con caratteristiche molto diverse, per ora disponibili in una fascia compresa entro i 300 Kw: i propulsori elettrici. Tali apparati vedono ridurre sempre più i loro pesi e volumi ed hanno

rendimenti elevatissimi irraggiungibili per i motori a combustione interna.

Per produrre una forza richiedono l'accoppiamento ad una elica, che nei multicotteri può essere a passo fisso, per cui la loro prestazione di sollevamento è funzione oltre che della potenza disponibile anche del diametro e del passo dell'elica. Si nota infine che, scelto il motore e l'elica, la potenza necessaria per sollevare un peso unitario, detta efficienza, diminuisce all'aumentare della potenza, cioè, a differenza del jet, conviene lavorare per la maggior parte del tempo lontano dalla potenza massima disponibile o in altri termini conviene aumentare il numero di motori, riuscendo così a ridurre i consumi. Siamo di fronte ad apparati che promettono di far andare in volo macchine di forme innovative e siamo agli albori di questa rivoluzione.

Se pensiamo ai propulsori elettrici purtroppo, anche nel caso di piccole potenze, là dove il rendimento del turbogetto è fortemente ridotto, le soluzioni elettriche non sono ancora paragonabili da un punto di vista di volumi, di peso complessivo della macchina e delle sue prestazioni. Per fare un confronto con un sistema elettrico oggi disponibile ed impiegato operativamente dalla Polizia del Dubai, possiamo considerare la Scorpion S-3

che pesa a vuoto, tra struttura in carbonio, batterie e motori, soltanto 114 Kg ed ha un'autonomia dell'ordine dei dieci minuti minimi se si vuole andare al massimo della velocità, ma che può arrivare a 25 minuti accettando di stare bassi (effetto suolo?) e volare più piano.

La società costruttrice, la russa Hoversurf, dichiara che a bordo ha una batteria da 12,3 KWh e che è mossa da 4 motori da 33 Kw ciascuno capaci, con le ampie eliche tripala, di dare una spinta massima ascensionale di 364 Kg. Questo eccesso di potenza permette non solo ampia manovrabilità ed ac-

celerazione ad una macchina che prevede una velocità massima di 70 Km/h, ma anche di portare del carico utile.

Qualche dubbio su come sia possibile contenere il peso a vuoto della macchina ad appena 114 Kg resta perché una batteria di oggi difficilmente può immagazzinare più di 0,1 KWh per Kg, ma la ditta assicura di avercela fatta con una tecnologia ibrida Litio Manganese Cobalto.

Secondo Musk la sua famosa auto Tesla può vantare una batteria capace di ben 0,18 KWh/Kg, però ne è esplosa una in parcheggio pochi mesi fa e questo fa pensare che tale densità di potenza



Lo Scorpion S-3 della Polizia di Dubai

non sia una capacità ancora stabile e matura. Le batterie della Tesla, per contenere 12,3 KWh peserebbero almeno 68 Kg e quindi si vede bene che per la struttura, il controller, il necessario computer ed i motori resterebbero solo 46 Kg. Probabilmente questo valore estremamente ridotto è raggiungibile con l'uso appunto di parti in fibra di carbonio.

Un Kg di cherosene contiene 12 KWh ed allora il sistemino di Zapata in 6 minuti si beve ben 162 KWh, mentre lo Scorpion S-3 consuma, in più di dieci minuti, un po' meno dei 12,3 KWh nominali, però pesa molto di più. La proverbiale sete del motore a reazione viene qui in piena luce e ci conferma che se usiamo propulsori a combustione interna vediamo che il rendimento complessivo è molto basso, mentre l'elettrico ha un rendimento che teoricamente tende all'unità. Sotto i 250 KW il motore a turbina ha consumi specifici superiori a quelli di un motore a pistoncini che è più assetato di energia di un motore elettrico e più si scende di potenza minore è il rendimento. Ecco perché il jet usa 162 KWh per fare il lavoro che più o meno l'altra macchina compie con 12,3 KWh, ciò vuol dire che più del 80% del potere

calorico del carburante il minijet lo usa per sparare appunto calore nell'atmosfera e per generare rumore e vibrazioni oltre ai gas di scarico, peraltro tutte cose non desiderate.

Negli ultimi anni si sono viste molte realizzazioni completamente nuove per staccarsi dal suolo, addirittura oggi le stesse barche a vela volano con lo scafo tutto fuori dall'acqua mentre si prova a realizzare lo skate board volante di Marty McFly in Ritorno al Futuro. Se a luglio 2019 Zapata ha assordato la folla alla sfilata sugli Champs Elysées, un anno prima il canadese Alexandru Duru a Roma ha consegnato le pizze a domicilio molto più silenziosamente volando per le vie del centro con il suo multicottero. Non contento di questa prestazione si è esibito entrando nel set televisivo di Canale 5 a via Tiburtina a Roma. Il suo arrivo ha spettinato i capelli dei presenti, a causa del vento sollevato dalle otto ventole (*solo il presentatore Gerry Scotti non ha avuto alcun fastidio*) ed il rumore è stato elevato ma non troppo fastidioso. Se fosse entrato Franky Zapata lo spettacolo sarebbe stato interrotto per lo sconvolgimento, probabilmente sarebbe volata qualche poltrona, il rumore sarebbe stato inaccettabile e avremmo avuto una



Alexandru Duru il 20 ottobre 2018 entra volando sul set di una trasmissione televisiva

grande quantità di gas di scarico, sostanzialmente irrespirabili, nel teatro di posa con la immancabile sollevazione dei verdi ormai onnipresenti.

Da quello che oggi si trova disponibile su internet appare per tanto utile cercare di esaminare un po' più da vicino un sistema elettrico anche per vedere se ha potenziali impieghi militari. Prima di predisporre un progetto di massima, il compianto Gen. Licio Giorgieri, tanto tempo fa ci ha insegnato che bisogna disporre di un requisito, cioè di quello che serve effettivamente al futuro utente della macchina. Non voglio qui tornare con la nostalgia al bizzoso enorme computer analogico, una stanza piena zeppa di amplificatori operazionali chiamato da noi della Divisione Studio e Sviluppo Prototipi della Direzione Generale delle Armi ed Armamenti Aeronautici e Spaziali con l'affettuoso nome di Carolina, ed al suo sacerdote, l'impareggiabile matematico dott. Beri. Su Carolina si simulava, cinquanta anni fa, la risposta di macchine "future" come Tornado, MB 339 e AMX realizzando un sistema di simulazione capace di collegare tutte le prestazioni della macchina in modo che fosse possibile stabilire come sarebbero variate tutte cambiando un solo parametro per volta. Alcuni disegnatori, che le tecniche digitali hanno privato del loro lavoro negli anni '80 relegandoli nelle segreterie delle Divisioni, provvedevano infine a realizzare professionalmente i vari diagrammi che legavano i risultati ottenuti agli input tecnici. Insomma si poteva valutare, con una enorme fatica sconosciuta ai più, la dipendenza della prestazione, per esempio di velocità massima, dal carico utile, o dalla lunghezza della corsa di decollo e così via.

Adesso è tutto molto più semplice, almeno in certi settori, spesso basta guardarsi in giro su internet prendendo scorciatoie e sentendo le proposte delle ditte costruttrici, ma una volta si doveva essere capaci di confrontarsi nel dettaglio con i progettisti ed indirizzare le realizzazioni industriali per garantire la rispondenza del mezzo futuro alle esigenze operative, criterio fondamentale per impostare un progetto correttamente. Giorgieri ci teneva alla realizzazione dello studio dimensionante di costo efficacia che parte dal requisito e stabilisce la rispondenza di tutti i parametri di una macchina con possibilità di analisi di trade-off (*in pratica cosa cambia se riduco o aumento una caratteristica tecnica*). Chi scrive è stato l'ultimo degli allievi di Giorgieri e ricordo quando fui incaricato dal Capo Divisione, il bravissimo ed esigente, allora colonnello, Fulvio Gagliardi, di scrivere le formule dell'equazione di costo efficacia di varie macchine, tra cui campeggia quella per l'EFA che riempiva almeno una cinquantina di fogli. Oggi, nel settore dei multicotteri si hanno tanti dispositivi off the shelf, si incontrano tante idee su internet, soprattutto i materiali costano veramente così poco che si può partire con un minimo investimento e costruire davvero una macchina volante senza bisogno di studi preliminari perché il rischio di impresa è ridotto al minimo. Insomma invece di un vero requisito si può partire subito cercando di realizzare un sogno: basta aprire il portafoglio. Poi si potrà con comodo vedere se la realizzazione valeva la spesa affrontata. Una tavola volante, dotata di una massa strutturale minima, con quattro bracci su cui connettere due motori contro-rotanti ciascuno, un controller, una grossa batteria ed un sempli-

ce sistema di controllo della macchina, può venire a costare una cifra abbastanza ridotta, alla portata di un singolo appassionato senza che la famiglia ne risenta troppo.

Faccio un esempio con il solo scopo di mostrare dove ci ha portato la tecnologia e la legge di mercato. I motori possono essere del tipo come il U 15ll della T-Motor che su internet si trovano a 689\$ l'uno e, con un'elica G40x13,1, creano una forza di sollevamento massima di 35 Kg. Con quattro di questi propulsori si può contare quindi su 140 Kg massimi di spinta di sollevamento e si può già decollare e muoversi in aria. Tuttavia con otto motori si ha la possibilità di aumentare il carico, si dispone di capacità di manovra molto ampia, si consuma di meno e soprattutto si resta per aria bene anche con un propulsore in avaria. Se è necessaria una capacità di sollevamento ed hovering di 140 Kg, dalle tabelle dei motori si ricava che il consumo complessivo per l'hovering con 8 motori come quelli indicati è di circa 21 KW (8x2630W), mentre con 4 motori esso sale a ben 34 Kw proprio per il parametro caratteristico di efficienza dei motori elettrici che dimostra come sia conveniente aumentare il numero dei propulsori (*che nel nostro caso pesano appena circa 1,8 Kg ciascuno*).

Insomma se la struttura con i cavi, il computer ed i controller la manteniamo entro i 15 Kg, i motori pesano 14,4 Kg e se il pilota pesa 75 Kg, ci possiamo permettere una batteria di 36 Kg, in cui immagazzinare 6 KWh che ci faranno stare in volo per 15 minuti con un peso complessivo di appunto 140 Kg. Il pezzo più costoso è certamente la batteria, che al momento viaggia intorno ai 200\$ per KWh, e che porta la spesa totale al di sotto di 20.000 €.

Nel frattempo le batterie diventeranno certo sempre più performanti e se vorrò fare evoluzioni e virate strette, l'autonomia potrà diminuire ma avrò comunque soddisfatto il sogno di volare, anche se per ora non si vede come rendere possibile ad un uomo solo di portare a mano tutta questa pesante attrezzatura.

A me personalmente non piace l'idea di stare in piedi sopra otto eliche, preferirei una struttura con i propulsori in alto perché intrinsecamente stabile, insomma invece della tavola volante del film "Ritorno al futuro", giudico più sicuro ed efficace un impianto in cui il baricentro sia più basso del centro di spinta e studierei un multicottero che si alza in volo, comandato con un iPhone come per esempio i droni Tello, presentando al di sotto le strutture cui connettere il pilota od altri metodi dal peso più basso possibile.

Dobbiamo ancora trovare il modo di ridurre drasticamente la segnaletica rumorosa di questi mezzi aerei, ma, se ne saremo capaci, se riusciremo a carpire il segreto del volo silenzioso ai rapaci notturni ed alle loro piume adattive, si aprirà un mondo di possibili sviluppi che potrebbero portare ad impieghi operativi fin'ora impensabili e che vanno dalla sorveglianza all'intervento rapido, dall'infiltrazione fino ad immaginare di offrire agli incursori una mobilità mai raggiunta in territorio ostile. Pensiamo cosa si potrebbe fare con mezzi capaci non solo di permettere l'abbandono dell'aereo ma anche la condotta di una navigazione silenziosa e veloce a bassissima quota per attività di esplorazione o per l'individuazione e l'attacco dell'obiettivo oltre al raggiungimento rapido di un punto di raccolta ed esfiltrazione.

SERGIO ZAVOLI E GLI AVIATORI

Omaggio a Sergio Zavoli dalla Sez. ANUA di Napoli

di Giuseppe Lenzi



Il Senatore Sergio Zavoli

La notizia dell'ultimo volo di Sergio Zavoli, il 4 agosto u.s., ha lasciato l'Italia intera sgomenta di fronte alla scomparsa di un uomo ed un giornalista che, come Lui, ha rappresentato una grande perdita per la cultura e per la libertà del pensiero.

Ebbi la fortuna di incontrarlo a Napoli nel 1962, avevo diciotto anni, quando dirigeva il programma televisivo "il processo alla tappa".



Sergio Zavoli giornalista sportivo

Benché fosse più grande di me di ventun anni, in quell'incontro fu immediata la simpatia che scintillò tra noi. Lo rividi che avevo cinquant'anni (nel 1994) quand'era direttore del "il Mattino" di Napoli.

Quell'incontro di cortesia mi parve molto gradito tanto più che qualche anno prima (1992) mi aveva fatto un dono inatteso.

Questa la storia: il 16 gennaio del 1989, mi trovo catapultato, "per superiori esigenze di servizio", dalla sera alla mattina, nel gelido Friuli, sede del 313° GAA (*Gruppo Addestramento Acrobatico*) meglio conosciuto come **Pattuglia Acrobatica Nazionale** delle "**Frecce Tricolori**". Superfluo specificare che non si trattò affatto di un trasferimento punitivo. Furono ben altri i motivi che determinarono il Capo di S.M.A. dell'epoca, il Gen.le Franco Pisano, a decidere la destinazione di Rivolto e lasciare la bellissima sede dell'Accademia Aeronautica di Pozzuoli. A Rivolto, sperduta ma famosa, base aerea friulana fin dagli anni '40, vi giunsi all'indomani della tragedia di Ramstein (28 agosto 1989) ed il clima che vi si respirava non era dei più giulivi.

Ad intristire ancor più gli animi, ove mai ce ne fosse stato bisogno, il 13 dicembre 1988 periva, nel corso di un volo addestrativo, il T.Col. Mario Scoponi destinato ad assumere di lì a breve il Comando della formazione Acrobatica. Ciò che fui destinato a fare, in seno al

313° GAA, non ha rilievo ai fini di questa narrazione. In occasione dei voli, di trasferimento ed addestrativi acrobatici, che ebbi modo di eseguire negli anni '89, '90 e '91 ebbi l'opportunità, ed il compito, di realizzare numerose centinaia di immagini a terra, ma soprattutto in volo, della formazione acrobatica che andava lentamente riprendendosi dalle ambascce dei numerosi lutti subiti. Non poche, come si ricorderà, furono le bufere mediatiche conseguenti al disastro in Germania.



Il tragico incidente della PAN a Ramstein

S'avviava, lentamente, ma con rinnovato impegno, una stagione di impegnativi voli. Il team di Rivolto, all'alba del 1989, fu così "ridisegnato":

Com.te delle Frecce Tricolori (Pony 0) T.col. Luigi Lorenzetti. (poi deceduto in un volo a Pratica di Mare), Capo formazione



La Formazione PAN 1989 al comando del T.Col. Luigi Lorenzetti

(Pony1) il Ten. col. Alberto Moretti, primo gregario di sx Maurizio Guzzetti (Pony 2), primo gregario di dx Piergiorgio Accorsi (Pony3), secondo gregario sx Stefano Rosa (poi deceduto in volo a Thiene) (Pony 4), secondo gr. di dx Antonino Vivona (Poni5), fanalino Gianpiero Groppler (Pony6), secondo greg. di sx Francesco Coggiola (Pony7), secondo greg. di dx Gian-

paolo Miniscalco (Pony8), secondo fanalino Francesco Tricomi (Pony9), supervisore addestramento acrobatico il T.col. Massimo Montanari. Uff.le Tecnico T.col. Ignazio Vania, Uff.le PR e Speaker T.col. Giuseppe Lenzi. Numerose decine furono le manifestazioni e sorvoli che videro impegnate le Frece in Italia ed all'estero già nel corso del primo anno della "rinascita". Ed altrettanto numerose furono le occasioni per ricostituire un archivio di immagini nuove destinate, al pari del rinnovato entusiasmo di tutti i Piloti, a rilanciare una brillante e positiva immagine della famosa formazione acrobatica. La piccola selezione di immagini qui riprodotte e di cui sono protagonisti i Piloti della formazione acrobatica 1989/90, ritratti in volo, può rendere l'idea della ritrovata perfezione degli impegnativi e quotidiani voli addestrativi.

Alla fine del 1991 le immagini raccolte erano circa un migliaio e, scartatene un centinaio per di più ripetitive, ne rimanevano pur sempre tante. Che fare?

Stamparle tutte avrebbe rappresentato un costo proibitivo perché si trattava di diapositive derivate da pellicola Kodak Ektachrome 64 135/36 e la stampa di una sola immagine (foto 24 x 30) era, allora, di circa 8000 lire. La realizzazione di una pubblicazione apparve subito una concreta possibilità sia di utilizzo delle nuove immagini sia per un avvertito "rilancio" della rinnovata formazione acrobatica faticosamente risorta dall'abbaglio di Ramstein.



Immagini delle Frece Tricolori tratte dal l'omonimo libro di Giuseppe Lenzi

Tradussi l'idea in un "menabò" (*n.d.r. Modello di impaginazione con stampati e descrizioni*) con 62 immagini su fogli 30 x 40. Mostrai il progetto al Capo Formazione Com.te Moretti e ad altri piloti della formazione, protagonisti assoluti degli impegnativi voli. L'idea piacque. Nel gennaio del 1991 mi recai allo SMA, 2° Rep. Per sottoporre le immagini alla "approvazione per la pubblicazione" da parte degli Uff.li addetti alla Sicurezza.

Le immagini scartate furono quattro perché da esse si potevano rilevare siti aeroportuali sensibili. Ottenuto l'OK alla pubblicazione, il passo successivo, il più difficile, era trovare un editore.

L'impegno editoriale, cioè i rilevanti costi di stampa, rilegatura, impacchettatura e spedizione, fu assunto in proprio dalla ca-



molto complicata trattandosi di diapositive, si pose il problema di una "PREFAZIONE"; aspetto non secondario se si mira ad un elevato livello editoriale e di diffusione nazionale e non solo. A chi affidare tale compito?

L'idea, logica prima ancora che doverosa, sarebbe stata quella di proporre la redazione della prefazione a chi mi aveva concesso di vivere, in FA, la più bella e meravigliosa esperienza che un Uff.le possa desiderare: volare per tre anni con le mitiche Freccie Tricolori. Quell'uomo era il Capo di SMA Gen.le Franco Pisano. Immagino che non si sarebbe mai rifiutato di concedere un suo pensiero all'iniziativa editoriale realizzata nell'esclusivo interesse dell'immagine delle Freccie Tricolori. Il Gen.le Pisano, per altro, nel 1962 era stato Capo Formazione delle Freccie Tricolori

quando volavano con il Sabre F86 E.

Ma l'idea non si annunciò percorribile in quanto la pubblicazione non era editata dalla Forza Armata ma da un privato che se ne assumeva ogni onere. Diverso sarebbe stato se la proprietà intellettuale della pubblicazione fosse trasmigrata, per evidenti motivi di dipendenza funzionale, dall'autore, che l'avrebbe certamente concessa, alla Forza Armata. Dunque occorreva pensare ad un'altra personalità in grado e ben disposta a "prefare" un libro di immagini e storie delle Freccie Tricolori, all'indomani del grave incidente in Germania. Mi venne alla mente il "giornalista sportivo" conosciuto tanti anni fa: Sergio Zavoli, per l'appunto, ormai già assunto alla ribalta della cultura e della televisione nazionale. Contattai la segretaria, la super efficiente sig.ra Nella, e le spiegai quale era il mio intento non senza averle detto, con sufficiente enfasi, che conoscevo il Direttore dal 1962 e che, pertanto, ero fiducioso di poter ottenere questo suo ambitissimo "scritto". Mi chiese di inviarle una copia del menabò, cosa che l'editore si prodigò a stampare in una notte, soggiungendo che il Presidente, in quel periodo, era

impegnato in un oneroso "giro in Italia" per le riprese del programma televisivo "viaggio nel sud" e che pertanto lei non poteva garantire l'accoglienza della mia richiesta. Inviai il menabò. Una settimana dopo la "Nella" mi fa contattare da una collaboratrice la quale mi informa che il costo di "due cartelle" a firma del Direttore è di 3 milioni di lire e che il dott. Zavoli si è detto, in linea di mas-



sa editrice "Arti Grafiche Friulane", Ne avrebbe stampato 5000 copie, (2000 in inglese) donandone circa 500 all'AMI, e vendendo in proprio le rimanenti. (nota: con atto notarile lo scrivente rinunciava ad ogni diritto e beneficio economico derivante dalla vendita del libro.) L'editore giudicò la qualità delle immagini con grande generosità apprezzandone, anche, (bontà sua) la "grande perizia dei piloti...che volano così vicini l'uno agli altri". Approvato il menabò, senza apportare alcuna correzione cromatica alle immagini, cosa



simi, disponibile alla redazione di una prefazione “dopo aver visto di cosa si tratta” (*menabò*). Successiva telefonata una settimana dopo: se, “per cortesia, provvede ad inviare un assegno bancario con l’importo previsto.” Adempio all’impegno, inatteso e per me oneroso, che mi è stato comunicato ed invio l’assegno all’indirizzo postale indicatomi (*in Roma*). Trascorrono alcune settimane in assoluto silenzio. Ricontatto la Nella e, attorcigliandomi con le parole, tento di sapere quando e se il Direttore pensa di farmi avere qualche buona notizia. L’editore “preme” per andare in stampa entro il 28 marzo (*annuale ricorrenza della fondazione dell’AMI*). Ancora “buio oltre la siepe”. La luce esplode inattesa: una raccomandata mi restituisce il mio assegno “sbarrato” con “un sincero augurio per la magnifica iniziativa”. Contatto subito la segretaria, per attingere ulteriori lumi..... ed apprendo che “il dott. Zavoli non prende nulla per la prefazione al libro delle Frecce Tricolori ed il motivo lo comprenderà leggendo la prefazione”.

All’Aeronautica Militare Italiana

A coloro che ammirando le geometrie aeree delle Frecce Tricolori, nell’abbaglio di Ramstein, pagarono il prezzo più alto unendo le loro vite, per sempre, a Mario, Ivo, Giorgio

Giuseppe Lenzi

Riporto un estratto del pensiero che il senatore della Repubblica Italiana Sergio Zavoli ha voluto donare alle Frecce Tricolori e quindi a tutti agli aviatori dell’Aeronautica Militare Italiana. Mi esimo da ogni commento nell’assoluta certezza che tutti coloro che leggeranno la “prefazione” comprendano quanto essa sia stata dettata da un profondo e sincero sentimento di ammirazione per gli aviatori italiani e, contemporaneamente, quanto sia stata utile alla “causa” della sopravvivenza del 313° GAA in anni in cui (1990-1991) ancora non s’erano placate le polemiche sulla “pericolosità” delle manifestazioni aeree che tanti, prudenti benpensanti, volevano abolire. A stampa conclusa le prime copie della pubblicazione furono inviate, con le firme dei piloti, al Capo di SMA ed al dott. Zavoli. Oltre che a tutti componenti della Commissione Difesa del Senato ed al Ministro Valerio Zanone che, più di ogni altro, si era speso per scongiurare (*anno 1989*) la pur ventilata “cancellazione” delle Frecce Tricolori.

Piace immaginare che il **Senatore Sergio Zavoli** sia stato amorevolmente accolto, nell’aldilà, da **Mario Naldini, Ivo Nutarelli e Giorgio Alessio**.

Napoli 5 agosto 2020

Br.gen.le (r) Aer. Mil. Ital.
Presidente ANUA sez. Napoli



Immagini (web) e testi a cura dell’autore.

(Per le immagini in volo: <https://www.pitispotterclub.it/frecce-tricolori-le-frecce-tricolori-collezione-giuseppe-lenzi/>)

Prefazione al Libro di Sergio Zavoli

Si precipita a volte in abissi da cui non è possibile risalire che in sogno.

Qualcuno lo pensò anche per le “Frecce Tricolori”, rese inerti e mute dal grave evento di Ramstein, in Germania; ma fu subito chiaro che nulla, in un attimo, avrebbe potuto negare a quegli uomini e a quelle macchine, quindi alla realtà straordinaria che insieme esprimevano, la possibilità di riemergere.

Dopo lo sgomento e la pietà delle persone colpite proprio da quella forma amata che d’improvviso aveva mostrato il volto feroce dell’errore, quando i giudizi sulla tragedia dapprima perentori e in seguito sempre più problematici si placarono scese un opportuno silenzio su tutto. Poi divenne naturale che da un severo riesame le “Frecce Tricolori” ricevessero l’equo invito a tornare al posto loro, cioè a volare; e non parlo di me che avevo una spontanea propensione per quella scelta, ma della coscienza civile del paese, messa a dura prova da suggestioni demagogiche o moralistiche e nondimeno capace di far valere un giudizio finalmente pacato e libero. Perché? Perché l’ardimento, se non è mero azzardo o avventatezza, se non è semplice sfida o esibizionismo, ma anzi disciplinata ricerca del dominio di sé e della macchina, può esprimersi solo in nome e a vantaggio dell’uomo. Si può dunque dire che il criterio della prova, quando il coraggio sia al servizio della consapevolezza, appartiene al novero delle facoltà ricevute perché fossero spese; mi riferisco ai talenti, la cui natura non può essere che provvida se l’ammontamento è di non nasconderli, ma di farli fruttificare “Posso capire meglio ad esempio, perché le Frecce Tricolori non sono mai rimaste estranee, neppure quando parvero sommerse da obiezioni ed accuse di ogni genere e comodo, a ciò che uomo e tecnologia continuano a scambiarsi in nome di quel “dopo” che è poi la storia controversa, irrefrenabile e sempre inconclusa della perfettibilità.

Ma proprio il doverci assumere l’intera responsabilità delle nostre azioni dice come forse sia vano chiedersi verso quale destino porterà l’ansia di misurarsi dell’uomo.

Magari perché, in virtù di ciò che vuole capire e dei problemi che è costretto a risolvere, l’uomo stesso è il destino.

Sergio Zavoli. Roma 1991

NOMINE AL VERTICE DI SEZIONE

Elezioni per il rinnovo del Consiglio e del Presidente

di Paolo Bettinelli

In data 28 luglio s'è svolta l'assemblea generale della sezione di Roma, presso la Casa dell'Aviatore con una presenza di 18 soci, nonostante il periodo estivo e le restrizioni per il Covid-19. Stante la particolare situazione pandemica, le votazioni per l'approvazione degli aspetti amministrativi ed il rinnovo del Consiglio Direttivo si sono svolte con due modalità, "in presenza" nel giorno stesso dell'assemblea e con votazione via posta elettronica con possibilità di voto fino al 31 luglio.

PRESIDENTE

Gen. B.A. Paolo Bettinelli



Nato a Zogno (BG) il 4-12-1948. Entra in Accademia aeronautica col corso Grifo 3° nel 1968. Consegue il brevetto di pilota militare e svolge la sua vita operativa nel 156° Gruppo del 36° Stormo a Gioia del Colle (BA), prima su F-104S poi sul velivolo Tornado nel periodo 1973-86. Comanda il 156° Gruppo nel periodo 1985-86 poi al Comando del 36° Stormo nel periodo 1991-92. Assume incarichi presso la SGA di Firenze (1986-1990). Capo Uff. Operazioni 3^A.R.A. (1993-95), alla NATO HQ-IMS di Bruxelles (1995-98), alla Squadra Aerea (1998-2004). Al COAU della Protezione Civile (2004-07). In congedo (*ausiliaria e poi riserva*) da dicembre 2007.

La Commissione, presieduta dal Ten. Giorgio Carretti, ha potuto scrutinare complessivamente 35 schede e ne ha notificato le risultanze il 4 agosto con i seguenti risultati:

- Aspetti amministrativi (*Relazione, bilancio consuntivo e preventivo, attività programmate*) approvati all'unanimità;
- Rinnovo del Consiglio. Hanno ricevuto voti 15 Soci. Non essendo stata presentata in precedenza la candidatura di alcuni dei Soci eletti, è stato necessario indire una successiva riunione per l'accettazione della nomina a

Consigliere e per la successiva elezione del Presidente.

In data 23 settembre si sono incontrati i Soci votati dagli elettori ed in quella sede sono state formalizzate le accettazioni della nomina a Consigliere nelle persone di:

- Br. Gen. Claudio Scura, Gen. D.A Arturo Zandonà, Gen. B.A. Domenico Bertollo, il Gen. Br. Stefano Rosati ed il Gen. B.A. Paolo Bettinelli.

I Consiglieri riuniti hanno poi eletto a loro volta il Gen. B.A. Paolo Bettinelli come Presidente della Sezione.

Il successivo 29 settembre s'è riunito il Consiglio per formalizzare anche le specifiche degli incarichi:

- Paolo Bettinelli (*Presidente e Tesoriere*),
- Claudio Scura (*Vice-Presidente e Segretario*),
- Arturo Zandonà, Domenico Bertollo e Stefano Rosati nella carica di Consiglieri.

La Redazione rivolge al nuovo Consiglio Direttivo le congratulazioni per le rispettive nomine e soprattutto un sentito augurio di buon lavoro.

VICE PRESIDENTE

Gen. Claudio Scura



Nato a Roma il 22/4/1951.

Entra in Aeronautica col 26° corso AUC nel 1970. Presta servizio presso la DGAA (*Costar-maereo*) poi al RSV e la DASRS dove ha effettuato ca 400 ore di "flight test" su 19 aeromobili diversi. Nel 1994 presso lo SMA IV Reparto (*Logistica*) e dal 2000 presso il Segretariato Generale della Difesa IV Reparto (*Programmi Internazionali*).

Segue molteplici programmi nazionali ed esteri, sia per la loro gestione Tecnico Amministrativa che Tecnico Operativa. Prende parte a varie commissioni di collaudo. Ricopre gli incarichi di Chairman dei G.dL. internazionali RB199 (*Tornado*) e EJ200 (*EF2000*). Coordina i programmi internazionali CIP J85 e J79, AMX, A129, EH101, NH 90.

In congedo dal marzo 2011 ed iscritto all'ANUA dal 2019.



Gen. Br. Stefano Rosati
CONSIGLIERE



Gen. D.A. Arturo Zandonà
CONSIGLIERE



Gen. D.A. Domenico Bertollo
CONSIGLIERE

NOMINA DEL PRESIDENTE DI SEZIONE

Elezioni per il rinnovo della carica

di Massimo Masoero

Il 24 settembre 2020 in sede presso il Comando della 1^a Regione Aerea alle ore 10.00, in seconda convocazione e rispettando le regole di distanziamento previste dalle raccomandazioni sanitarie, si è riunita l'Assemblea dei soci della Sezione ANUA di Milano.

Presenti:

– 4 soci effettivi, Lorenzetti, Marcheggiani, Merlino e Zappa.

– 2 soci effettivi con delega Masoero e Orlandi.

– 3 soci aggregati Giove, Quinto di Cameli e Rossi.

L'Assemblea inizia osservando un minuto di silenzio per commemorare la scomparsa dei soci avvenuta quest'anno.

Dopo lo svolgimento delle necessarie verifiche, è stato dato seguito al primo punto dell'O.d.G. procedendo alla elezione del nuovo Presidente.

Dopo vari interventi, dichiarazioni e commenti, viene verbalizzato quanto segue:

*"Sono stati invitati per tempo i soci potenzialmente eleggibili alla carica di Presidente e preso atto che il socio **Cap. Masoero dott. Massimo** è stato l'unico ad inoltrare la propria candidatura. **L'Assemblea, per alzata di mano ed all'unanimità, lo elegge quale nuovo Presidente della Sez. ANUA di Milano**".*



I Partecipanti all'Assemblea

Il Cap. A.A.r.a.s. Massimo Masoero dal 1970 al 1976 è stato Ufficiale della A.M. Capocorso del 18° AUC, in Accademia a Pozzuoli, e nominato S.Ten. il 1° agosto 1970. Assegnato quale ufficiale di inquadramento al corso Leone*** e successivamente al corso Nibbio***.

Successivamente chiamato a svolgere il compito di aiutante di volo del Comandante dell'Accademia.

Nel 1975 ha assunto l'incarico di aiutante di volo, presso AIRSOUTH, del Vice Comandante delle Forze Aeree Alleate del Sud-Europa.

Nel 1977 ha lasciato l'A.M. per assumere l'incarico di Direttore Commerciale di una azienda manifatturiera a Cava de' Tirreni.

Dal 1981, a Milano, ha assunto l'incarico di Direttore del Personale di una primaria Compagnia di Assicurazioni.

Dal 2016 è membro del Consiglio Direttivo Nazionale dell'ANUA.

Laureato in Economia e Commercio alla Federico II di Napoli è sposato con la Dott.ssa Alessandra de Conciliis ed ha 2 figli, Marzia e Marco.



*Cap. Masoero dott. Massimo
Neo Presidente sez. ANUA- Milano*

L'Associazione si congratula con il neo eletto Presidente della sez. ANUA di Milano, Massimo Masoero, con l'augurio per il proseguimento dell'attività associativa all'insegna dell'amicizia e dello Spirito di Corpo.

TRASPORTO AEREO IN ITALIA

Gestioni aeroportuali oggi e domani

di Salvatore Chisari

Dr. Salvatore Chisari: Dal 1967 al 1980 in AMI dove svolge le mansioni di Controllore del traffico aereo nei Centri di Linate, RIV di Ciampino e 41° Stormo-Sigonella. Lascia la FA con il grado di Cap. ed è nominato Magg. della riserva nel 1987. Dal 1981 al 2007 in servizio in ENAV come Dirigente responsabile dei Servizi di Assistenza al Volo, degli aeroporti di Catania-Fontanarossa e Palermo. Chiamato a coordinare i Servizi di A.V. degli aeroporti della Campania e Calabria e successivamente, come Direttore Centrale, i servizi di A.V. degli aeroporti del Nord Est, Emilia Romagna e Marche. Pilota Civile dal 1972, è Presidente ed Accountable Manager dell'Aero Club di Catania dal 1987 al 2009. Consigliere provinciale e regionale del CONI per l'Aero Club d'Italia dal 2004 al 2007. Attualmente collabora in qualità di consulente, in seno alla IV Commissione legislativa, Ambiente, Territorio e Mobilità dell'Assemblea Regionale Siciliana, per i progetti di legge legati a tematiche del trasporto aereo.

Dopo i noti eventi del Covid 19, non ci si può certo fermare e quindi bisogna continuare a pensare, per il trasporto aereo ad una programmazione ed a progetti futuri per il medio e lungo termine, non perdendo di vista le altre modalità del Trasporto.

Nel 2019 il trend di sviluppo del movimento passeggeri in Italia e nel mondo era del 4% circa per anno. Da marzo 2020 siamo a crescita 0, ed in questo settore, possiamo parlare di leggera ripresa dalla fine dell'anno e probabilmente solo nel 2023, riprenderà il trend al 4%. Nel settore dei Trasporti, quello aereo è il più dif-

correnza, è migliorata la capacità competitiva e la figura del passeggero è emersa in tutta la sua evidenza ed è divenuta più centrale; il processo è lento ma in graduale crescita. Si è temuto inizialmente che detta liberalizzazione potesse incidere sulla sicurezza, ma così non è stato e non è. La normativa in vigore del settore è cambiata, anche con la revisione di alcune parti del Codice della Navigazione (anno 2005) ed anche a livello Comunitario si è posta una particolare attenzione allo sviluppo imprenditoriale delle Gestioni aeroportuali. Il sistema aeroporto ormai da qualche anno ha subito una evoluzione, da Luogo

con caratteristiche infrastrutturali legato alla gestione operativa per il viaggio, si è trasformato con l'obiettivo di gestire come Impresa in grado di rispondere alle esigenze del passeggero. Un sistema aeroportuale sicuro, moderno ed efficiente è la condizione per rimanere competitivi in Europa ed essendo l'Italia in una posizione strategica nell'area del Mediterraneo, bisogna pensare a strutture e sistemi con standard di alto livello. Fra l'altro oggi è più evidente negli aeroporti di media di-



Aeroporto di Malpensa

ficile a riprendersi in breve tempo, per una serie di variabili dirette ed indotte, tant'è che una serie di strategie impostate negli anni precedenti, probabilmente cambieranno. In Italia nel 2030 ci potremmo attestare sui 260 milioni di passeggeri per anno, rispetto a circa 190 milioni registrati nel 2019. Il Trasporto Aereo negli anni passati è stato caratterizzato da un presidio monopolistico, la figura del passeggero utente è rimasta trascurata, privilegiando quella degli operatori, società di gestione e vettori. Dagli anni 90 in conseguenza del processo di liberalizzazione (Airline Deregulation Act statunitense) ci si è aperti alla con-

dimensione, il caratterizzarsi delle attività cosiddette AVIATION e NON AVIATION, con un equilibrio tra il fine economico ed il fine pubblico. Oggi i gestori di aeroporti di medio livello tentano di massimizzare i profitti, trasformando l'aeroporto da un "NON LUOGO" ad "AIRPORT CITY", Città Aeroporto, cosiddetti contenitori dinamici che offrono servizi commerciali, intrattenimento sociale e culturale, e che costituiscono sviluppo per il territorio circostante. Si tenta di rendere l'aeroporto più appetibile della Destinazione. Detta tendenza è già in una fase avanzata in varie parti del mondo e certamente riguarda in

particolare gli scali aeroportuali che trattano oltre 15/20 milioni di passeggeri per anno. Oggi fra i 100 aeroporti più attrattivi del mondo, in una graduatoria comparsa qualche anno fa (*premio conosciuto come "Passengers Choise Awards"*), l'aeroporto Changi di Singapore è il n. 1 e l'aeroporto di Fiumicino è all'80° posto. Vi sono obiettivamente delle resistenze culturali che ancora non recepiscono questi diversi concetti, molti operatori aeroportuali si sono consolidati nel periodo di regime monopolistico, dove gestori aeroportuali e vettori sono stati più garantiti dell'utente passeggero. Oggi dei 190 milioni di passeggeri in transito del 2019 negli aeroporti italiani, circa 130 milioni sono internazionali, circa il 70%. Ciò richiede di cambiare le strategie pensate 20 anni fa. È necessario adeguare in termini generali le infrastrutture, in relazione alla loro capacità, con l'innalzamento degli standard di sicurezza, intesa come sicurezza del passeggero e garantire gli addetti da minacce esterne, ponendo sempre maggiore attenzione alle operazioni di volo. In Italia la Gestione aeroportuale si concretizza con le seguenti modalità:

- **Gestione diretta** da parte dello Stato.
- **Gestione precaria e parziale** che spesso si trasforma in gestione totale.
- **Gestione totale** con concessione anche quarantennale.

Tutti gli aeroporti civili statali, comprese costruzioni ed impianti destinati al servizio della navigazione aerea, fanno parte del demanio aeronautico che è assegnato all'ENAC (*Autorità di Rego-*

lazione Tecnica, Vigilanza e Controllo nel settore dell'Aviazione civile istituito nel 1997).

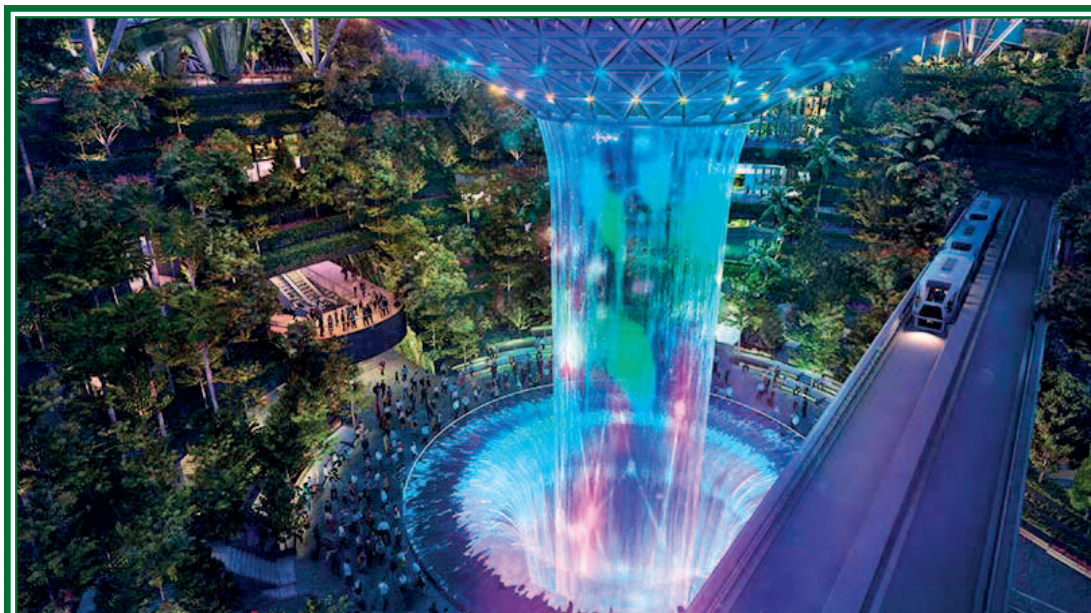
In accordo alla L.24.12.1993 n. 537 si è avviato un processo di riforma del regime degli aeroporti con l'adozione per lo più del **regime concessorio** della Gestione totale. Si è quindi disposta la costituzione di Società di Capitali per gestire i servizi e le infrastrutture degli aeroporti, con solo alcune attività gestite dallo Stato.

L'intento era quello di avviare la privatizzazione degli aeroporti italiani, con il trasferimento dallo Stato ai gestori, con l'onere della realizzazione e manutenzione delle infrastrutture ed avviando una riorganizzazione degli aeroporti da gestire su basi imprenditoriali. L'affidamento della gestione totale è avvenuto tramite leggi speciali a soggetti come consorzi, società per azioni, enti pubblici

economici e camere di commercio che erano con gestioni cosiddette precarie o parziali. È necessario un Piano, in grado di prevedere lo sviluppo del settore e le esigenze di medio e lungo periodo, che possa prevedere nuove infrastrutture in funzione dell'evoluzione del traffico aereo, sia per il numero di passeggeri che transiteranno nei prossimi anni nei nostri aeroporti e per l'eventuale sviluppo delle attività



Changi Airport - Singapore



Interno della cupola al Changi Airport di Singapore

Cargo. È necessario essere in grado quindi di sviluppare le attività commerciali degli scali aeroportuali ed incrementare attività che costituiscono anche attrazione per il passeggero, specialmente per gli scali di media dimensione. Pertanto stabilire di andare verso una privatizzazione spinta, è già un aspetto che potrebbe determinare qualche squilibrio, per uno sviluppo armonico e ponderato. Una partnership tra pubblico e privato può offrire garanzie, evitando eccessive azioni speculative e fughe in avanti, a danno di uno sviluppo adeguato alle esigenze della collettività. Oggi diviene necessario attuare ciò che è già avvenuto in parte in alcuni territori, e cioè la Fusione delle società aeroportuali esistenti, per la realizzazione di un unico sistema aeroportuale in ambito regionale. Sarà poco produttivo anche nel prossimo futuro mantenere il frazionamento degli scali, si può raggiungere una coesione, evitando così una concorrenza che se anche non proprio ricercata di fatto avviene.

Ricorrere quindi al **concetto di Multi-Airport System**.

Diviene necessario superare il concetto di singolo aeroporto e prepararsi ad affrontare con un unico gestore lo sviluppo degli aeroporti, ove possibile anche in ambito interregionale. Ciò potrebbe sopportare con dinamicità l'impatto che si potrebbe avere in conseguenza di eventi e circostanze particolari con ricadute sulla mobilità aerea, attuando un coordinamento unitario in grado di disporre di risorse ed economie nuove.



Interni aeroporto di Fiumicino - Roma

Il governo di più aeroporti con una unica entità giuridica, che potrebbe realizzarsi anche con l'Ente Regione quale soggetto ECONOMICO E GESTIONALE.

Prima del periodo Covid, gli aspetti più ricorrenti sono stati la concorrenza, offerta a prezzi differenziati, la connettività diffusa, la capacità crescente, le distorsioni di mercato, regimi con aiuti di stato, sostenibilità ambientale, il dopo potrebbe forse essere, mercato pubblico, tutela occupazione, contenimento prezzi, flessibilità, tutela industria, sostenibilità economica. Il quadro è certamente confuso, c'è un notevole disorientamento

anche in questo settore, una sorta di insicurezza su come muoversi. Perplessità e confusione caratterizzano oggi il trasporto aereo. Certamente se ne uscirà tra qualche anno, anche se si nota una certa rilassatezza nel continuare con gli investimenti e le innovazioni tecnologiche che sono alla base di uno sviluppo che garantisce anche sicurezza e stabilità. I Gestori aeroportuali dovranno attuare i programmi disegnati nei loro master plan, in quanto è auspicabile che la circolazione di milioni di persone riprenderà alla grande e sarà irrinunciabile, avere strutture pronte a soddisfare il desiderio della gente di conoscere sempre più il mondo in cui vive.



Attività commerciali e servizi all'interno dell'aeroporto di Fiumicino - Roma

BELLANCA AIRBUS

Aerei importanti ma poco noti

di Guido Bergomi

Il Bellanca Airbus fu un tipo di velivolo importante per le sue caratteristiche aerodinamiche e costruttive che lo fecero un velivolo molto efficiente.

Caratteristica principale era costituito dall'ala controventata da un montante di larga superficie che contribuiva alla portanza e migliorava l'efficienza aerodinamica. Questa caratteristica, superiore ad altri tipi di velivoli, anche plurimotori, lo rendeva molto economico nell'impiego e ne decretò il successo commerciale.

Fece il primo volo nel 1930.

Fu costruito in numerose versioni ma, a parte le varie motorizzazioni, tutte erano caratterizzate dal singolare montante/portante e confluirono in una delle ultime versioni denominata appunto Airbus o Aircruiser che ora descriviamo. Era un monomotore con l'ala alta ed il carrello fisso e carenato e con un motore radiale Wright da 715 cavalli. Portava 15 passeggeri od un carico corrispondente ad una velocità di crociera di circa 250 Km/h.

Fu costruito anche in versione idro che operò per un certo tempo



BELLANCA C-27C Airbus

portando passeggeri nella baia di New York. Fu adottato anche dalla US ARMY. Purtroppo però nel 1934 i regolamenti federali degli Stati Uniti proibirono l'uso dei monomotori per trasporto passeggeri e così finì la carriera di questo interessante velivolo.

ILLUSTRI PERSONAGGI dell'AVIAZIONE

HANS JOACHIM MARSEILLE – “La stella dell’Africa”

di Guido Bergomi

Marseille nacque a Charlottensburg (Berlino) il 13 dicembre 1919 da famiglia di origine francese. Giovannissimo decise di diventare pilota e frequentò i corsi della Lufthansa che si svolgevano segretamente per via delle imposizioni di Versailles e poi entrò nella Luftwaffe nel 1939. Emerse subito per la sua grande abilità di pilota da caccia ma anche per le sue sregolatezze di giovane avventuroso e birichino.



Il Messerschmitt 109 “14 giallo” di Hans Joachim Marseille

Cominciò comunque la sua brillante carriera di cacciatore partecipando alla battaglia d'Inghilterra ottenendo sette vittorie aeree e due Croci di Ferro.

Ma il suo successivo teatro d'operazioni fu il fronte dell'Africa Settentrionale dove dimostrò la sua indiscussa superiorità di pilota.

Adottava tecniche d'attacco tutte particolari, anche se considerate molto pericolose ma la sua eccezionale abilità di pilotaggio unita ad una altrettanto

eccezionale mira gli consentiva di concludere sempre con la vittoria, molte volte anche multipla in un solo scontro.

Arrivò ad abbattere sei caccia avversari uno dopo l'altro in un solo combattimento durato pochissimi minuti.

Grazie alla sua eccezionale mira riusciva a sparare pochissimi colpi che ogni volta andavano perfettamente a segno decretando la



Hans Joachim Marseille

fine dell'avversario. Ottenne la nomea di "Stella dell'Africa" oltre a numerose decorazioni una delle quali conferitegli da Hitler in persona durante una sua licenza in Germania.

Il suo Messerschmitt 109 aveva sulla fusoliera un grosso e visibilissimo **numero 14 dipinto in giallo** che gli avversari temevano di incontrare. Probabilmente fu il miglior pilota da caccia in assoluto in tutto il mondo. Le sue 158 vittorie furono conseguite in un breve spazio di tempo e contro ottimi aerei e piloti perfettamente addestrati (*certi suoi colleghi ne ot-*

tennero di più ma in più tempo e contro aerei e piloti russi molto più scadenti).

Purtroppo la sua brillantissima carriera finì molto presto, a 23 anni, per un banale incidente. Al ritorno di una missione il motore del suo 109 prese fuoco e riempì la cabina di fumo costringendolo a lanciarsi col paracadute ma, probabilmente intossicato, si lanciò malamente urtando contro i piani di coda e, rimanendo ferito non azionò il paracadute perdendo la vita nell'urto con il terreno sotto lo sguardo dei suoi gregari.

VOLATI PIÙ IN ALTO

Col. G.A.r.s. Brunello MASSINI

Sez. ANUA di Rimini



S. Ten. T.o. Ugo MUNARETTO

Sez. ANUA di Brescia

S.M. Pil. Carlo CORONATO

Alla veneranda età di **101 anni** è volato più in alto il S.M. Pil. Carlo Coronato, decorato con medaglia di bronzo al Valor Militare, padre del nostro Socio Col. Pil. Agostino Coronato, Consigliere della Sez. di Lecce Galatina. Lo scorso anno, in occasione del **compleanno centenario**, anche il nostro Corriere dell'Aviatore, n° 7-8/2019, lo festeggiò con un articolo a lui dedicato. Tra le numerose testimonianze ricevute in quella occasione, anche quella del C.S.M. Gen. S.A. Alberto Rosso che con una lettera a Lui indirizzata esprimeva la gratitudine e gli auguri di tutta la Forza Armata. In questa triste occasione numerose sono state le testimonianze di cordoglio ai familiari da parte dei colleghi ed amici.

Dalla Presidenza, dal Consiglio Direttivo Nazionale e dalla Redazione, giungano ai familiari di coloro che ci hanno lasciato per sempre, le condoglianze a nome dell'intera Associazione.

INFORMATIVA

REALIZZAZIONE DI ALLOGGI DI PROPRIETÀ

Pratica di Mare - Fronte Aeroporto militare "M. De Bernardi"

Si intende segnalare ai propri associati, una interessante opportunità creatasi nell'ambito delle iniziative alloggiative nella Capitale.

L'attuale situazione si è venuta a generare come conseguenza di una precedente attività propositiva della società Proger S.p.A (<http://www.proger.it/we/>), multinazionale dedicata alla costruzione di grandi infrastrutture, verso l'Aeronautica Militare.

Nell'ambito delle normative esistenti per facilitare la creazione di alloggi di Servizio a riscatto per il personale in servizio, la Proger S.p.A aveva infatti presentato un progetto alla Forza Armata per la costruzione di 402 alloggi di fronte all'Aeroporto militare di Pratica di Mare.

La normativa detta delle regole che vincolano sia l'Istituzione, sia il personale aderente, a precisi passi procedurali. L'area di costruzione è di proprietà privata e veniva offerta all'Istituzio-

ne secondo quanto previsto per legge, che la cedeva in uso successivamente al personale, dopo la costruzione dell'alloggio, su una base di scadenza di concessione di 90 anni.

L'indagine effettuata dall'Amministrazione all'inizio di quest'anno, aveva portato ad una adesione da parte del personale in servizio di appena 115 unità, ben distante da un minimo numero necessario a rendere l'operazione pagante. In conseguenza di ciò l'08 aprile 2020 l'Amministrazione comunicava formalmente alla Proger il non interesse a procedere.

Nel frattempo, tuttavia, la Proger S.p.A ha ottenuto dal Comune di Pomezia tutte le necessarie autorizzazioni edilizie alla costruzione delle 402 unità alloggiative, e ha elaborato un progetto innovativo, basato su tecnologie energetiche di ultima generazione.

Alla Società è stata pertanto concessa la realizzazione di n. 402 alloggi, di varie tipologie, appartenenti alla classe energetica A2 (con annessi impianti fotovoltaici) sul terreno di cui dispone, da parte del Comune di Pomezia. L'area, come detto, è ubicata di fronte all'ingresso dell'Aeroporto "M. De Bernardi", come da locandina. (*in 3^a di copertina*).

A questo punto la Proger S.p.A intenderebbe procedere su base privata, senza più la copertura, ma anche senza più i vincoli, delle normative sopra indicate, cedendo gli alloggi in piena proprietà agli interessati.

La Società naturalmente vedrebbe con molto favore, piuttosto che procedere con una iniziativa di libero mercato e i rischi connessi, di poter trattare con un insieme consistente di interlocutori che rivelino l'interesse all'acquisto.

La certezza delle acquisizioni darebbe al costruttore la possibilità di mantenere i prezzi agli stessi livelli che erano stati proposti nella precedente iniziativa.

Se si valuta la situazione e soprattutto l'ubicazione del progetto, si intravede facilmente la potenzialità di creare una zona fatta di utenti militari (o civili della Difesa), legati dalle specifiche affinità morali e materiali, e con caratteristiche di convivenza da comunità omogenea, come un usuale Villaggio Azzurro.

Analizzata la insufficiente partecipazione del personale alla precedente iniziativa, si ritiene che la complessità della normativa e soprattutto la non proprietà piena e definitiva dell'alloggio abbia limitato le adesioni. Per quanto i 90 anni superino abbondantemente la durata di una vita media, è anche vero che ognuno di noi tende a pensare anche alla propria continuità attraverso gli eredi e a costruire qualcosa che rimanga alla discendenza, come segno del nostro passaggio.

Al momento il costruttore è stato convinto ad attendere l'emergere di un interesse collettivo verso il progetto che essendo ora totalmente privato può essere aperto anche a personale in quiescenza o personale di altre Forze Armate o Corpi Armati dello Stato (vista la loro presenza nell'Aeroporto).

L'Associazione intenderebbe ora farsi carico di una indagine per esplorare l'interesse tra il personale, in servizio e non, riguardo questa opportunità.

Se tale interesse sarà rilevante saranno organizzate rapide attività di approfondimento ed eventualmente una raccolta formale di adesioni.

È bene evidenziare da subito tuttavia che l'Istituzione AM è ora completamente estranea all'iniziativa e anche l'ANUA, seppur si impegnerà in una attività organizzativa e di consulenza, rimarrà completamente non responsabile del rapporto privato che si creerà tra il singolo e il costruttore.

Va evidenziato comunque che esistono normative che tutelano ampiamente questo tipo di attività, obbligando il costruttore a prestare fidejussioni che proteggano gli aderenti da eventi che non portino a buon fine le attività. Tali garanzie a tutela dell'acquirente sono quelle previste agli art. 3 e 4 del D.Lgs 122/2005, come modificati dagli art. 385 e 386 del D.Lgs 14/2019.

In SINTESI queste prevedono che La Ditta per ciascun contratto preliminare di compravendita deve esibire una FIDEJUSSIONE, ai sensi dell'art. 3 sopra citato, che deve garantire la restituzione agli acquirenti delle somme e del valore di ogni altro eventuale corrispettivo effettivamente riscossi e dei relativi interessi legali maturati. Altresì La ditta si impegna ai sensi del successivo art. 4 a contrarre ed a consegnare all'acquirente all'atto del trasferimento della proprietà una POLIZZA ASSICURATIVA INDENNITARIA DECENNALE a beneficio dell'acquirente e con effetto dalla data di ultimazione dei lavori a copertura dei danni materiali e diretti all'immobile, compresi i danni ai terzi, cui sia tenuto ai sensi dell'articolo 1669 del codice civile, derivanti da rovina totale o parziale oppure da gravi difetti costruttivi delle opere, per vizio del suolo o per difetto della costruzione, e comunque manifestatisi successivamente alla stipula del contratto definitivo di compravendita.

Nella LOCANDINA allegata sono sinteticamente riportate l'ubicazione e le caratteristiche tecnico costruttive delle opere.

L'A.N.U.A., nel quadro complessivo di massima collaborazione e trasparenza, ha istituito un apposito punto di contatto (p.d.c. alloggi Pratica di M) presso la sede di:

Via Marcantonio Colonna n. 25, Roma,

nei giorni di mercoledì/giovedì, dalle 10,00 alle 12,00 dove è possibile visionare il "Book di progettazione". Eventuali richieste di chiarimenti, via telematica, possono essere inoltrate alla seguente mail:

Connect1925letgo@gmail.com

COSTRUZIONE ALLOGGI per il Personale

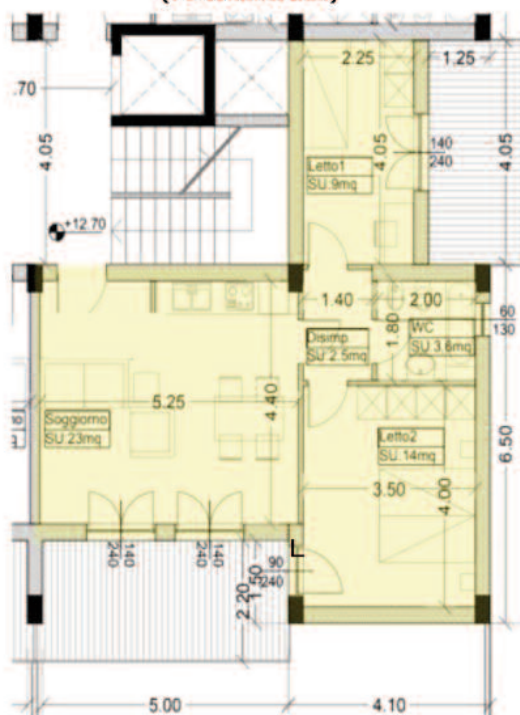
APPARTAMENTI DI VARIE METRATURE COMMERCIALI (58, 61, 70, 87 e 118 mq) LOCALITA' PRATICA DI MARE - POMEZIA (RM) AL PREZZO DI 1790 € AL MQ, COMPRENSIVO DI POSTO AUTO COPERTO



AREA DI INSEDIAMENTO

L'intervento oggetto è situato nel comune di Pomezia, in località Monte Doro, lungo la S.P. Pratica di Mare di fronte all'accesso dell'omonimo Aeroporto Militare, in un contesto ambientale di pregio caratterizzato dalla presenza dell'adiacente tenuta di Castelporziano e della contigua riserva naturale di Decima Malafede, nonché dal litorale Marino ad una distanza di 1,5 Km circa.

Tipologia Appartamento da 52 mq calpestabili (70 commerciali)



CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE DI PREGIO

LE UNITA' IMMOBILIARI SONO DISTRIBUITE NELLE TIPOLOGIE A PALAZZINE SU 4 LIVELLI E NELLA TIPOLOGIA 'A SCHIERE' SU 2 LIVELLI, DOTATI DI MOLTE COMODITA' E DELLE ULTIME TECNOLOGIE ABITATIVE CON:

CLASSE ENERGETICA A2

RIFINITURE: TIPO "SIGNORILE", PAVIMENTI INTERNI IN PIASTRELLE DI GRES PORCELLANATO MONOCOTTURA (SU RICHIESTA, LISTELLI IN PARQUET DI LEGNO PER LE CAMERE DA LETTO) - SERRAMENTI ESTERNI A TAGLIO TERMICO IN PROFILI DI ALLUMINIO PREVERNICIATO O PVC RIGIDO - PORTONCINI DI INGRESSO BLINDATI AD ANTE RIVESTITE IN LEGNO, PORTE INTERNE IN LEGNO;

PANNELLI FOTOVOLTAICI: DI ULTIMA GENERAZIONE POSTI IN COPERTURA, IDONEI PER SODDISFARE I FABBISOGNI DI ALIMENTAZIONE ELETTRICA DEGLI IMPIANTI CONDOMINIALI E DI QUELLI DI RISCALDAMENTO E RAFFRESCAMENTO IN COMPLETA AUTONOMIA;

IMPIANTI TECNOLOGICI: IMPIANTI DI RISCALDAMENTO E RAFFRESCAMENTO CON POMPE DI CALORE AD ALTA EFFICIENZA E VENTILCONVETTORE DAL DESIGN MODERNO.

ACQUA CALDA PRODOTTA DA PICCOLE POMPE DI CALORE ALIMENTATE ANCH'ESSE DA PANNELLI FOTOVOLTAICI.

PROIEZIONE DI MASSIMA DI MUTUO A 30 ANNI, RATA A TASSO VARIABILE SU UN APPARTAMENTO DI 52 MQ CALPESTABILI (70 mq commerciali) COMPRENSIVO DI POSTO AUTO

$70\text{mq} \times 1.790\text{€/mq} = 125.300\text{€}$

Anticipo del 20% 25.060 €

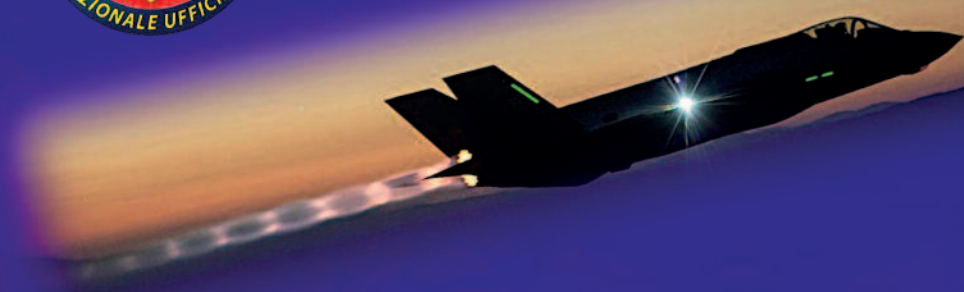
Importo Mutuo 100.024 €

Rata Mensile di importo pari a circa 302 €

RICHIESTA CHIARIMENTI DA INVIARE:

VIA MAIL A: connect1925letgo@gmail.com o via TEL: +39 3429040544.

ULTERIORI INFORMAZIONI NEL BOOK DI PROGETTAZIONE CHE A RICHIESTA POTRÀ ESSERE RESO DISPONIBILE PER VISIONE.



AUGURI
DI
BUONE FESTE

