

Il CORRIERE *dell'*AVIATORE



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

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



“Vola con noi al Centro”

Dal 24 marzo al 2 aprile 2017, l'Aeronautica Militare è stata presente presso il centro commerciale “Il Centro” di Arese con un calendario ricco di appuntamenti

(servizio a pag. 47)

N. 5-6/2017

IL CORRIERE dell'AVIATORE

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

N. 5-6 Maggio-Giugno 2017

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

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

Direttore editoriale
Mario Majorani

Direttore responsabile
Mario Tancredi

Redazione

Giuliano Giannone, Guido Bergomi, Angelo Pagliuca

Responsabile Amministrativo

Norberto Vassalli di Dachenhausen

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

Associato all'U.S.P.I.

Iscrizione al R.O.C. n. 26014



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

Stampato nel mese di maggio 2017

Numero di 48 pagine

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

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

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

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

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

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

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

In questo numero:

Editoriale p. 1

Celebrati i 94 anni dell'Aeronautica Militare p. 2-4 e 48

Verso la 67^a Assemblea Nazionale ANUA p. 5

Programma eventi 14-16 giugno a Venezia
Informazioni su Cà Rezzonico, la Chiesa della Pietà, Concerto di I Virtuosi Italiani, la Caserma Cornoldi, il Museo Storico Navale di Venezia

156° Anniversario dell'Unità Nazionale p. 10

Notizie al Volo ...nel tempo recente p. 11

Al 36° Stormo gen. Giacotti con autorità di Bari p. 11

Visita al 3° Stormo del Direttore DIPMA p. 12

Operazione NATO "Northern Ice" p. 12

Firma accordo Poligono Salto di Quirra p. 13

1° "KC767A Joint Working Group" in Giappone p. 13

AM al Tour Panorama Italia 2017 p. 14

Visita a Cameri del Capo F.A. Olandesi p. 15

Seminario alla 46^a Br.Aerea su "prospettive di genere" p. 15

Delegazione islandese visita TFA Northern Ice p. 16

Presentato a Milano il libro "Ufficiale gentildonna..." p. 17

Cambio al Comando Supporto Enti di Vertice

Per 100° Gr. Guerra – Mostra al Magazzino del Sale di Cervia p. 19

Le vittime del dovere (Prof. Avv. Filippo de Jorio) p. 21

Riconoscimento pensioni p. 21

Giuramenti p. 24-30

Sottotenenti Corso ROSTRO IV p. 24

Allievi Ufficiali Corso URANO V p. 28

Allievi Marescialli Corso ZEPHIR p. 30

Lettera di Guglielmo Canham p. 27

Centro Studi - Tematiche sullo SPAZIO
di Francesco Falcucci p. 31

Riflessioni su rapporto qualità/quantità delle ricerche scientifiche di A. Pagliuca p. 35

1941 – 155^a Squadriglia Speciale Irak
di V. Meleca p. 36

Il Centro cartografico aeronautico p. 39

Omaggio ad Amendola di Oriano Orsucci p. 41

Ricordi e vita di un Ex A.U.C. di G. B. Cersosimo p. 43

Personaggi dell'Aviazione di Guido Bergomi p. 45

"Vola con noi" – Iniziativa dell'Aeronautica Militare p. 47

Aerei importanti ma poco conosciuti p. 47

SAI 207 p. 47

Riunione del Consiglio Supremo di Difesa p. 48

"A Centocelle nascerà il Pentagono italiano?" p. 48



Editoriale

Siamo tutti Aviatori d'Italia

Da alcuni anni, per riuscire ad appagare varie aspettative sociali, insoddisfatte per carenza di risorse umane ed economiche, sono state avviate iniziative per unificare anche le Associazioni derivate da esperienze di vita militare in Aeronautica.

I risultati, nonostante sforzi e tentativi delle Autorità di Forza Armata, tesi a promuovere ed armonizzare incontri di studio, non fanno però intravedere possibilità di soluzioni che soddisfino i punti di vista posti in evidenza dalle Rappresentanze che si incontrano.

Si rileva che una iniziale proposta di partecipazione ad una nuova realtà associativa, ipotizzando un **cambio di denominazione** dell'associazione, non ha trovato accoglimento in AAA per varie pur comprensibili ragioni di complessità procedurale ed amministrativa.

Quindi l'ipotesi di costituzione di una associazione unica **Aviatori d'Italia** in analogia a quanto esiste nella Marina con l'associazione d'Arma **Marinai d'Italia** è rimasta al punto di partenza.

Più recentemente è stata posta in valutazione anche una proposta di **accorpamento** ritagliando sull'ordinamento AAA uno spazio sia a livello centrale che periferico ove immettere i propri Soci, con evidenza "Ex ANUA".

Ma anche in questo caso le radici fondanti del Sodalizio ANUA, peraltro antecedenti alla nascita dell'AAA, fanno emergere ragioni temporaneamente ostative, connesse alla caratteristica di Associazione di Categoria ed alla particolarità delle Dame d'Onore ANUA, superabili con evoluzione generazionale che però richiede attese pluriennali.

Appare a volte, anche se non vera, una reciproca incomprensione fra le parti finora coinvolte (ANUA e AAA), ma non è da escludere che sia mancata una corretta distinzione fra obiettivi di **unione** ed obiettivi di **fusione**; i primi assecondati dall'ANUA ed i secondi dall'AAA mediante incorporazione.

Occorre dunque fare un passo avanti per riconoscere che si può stare insieme mantenendo le identità d'origine.

In vari "editoriali" di questo Corriere è stata espressa tale linea di pensiero, richiamando anche contenuti concettuali della FAMIGLIA e delle ISTITUZIONI.

Per superare le difficoltà finora emerse e semplificare i rapporti propositivi verso le Istituzioni in genere e la Forza Armata, alla quale siamo tutti legati per quanta nostra vita Le abbiamo dedicata, teniamo fede al principio che siamo **Aviatori d'Italia**.

Con tale dizione potrebbe essere costituito un **Consiglio** permanente che non avrebbe bisogno di modifiche statutarie con complicazioni notarili, fiscali ed economiche, ma avrebbe bisogno solo di un concordamento formale AAA-ANUA con lo Stato Maggiore Aeronautica.

Infine, ma non da ultimo, si vuole in questa sede evidenziare che un metodo impositivo di soluzione unificante non risulta compatibile con il diritto alla libertà associativa riconosciuto dalla vigente giurisdizione.

Quanto prospettato in questo editoriale vuole semplicemente essere di stimolo a riflessioni dei Soci per le pertinenti proposte da sottoporre a votazione in occasione dell'Assemblea ANUA del 15 giugno p.v. a Venezia.

La cerimonia si è svolta presso l'aeroporto militare "Antonio Ramirez" di Gioia del Colle, sede del 36° Stormo



Nella mattina di **martedì 28 marzo** hanno avuto luogo a Gioia del Colle (Bari), le celebrazioni per il 94° anniversario della costituzione dell'Aeronautica Militare, alla presenza del Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, del Presidente del Senato, Senatore Pietro Grasso, del Vice Presidente della Camera dei Deputati, On. Marina Sereni, del Ministro della Difesa, Roberta Pinotti, del Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale Claudio Graziano, e del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli.

Nel suo intervento di apertura della cerimonia, il Generale Vecciarelli ha ricordato i 94 anni di tradizioni su cui poggia il presente e il futuro dell'Aeronautica Militare. 94 anni di "impegno costante, di incondizionato senso del dovere, di dedizione e passione."

"La coesione ..." ha proseguito il Generale Vecciarelli "... è decisiva per il nostro Paese, per affrontare i problemi, le difficoltà e le opportunità che si prospettano nel nostro vivere quotidiano.

Questa coesione è un contributo che tutti noi, uomini e donne in azzurro, sentiamo di poter dare sulla scia della nostra storia, a sostegno dei valori e degli ideali comuni, come un unico grande Stormo, integrato in un sistema interforze."



Celebrati i 94 anni dalla costituzione dell'Aeronautica Militare

“Siamo una Forza Armata dal pensiero innovativo, che fa del volo la propria ragione di essere e considera la tecnologia un elemento fondamentale che insieme a uomo e macchina costituisce un trinomio inscindibile. L'innovazione passa attraverso l'ispirazione dei nostri uomini e donne, va oltre la tecnologia e diventa uno stato mentale, quello di porsi insieme al servizio del Paese e contribuire alla sicurezza di tutti.”

Il Capo di stato Maggiore della Difesa nel suo intervento ha evidenziato come “questa giornata di festa è anche simbolo della continuità dei valori militari, e dell'esigenza di coniugare tradizione e modernità.

I militari italiani sono capaci di richiamare le glorie del passato tenendo lo sguardo rivolto al futuro, come anche mantenere e rinnovare le tradizioni, favorendo e stimolando l'innovazione. L'Aeronautica ne è un esempio concreto. L'impiego dell'Aeronautica – ha continuato il Generale



Graziano - non è mutato nel corso degli anni e ha consentito agli uomini e alle donne “in azzurro”, di integrarsi in maniera del tutto naturale nei contingenti interforze, rendendo disponibili capacità operative efficienti e integrate. Capacità che hanno reso l'Arma Azzurra elemento imprescindibile della Difesa. Un elemento fondato da sempre sul coraggio, la passione e la grande professionalità del personale.”

Il Ministro Pinotti, nel suo intervento conclusivo, ha ripreso le parole del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, menzionando l'importanza del contributo di una “Forza Armata coesa e operosa, ben integrata con le altre Forze Armate ed agenzie, utile non solo al Paese ma anche agli alleati.”

A tale riguardo, il Ministro ha sottolineato il ruolo svolto dall'Aeronautica Militare nel sistema di sicurezza internazionale, concorrendo con missioni di air policing alla sorveglianza dello spazio aereo dei Paesi alleati, quali ad esempio Albania, Slovenia, Paesi Baltici e Islanda.

A conclusione della cerimonia, il Presidente della Repubblica ha consegnato diverse onorificenze a personale dell'Aeronautica Militare, distintosi per le spiccate doti professionali e l'eccezionale competenza dimostrate in servizio.

Fonte Ufficio Pubblica Informazione

Autore Cap. Michele Seri

Celebrati i 94 anni dalla costituzione dell'Aeronautica Militare



(continua a pag. 48)

Verso la 67^Assemblea Nazionale ANUA

CI VEDIAMO A VENEZIA

Facciamo seguito a quanto annunciato nel precedente *Corr_Aviat* (n. 3-4/2017) per dare ulteriori dettagli sugli eventi sociali e statuari ANUA a Venezia nei giorni **14, 15 e 16 giugno 2017**.

Si ricorda che l'affluenza a Venezia avverrà con i mezzi propri, o come deciso dalle singole Sezioni. Le attività avranno inizio con il pranzo di benvenuto mercoledì 14 giugno e termineranno con il pranzo di commiato venerdì 16.

Mercoledì 14 giugno 2017

Si conferma quanto già annunciato per la sistemazione dei partecipanti che verranno ospitati presso le strutture veneziane di Esercito e Marina.



Foto: sopra, Circolo Ufficiali E.I. (Caserma Cornoldi); sotto, Circolo Ufficiali M.M.



Programma della giornata

<u>In mattinata</u>	Arrivo dei partecipanti
<u>13.30</u>	Pranzo di benvenuto (Circolo di Presidio E I)
<u>Pomeriggio</u>	Attività libera
<u>19.45</u>	Cena in Hotel (Circolo di Presidio E I)

Giovedì 15 giugno 2017

La mattina del 15, Soci, Consorti ed Ospiti si separano per dedicarsi i primi alle attività statutarie ed i secondi ad attività socio culturali.

I Soci impegnati nel Consiglio Direttivo Nazionale ANUA avranno una riunione preliminare con inizio alle ore 08,30 per poi convergere alle ore 10,30 in Assemblea Generale nella sala dedicata del Circolo Presidiario di Palazzo Cornoldi.



Argomenti all'Ordine del Giorno per l'Assemblea

- Relazione del Presidente.
- Approvazione dei bilanci con le relazioni del Segretario Generale e del Collegio dei Sindaci.
- Azione unificatrice di SMA per la fusione di A.A.A. ed ANUA.
- Nomina a consigliere onorario relativa al Presidente della Sezione di Taranto.
- Rimborsi spese, eventi di rappresentanza e conferma quote sociali ex art. 14 Regolamento;
- Sanzione riattivazione della Sezione di Lecce ex art. 13 Statuto.
- Adesione al forum di Assoarma aderente all'Unione Pensionati Italiani (approvato nello staff-meeting del 28 febbraio);
- Programma eventi sociali (gita estera: ottobre in Provenza?);
- Convegno pensionistico per prepensionamenti da riduzione quadri;
- Coinvolgimento nello staff-meeting settimanale oltre che dei restanti membri del CDN, anche dei Presidenti di Sezione con estensione del verbale in aderenza all'art. 18 del Regolamento ANUA.

Signore ed Ospiti alle 09,30 partono per **Cà Rezzonico**, il Museo del 700 Veneziano ove li riceve e accompagna il Direttore del Museo.

Alle 13,00, Soci e Signore si ritroveranno al Circolo di Presidio per il **Buffet di chiusura lavori assembleari**.

A seguire: **Pomeriggio libero**; **Cena** (ore 19,45) al Circolo di Presidio EI e **Concerto** (ore 21,00) dei **"Virtuosi Italiani"** organizzato per i soci dell'ANUA alla **Chiesa Santa Maria della Pietà** (v. dettagli a pag. 7)

Ca' Rezzonico Museo del Settecento Veneziano



Il grandioso palazzo, ora sede del Museo del Settecento Veneziano, venne costruito a partire dal 1649 per la nobile famiglia Bon, su progetto del **massimo architetto del barocco veneziano, Baldassarre Longhena**. La sua morte nel 1682, quasi contemporanea a quella del committente e le difficoltà economiche della famiglia Bon causarono la sospensione dei lavori, lasciando il palazzo incompiuto. La fronte sul Canal Grande appare in numerose vedute del primo settecento completata solo per il piano terra e per il primo piano nobile e coperta da una chiusura provvisoria costituita da un tetto a capanna d'assi di legno.

Nel frattempo, la famiglia Rezzonico – originaria della Lombardia – si era trasferita a Venezia e aveva acquistato nel 1687 il titolo nobiliare. **Giambattista Rezzonico**, mercante e banchiere, acquistò nel 1751 il palazzo e ne affidò il completamento a **Giorgio Massari**, uno dei più affermati ed eclettici professionisti del medio Settecento veneziano. I lavori procedettero con rapidità e nel 1756 l'edificio risulta completato.

Mentre la prestigiosa facciata sul Canal Grande e il secondo piano nobile seguivano l'originario progetto longheniano, si devono a Massari le ardite invenzioni sul retro del palazzo: il sontuoso accesso da terra, lo scalone d'onore e il grandioso, insolito salone da ballo ottenuto eliminando il solaio del secondo piano.

Contemporaneamente alla conclusione dei lavori, si diede il via anche alla decorazione dell'edificio, con l'intervento dei maggiori pittori allora attivi a Venezia: Giambattista Crosato, autore degli affreschi del salone in collaborazione col quadraturista Pietro Visconti, Giambattista Tiepolo, cui spettano i due soffitti realizzati in occasione delle nozze tra Ludovico Rezzonico e Faustina Savorgnan, il giovane Jacopo Guarana e Gaspare Diziani.



L'edificio era perfettamente completato nel 1758, quando il fratello cadetto di Giambattista, **Carlo Rezzonico, vescovo di Padova, venne eletto papa col nome di Clemente XIII**: l'evento segna il vertice della fortuna della famiglia e il palazzo di **San Barnaba** fu sede di splendide feste per celebrarlo. Ma ben presto, dopo solo cinquant'anni, la potente famiglia nel 1810 si estingueva. Iniziava così per il palazzo e per il patrimonio d'arte e di storia che vi si era accumulato una lunga, difficile e tormentata stagione di smembramenti e dispersioni. Spogliato dell'arredo, suddiviso tra gli eredi e poi venduto, il palazzo passò nell'Ottocento a diversi proprietari; acquistato dal pittore inglese Roberto Barret Browning, fu scelto come residenza dal padre di questi, lo scrittore Robert Browning, che vi morì. Successivamente venne rilevato dal conte Lionello Hirschell de Minerbi, deputato al Parlamento italiano, che lo cedette nel 1935, dopo lunga e complessa trattativa, al Comune di Venezia.

Dopo un primo intervento di restauro, il palazzo venne adibito a sede del Museo del Settecento veneziano e aperto al pubblico il 25 aprile del 1936. I curatori dell'allestimento, Nino Barbantini e Giulio Lorenzetti, vollero conferirgli un carattere ambientale, disponendo le opere come se appartenessero all'arredo del palazzo.



Verso la 67^a Assemblea Nazionale ANUA

Per ottenere questo risultato, vennero concentrate a Ca' Rezzonico le numerose opere settecentesche proprietà dei Musei Civici di Venezia, cui vennero aggiunti dipinti, mobili e affreschi provenienti da altri edifici veneziani di proprietà civica e molte altre opere acquistate per l'occasione sul mercato antiquario.

L'effetto finale dell'operazione è certamente grandioso e suggestivo; nonostante qualche forzatura e approssimazione critica, il valore di moltissime delle opere esposte, oltre alla straordinaria qualità dell'architettura e degli ambienti, hanno reso Ca' Rezzonico il celebre e ricercato tempio di quel Settecento veneziano che fu età di splendori, dissipazioni e miserie, ma che senza dubbio costituisce una stagione artistica tra le più splendide e alte dell'arte dell'Europa moderna.

Dopo i recenti restauri, (il museo è stato riaperto nel giugno del 2001) si presenta come un grande spazio articolato e plurimo: il pianterreno, che sviluppa lungo androni, cortili e porticati il gioco barocco di pieni e di vuoti; lo scalone del Massari perfettamente restaurato; il salone da ballo, tra i più belli, ariosi, fantastici di Venezia; i due piani nobili, rimontati secondo l'originale disegno Barbantini-Lorenzetti, dalle sale monumentali all'alcova e ai boudoir; gli ultimi piani completamente recuperati come nuovi spazi espositivi.

Su tutte le opere sono stati operati interventi di pulizia, manutenzione, ripristino; sono stati restaurati affreschi e suppellettili; ridipinte le pareti, puliti i marmorini, recuperate le sottili cromie degli elementi lapidei. In alcuni casi, come per il soffitto del salone, il restauro ha richiesto un impegno gravoso e l'invenzione di soluzioni tecnologiche insolite e ardite, mentre un intervento radicale ha restituito lo splendore dell'affresco di Crosato e Visconti, nell'argentea luminosità delle colonne, degli archi, delle mensole, delle finte logge. Le recenti, notevolissime donazioni di Egidio Martini e di Ferruccio Mestrovich hanno arricchito il museo di altre trecento opere di artisti che includono Cima da Conegliano, Alvise Vivarini, Bonifacio de' Pitati, Tintoretto, Sebastiano e Marco Ricci, Tiepolo, i Longhi, Rosalba, Francesco Guardi.



Madonna con Bambino e Santi di Bonifacio de' Pitati

La chiesa della Pietà detta anche Santa Maria della Visitazione



La chiesa attuale è stata costruita fra il 1745 e il 1760 su progetto di Giorgio Massari (1687-1766). La facciata però rimase incompiuta fino all'inizio del XX secolo: fu infatti solo nel 1906 che si procedette ai lavori di completamento secondo i disegni del progetto originale, con l'unica variante dell'ornamento superiore (una croce in marmo al centro della

sommità invece di tre statue, una al centro e due ai lati).

L'edificio antecedente, andato distrutto a causa del deterioramento dovuto al tempo, sorgeva sul lato destro rispetto alla chiesa attuale.

La chiesa è così denominata perché è ubicata accanto all'antico orfanotrofio situato in calle della Pietà, dove nel corso del XVII secolo presò la sua opera Antonio Vivaldi. Il soffitto dell'entrata principale ospita un affresco di Giambattista Tiepolo, *La Fortezza e la Pace*.



In questa chiesa la sera del 15 giugno con inizio alle ore 21.00, sarà dedicato all'ANUA il concerto da **"I VIRTUOSI ITALIANI"** – diretti da Antonio Aiello, con il seguente programma:

- Pablo de Sarasate Caprice Basque, Op.24
- Pablo de Sarasate Introduction et Tarantelle, op.43
- Pablo de Sarasate Zigeunerweisen Op.20
- A.Vivaldi

"Le Quattro Stagioni" quattro concerti per violino archi e basso continuo; da "Il Cimento dell'Armonia e dell'Invenzione" op.8; Concerto n.1 in Mi maggiore "La Primavera"; Allegro, Largo, Allegro; Concerto n.2 in sol minore "L'Estate"; Allegro non molto, Adagio, Presto; Concerto n.3 in Fa maggiore "L'Autunno"; Allegro, Adagio molto, Allegro; Concerto n.4 in fa minore "L'Inverno"; Allegro non molto, Largo, Allegro; in chiusura – Inno di Mameli.

Verso la 67^a Assemblea Nazionale ANUA

La Caserma Cornoldi

L'edificio che dal 1475 era un monastero delle Terziarie (pie donne che avevano abbracciato la regola del "Terzo Ordine di S. Francesco) con annessa chiesa nella quale avevano fatto edificare un sepolcro a imitazione di quello di Gerusalemme. Nel 1806, in base al decreto napoleonico del 21 aprile, il monastero fu però soppresso e successivamente trasformato in **caserma**, mentre la chiesa, spogliata dalle opere, venne demolita. In loco restano, a ricordo, le due pilette per l'acqua santa scolpite sulla porta laterale della chiesa verso il cortile, mentre è possibile ammirare il Sepolcro di Cristo nella vicina chiesa di S. Martino.

In questa caserma, chiamata inizialmente del S. Sepolcro, si sono succeduti vari comandi e reparti: dal 1809 la Guardia Reale Francese del Regno Italico, dal 1815 vari reparti di Fanteria Austriaci, dal 1866 reparti di Fanteria Italiani, dal 1934 la Delegazione Trasporti Militari e la Sezione Staccata del Genio Militare e dal 1935 il Comando del 710 Reggimento Fanteria "Puglie" che nel 1939 si trasforma nel 56° Reggimento Fanteria "Marche" poi trasferito, nel 1941, in zona d'operazioni (Albania e Bosnia Erzegovina).

Nel 1914 la caserma venne intitolata alla Medaglia d'oro **Aristide Cornoldi**, un Capitano veneziano caduto in Tripolitana nella battaglia delle "Due Palme". Dopo la seconda Guerra Mondiale nella caserma trovano sede il **Comando Presidio Militare Esercito ed il Circolo Unificato** con al suo interno un'ampia foresteria.



Venerdì 16 giugno 2017

Le ore del mattino che precedono il Pranzo di Commiato sono dedicate alla visita del

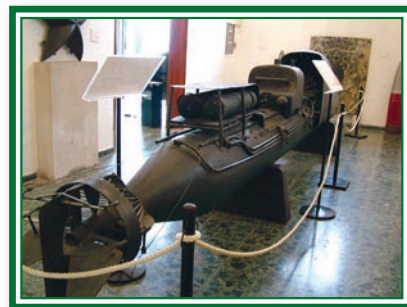
Museo Storico Navale di Venezia

L'ambiente espositivo si sviluppa su cinque piani, compreso il piano terra. Il "granaio" è solo l'edificio principale di un più vasto complesso museale che comprende anche l'esterna chiesa di San Biagio e l'attiguo Padiglione delle navi, situato nell'antica Officina dei remi dell'Arsenale.

Nelle due sale che fiancheggiano l'ingresso del Museo si vede, a destra, il monumento funebre a Angelo Emo, ultimo "Capitano da mar" della Marina veneziana. l'ammiraglio, si direbbe oggi, oltre che un ottimo comandante fu anche un ingegnoso inventore di apparecchi bellici (è rimasta famosa la sua batteria galleggiante, di cui è esposto un modello). La sua impresa più meritoria fu quella di aver liberato i mari dai pirati barbareschi. Il Senato della Repubblica gliene fu riconoscente e commissionò ad Antonio Canova un monumento che gli rendesse onore.



A sinistra è esposto un siluro a lenta corsa della Seconda guerra mondiale, noto più popolarmente come "maiale".



Queste due prime testimonianze storiche rappresentano il tema parallelo sul quale scorre la visita al Museo (sia pure con qualche

Verso la 67^a Assemblea Nazionale ANUA

imprevedibile sorpresa, come vedremo), perché l'una percorre la trama complessa della lunga e gloriosa storia navale di Venezia e l'altra si affaccia sulla storia assai più breve, ma già molto drammatica, della nostra marina militare.

Sempre al piano terreno, oltre a un imponente fanale di poppa di galea veneziana del XVI secolo, detto "fanò", e agli abbastanza consueti pezzi di artiglieria da nave e da fortezza, grande interesse merita per la rarità e l'importanza storica la raccolta di diciotto plastici realizzati tra il XVI e XVII secolo in legno (o legno, cartapesta e gesso, materiali facilmente deperibili e miracolosamente sopravvissuti) di antiche fortezze veneziane dell'Adriatico e dell'Egeo.



Il primo piano è quasi interamente dedicato all'aurea storia marinara della Serenissima Repubblica. Vi si possono ammirare alcuni modelli di grande valore storico: una impressionante ricostruzione di una trireme, tipo di galea da guerra in uso fino a metà del XVI secolo, con i rematori al loro posto di lavoro e di sofferenza; una "galeazza", galea di grandi dimensioni e di nuova concezione, che fu la protagonista della vittoria sui Turchi a Lepanto (1571), e la regina di tutte le barche di rappresentanza: il Bucintoro, la nave da cerimonia usata dal doge nel giorno dell'Ascensione per lo "sposalizio del mare", "Ti sposiamo", diceva in latino il doge, gettando nelle acque un anello, "in segno di vero e perpetuo dominio". L'ultimo Bucintoro, il più sfarzoso, come si può constatare dalla ricostruzione fattane dal modello eseguito nel 1824, fu varato nel 1728.

I Francesi, quando lo trovarono in Arsenale, lo distrussero come simbolo di un detestabile potere. Ma era soprattutto un'opera d'arte. Opere d'arte sono anche le fiancate scolpite e dipinte delle galee, non solo veneziane; impreziosiscono l'esposizione gli antichi portolani, le mappe, le stampe e i dipinti che ornano le pareti, e gli antichi strumenti di navigazione.

Le sale del secondo piano sono essenzialmente dedicate alla Marina militare italiana: modelli, dipinti e cimeli ne illustrano il percorso storico. Al terzo piano ci si imbatte nei piaceri dell'inconsueto: è un'area espositiva scoppiettante di sorprese.

Dalla sala delle gondole, tra le quali spicca quella appartenuta a Peggy Guggenheim, miliardaria innamorata di Venezia, a quella delle imbarcazioni caratteristiche della laguna veneta, alla collezione di ex voto marinari dei secoli XVI-XIX, alla importante e insolita raccolta di modelli di giunche cinesi donate al Museo di Venezia da un collezionista francese.

E infine l'ultimo piano, il quarto, con la cosiddetta Sala svedese che testimonia i buoni rapporti tra la Svezia e l'Italia e ancor più quelli tra le Marine dei due Paesi. Ultima, del tutto inattesa, una preziosa collezione di conchiglie donata dalla stilista Roberta di Camerino. Di grande interesse anche il "Padiglione delle navi", dove, in un'area di duemila metri quadri, sono esposti alcuni esemplari (veri, non modelli) di imbarcazioni tipi che veneziane, antiche gondole da cerimonia, barche lagunari da lavoro; e poi imbarcazioni militari, per esempio una delle poche motosiluranti rimaste alla nostra Marina dopo la Seconda guerra mondiale, e barche da corsa come il famoso racer degli anni Trenta "Asso" (scafo Baglietto, motore Isotta Fraschini, pilota Cattaneo).

.....
Visitare Venezia
significa anche familiarizzare con i "sestieri"



Il **sestiere** è una delle sei zone in cui è divisa la città di Venezia. Corrisponde al quartiere di altre città, che idealmente rappresentava la quarta parte dell'accampamento romano, schema ideale della costruzione di un gran numero di centri abitati d'Europa. Storicamente la suddivisione in sestieri ripartiva le circoscrizioni della città di Venezia all'epoca della Serenissima. Sin dai tempi più antichi tale suddivisione si rifletteva anche nella composizione di alcune magistrature, come quella dei sei consiglieri ducali eletti nel Minor Consiglio in ragione di uno per ciascun sestiere. La sorveglianza su queste zone era deputata poi a particolari funzionari, i capisestiere, incaricati di riferire puntualmente al governo sull'identità e il comportamento dei cittadini residenti. La suddivisione in sestieri era spesso estesa anche ai territori sotto il controllo della Repubblica di Venezia.

156° Anniversario della Giornata dell'Unità Nazionale



Fonte Ministero della Difesa
17 Marzo 2017

Questa mattina, il Presidente della Repubblica, accompagnato dal Ministro della Difesa, ha deposto una corona di alloro all'Altare della Patria per celebrare la Giornata dell'Unità Nazionale, della Costituzione, dell'Inno e della Bandiera.

“Celebrare l'unità del Paese è un'occasione per renderlo più unito e forte”.

Così il Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, che questa mattina – accompagnato dal Ministro della Difesa, Roberta Pinotti – si è recato all'Altare della Patria dove ha reso omaggio alla Tomba del Milite Ignoto in occasione delle celebrazioni della Giornata dell'Unità nazionale, della Costituzione, dell'Inno e della Bandiera.

“Celebriamo oggi, a 156 anni dall'Unità d'Italia, le nostre radici e, con esse, l'attualità di quei valori di coesione nazionale, di libertà, di democrazia che costituiscono energie vitali permanenti per la società e per il Paese” ha dichiarato il Capo dello Stato. Una grande festa in occasione della ricorrenza del giorno di 156 anni fa in cui venne proclamato il Regno d'Italia: il 17 marzo 1861, approdo di un lungo e difficile percorso di unificazione nazionale e allo stesso tempo inizio della nostra Storia comune. La ricorrenza è stata istituita il 23 novembre del 2012 con la legge n. 222, con l'obiettivo di ricordare e promuovere i valori di cittadinanza e riaffermare e consolidare l'identità nazionale attraverso la memoria civica.

Dopo aver passato in rassegna il reparto d'onore schierato con bandiera e banda, Il Presidente Mattarella, accompagnato dal Ministro Pinotti, ha deposto



una corona d'alloro sulla tomba del Milite ignoto a memoria dei Caduti e dispersi di tutte le guerre e ha osservato un minuto di raccoglimento. Un momento solenne, suggellato dal passaggio delle Frece Tricolori che hanno disegnato sul cielo di Roma un lunghissimo Tricolore.

In Piazza Venezia, c'erano, tra gli altri, il Presidente del Senato Pietro Grasso, il Presidente del Consiglio Paolo Gentiloni, il Presidente della Corte Costituzionale Paolo Grossi, la Vice Presidente della Camera Marina Sereni, il Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale Claudio Graziano

Alla cerimonia hanno partecipato Autorità politiche, civili, i Vertici della Difesa e della Guardia di Finanza, ed hanno assistito numerosi cittadini.

Il Generale di Squadra Aerea Fernando Giancotti, ha incontrato, in qualità di Comandante del Presidio di Bari, le autorità locali.

21 Marzo 2017 – Fonte Comando Scuole/ 3^a Regione Aerea – Bari Autore T. Col. Domenico Spalluto



Si è tenuta presso il 36° Stormo di Gioia del Colle la consueta riunione periodica tra il Generale di Squadra Aerea Fernando Giancotti, Comandante del Comando Scuole/3^a Regione Aerea e del Presidio Militare di Bari e le principali Autorità cittadine.

Presenti all'evento, il Prefetto della Provincia di Bari, Dott.ssa Marilisa Magno, il Dott. Carmine Esposito, Questore della città di Bari, i Rappresentanti delle numerose Istituzioni civili ed i Comandanti degli Enti Militari che, da anni, operano sul territorio.

Il Generale Giancotti, in apertura di lavori, ha salutato gli illustri ospiti intervenuti, anche a nome del Gen. S.A. Franco Girardi, suo predecessore, attualmente Comandante della Squadra Aerea, dal quale dipende proprio il 36° Stormo. Ciò a testimoniare la sentita coesione tra Alti Comandi che consente ai numerosi Enti Aeronautici territorialmente collocati nel Presidio di Bari di operare in stretta ed assoluta sinergia.

Successivamente, il Gen. Giancotti ha sottolineato l'estrema valenza di tale tipo di incontri al fine di approfondire la reciproca conoscenza e mettere in comune competenze, professionalità ed assetti al servizio della collettività. In tale ottica, ha evidenziato come proprio il 36° Stormo per la sua funzione strategica rispetto al Mediterraneo e per i compiti svolti ai fini della sicurezza e difesa abbia approntato una serie di attività esercitative mirate a difendere i cieli da minacce asimmetriche particolarmente adatte per es-

sere svolte in collaborazione con altre componenti, come recentemente avvenuto con la Guardia di Finanza.

Dopo un briefing introduttivo, tenuto dal Comandante di Stormo, Col. Bruno Levati, la visita è proseguita presso il simulatore di volo "Eurofighter" fino a culminare in una suggestiva dimostrazione di "scramble" e di messa in sicurezza di un'area di sabotaggio di velivolo sospetto.

L'incontro si è chiuso con l'illustrazione da parte del Gen. D.A. Vitantonio Cormio, Vice Comandante delle Scuole A.M. \ 3^a Regione Aerea, dell'esercitazione di Protezione Civile denominata "Tiflis 2017" che si terrà, a Bari, il prossimo 27 e 28 aprile.

L'iniziativa, promossa dal Gen. Giancotti, sulla scorta di una analoga precedente esperienza in Accademia Aeronautica, è stata organizzata con il preciso intendimento di fungere da collante tra le varie componenti, civili e militari, interessate in caso di situazioni di pericolo e/o di emergenza (Prefettura, Comune, Protezione Civile, Pronto Soccorso, 118, Forze di Polizia e Forze Armate).

A "latere" è stata prevista una capillare attività di formazione e sensibilizzazione nelle Scuole Superiori sui delicati temi dell'emergenza e del primo soccorso al fine di incentivare una cultura di sicurezza collettiva per poi vedere gli stessi ragazzi concretamente impegnati a sperimentare, sul campo, durante l'esercitazione, le lezioni apprese.

Il Direttore della DIPMA in visita al 3° Stormo



Nella giornata di martedì **14 Marzo** il Generale di Squadra Aerea Umberto Baldi, Direttore della Direzione Impiego del Personale Militare dell'Aeronautica (DIPMA), ha visitato il 3° Stormo di Villafranca di Verona (VR). La visita si è aperta con un briefing tenuto dal Comandante di Stormo, Col. Pietro Spagnoli, nel quale sono state illustrate tutte le capacità nel settore operativo ed addestrativo espresse dal Reparto.

In particolare, dopo un breve cenno storico sul 3° Stormo, si è passati alla descrizione dell'attuale missione quale Reparto



Logistico che, oltre alla specificità nel settore della Logistica di Proiezione, si occupa anche della gestione di tutte le attività formative e addestrative negli specifici settori del Combat Support e Combat Service Support.

Il programma è proseguito con la visita alle principali articolazioni dello Stormo dove il personale specialista nei vari settori della Logistica di Proiezione ha potuto illustrare mezzi, equipaggiamenti, materiali e procedure poste alla base delle peculiari capacità operative del Reparto.

Come da tradizione, la visita è ufficialmente terminata con la consegna del Crest del 3° Stormo e la firma dell'Albo d'Onore da parte del Generale di Squadra Aerea Umberto Baldi: "...siate sempre fieri di questa eccellente realtà operativa...continuate a farla crescere sempre con la stessa forza e passione facendo in modo che possa essere conosciuta da tutti". 3° Stormo – Villafranca di Verona Autore 1° M.llo Stefano Vitale

Al via l'operazione NATO "Northern Ice"

17 Marzo 2017 TFA – Northern Ice Autore Ten. Simone Antonetti



Per circa tre settimane i Reparti della Difesa Aerea dell'Aeronautica Militare impegnati per la difesa dello spazio aereo NATO in Islanda.

Sei velivoli caccia intercettori Eurofighter del 4°, 36° e 37° Stormo dell'Aeronautica Militare, decollati dall'aeroporto militare di Grosseto, sono atterrati all'aeroporto di Keflavik in Islanda per dare il via all'operazione NATO *Interim Air Policing* in Islanda, denominata "Northern Ice".

L'operazione ha come obiettivo quello di preservare l'integrità dello spazio aereo della NATO, rafforzando l'attività di sorveglianza dei cieli dell'Islanda che non possiede capacità e strutture per la difesa aerea autonoma. L'Italia come

altri Paesi hanno assunto quindi questo impegno nell'ambito dell'Alleanza.

Gli assetti italiani pertanto assicureranno il Servizio di Sorveglianza dello Spazio Aereo Islandese fino alla metà del mese di aprile, conducendo, nel frattempo, attività addestrativa congiunta con il personale della Icelandic Coast Guard.

"Il rischieramento in Islanda è una missione, operativa e addestrativa allo stesso tempo, che concretizza lo spirito di solidarietà tra i membri dell'Alleanza Atlantica e permette, inoltre, di mantenere e testare delle procedure standardizzate di sicurezza in ambito NATO" ha dichiarato il Generale Claudio Graziano, Capo dello Stato Maggiore della Difesa, aggiungendo che "questa difesa aerea congiunta nel settore islandese è un chiaro esempio di gestione razionale e condivisione delle risorse disponibili tra i vari Paesi della NATO". All'operazione prende parte anche il personale tecnico e logistico e un team di Controllori della Difesa Aerea del Comando Operazioni Aeree di Poggio Renatico e del 22° Gruppo Radar di Licola (Na) che assicurerà la gestione tattica dell'operazione garantendo il servizio di sorveglianza, riporto e controllo nell'Aerea di Responsabilità (AOR – Area of Responsibility) ed i collegamenti con il CAOC (Combined Air Operation Center)

di Udem. La *Force Protection* del distaccamento italiano sarà assicurata dal personale del 16° Stormo “Fucilieri dell’Aria” dell’Aeronautica Militare di Martina Franca (TA).

La Task Force Air (TFA) costituita sulla Base aerea di Keflavik (ISL) grazie un Advanced team logistico partito qualche giorno prima, sarà alle dirette dipendenze del Comando Operativo di Vertice Interforze (C.O.I.).

L’Aeronautica Militare italiana partecipa con continuità all’*Interim Air Policing* di Albania, a partire dal 2009, della Slovenia, dal 2004, alternandosi in questo servizio rispettivamente con la Grecia e con l’Ungheria, ed è già stata impegnata in Islanda nel giugno del 2013. L’*Air Policing* (AP) è una capacità di cui si è dotata la NATO a partire dalla metà degli anni cinquanta e consiste nell’integrazione in un unico sistema di difesa aerea e missilistico della NATO dei rispettivi e analoghi sistemi nazionali messi a disposizione dai paesi membri. L’attività di Air Policing è condotta sin dal tempo di pace e consiste nella continua sorveglianza e identificazione di tutte le violazioni all’integrità dello spazio aereo NATO alle quali si fa fronte prendendo le appropriate azioni utili a contrastarle, come ad esempio il decollo rapido di velivoli caccia intercettori, il così detto scramble.

L’AP è svolta nell’ambito dell’area di responsabilità del Comando Operativo Alleato della NATO (*Allied Command Operation – ACO*) di stanza a Bruxelles e viene coordinato dal Quartier Generale del Comando Aereo Alleato (*Headquarters Allied Air Command*) di Ramstein (GER).

Firmato l’accordo tra Poligono Interforze di Salto di Quirra e comune di Villaputzu per l’utilizzo del litorale adiacente alle aree militari

17 Marzo 2017 – Poligono Capo San Lorenzo – Magg. Alessio Puddu

La Regione Sardegna, per la stagione balneare 2017, ha individuato nel complesso 662 acque di balneazione e i relativi punti di monitoraggio presso i quali verranno effettuati, con cadenze stabilite, dei controlli periodici. L’inserimento delle due nuove acque di balneazione site nel Comune di Villaputzu, adiacenti alle aree militari del Poligono di Capo San Lorenzo denominate Torre di Murtas e Centro spiaggia Murtas, è avvenuto come si legge in una nota sul sito della Regione Sardegna, a seguito dei risultati di monitoraggio condotto nell’area dall’ARPAS nel quadriennio precedente. Attività che ha fornito indicazioni di un generale ottimo stato delle acque marine costiere della Sardegna, tra cui il livello eccellente di quelle di Murtas, tra le migliori dell’intera Isola. Il risultato della balneabilità è pervenuto per gradi.

Già a partire dalla stagione balneare 2016, a seguito del controllo delle aree, fu rimosso il divieto di balneazione per l’intera spiaggia di Murtas e furono istituite le “acque di studio” per il monitoraggio della qualità delle stesse e, pertanto, nella stagione estiva 2017 i cittadini potranno accedere dal litorale adiacente al Poligono, dal 1 giugno al 30 settembre, anche attraverso le aree militari. Queste attività si uniscono a quelle già finalizzate in passato con il Comune di Villaputzu in accordo con l’Amministrazione militare e che hanno previsto la valorizzazione di alcuni siti e l’esecuzione di lavori di sistemazione dei parcheggi e realizzazione di passerelle in legno per il raggiungimento dell’arenile nel rispetto del sistema dunale presente.



Dott. Porcu, Sindaco di Villaputzu e Gen. Russo, Com.te PISQ

Concluso il 1° “KC767A Joint Working Group” tra l’Aeronautica Militare e la Japan Air Self-Defense Force

Fonte SMA IV Reparto Autore T.Col Vittorio Vicari

Giovedì 16 e venerdì 17 marzo si è tenuto presso la base aerea di Komaki (Nagoya, in Giappone) il primo Joint Working Group sul programma KC-767A. Tale consesso, nel quale la delegazione italiana, guidata dal Colonnello Luca Capasso (Capo del 2° Ufficio di SMA IV Reparto) e quella giapponese, guidata dal Colonnello Igarashi (JASDF Air Staff) si sono incontrate per la prima volta, ha come obiettivo quello di condividere esperienze comuni sia sul piano operativo che su quello del supporto logistico e definire le future forme di cooperazione. L’Aeronautica italiana e quella giapponese, infatti, sono le uniche Forze Aeree dotate del vettore KC-767A. All’incontro erano presenti anche rappresentanti della BOEING e della ditta ITOCHU.

La delegazione italiana è stata calorosamente ricevuta dal Comandante della base, Major General Osaki prima degli incontri che, articolati su due giornate, hanno consentito la trattazione di molteplici argomenti, fra i quali le caratteristiche e le differenze tra le due configurazioni di Tanker, la condivisione delle esperienze nell'utilizzo della piattaforma, l'addestramento degli equipaggi, la risoluzione delle obsolescenze, le possibilità di aggiornamenti/upgrade futuri, l'individuazione



delle common failure e le problematiche connesse alle attività di manutenzione.



Le parti hanno concordato nel ritenere il JWG un forum ideale per facilitare l'impiego sostenibile della piattaforma KC ed individuarne obiettivi comuni di sviluppo futuro, in un'ottica di riduzione costi ed ottimizzazione delle risorse disponibili.

Durante l'evento, è stata concessa alla delegazione italiana la possibilità di visionare il Boom Operator Trainer (BOT) della controparte nipponica – unico simulatore al mondo per l'addestramento di operatori boom sul vettore KC-767A – al fine di valutare concrete possibilità di future cooperazioni funzionali alle esigenze di F.A.

Le attività si sono concluse con l'intendimento di rinnovare gli incontri almeno una volta l'anno.

Aeronautica Militare Al Tour Panorama d'Italia 2017

15 Marzo 2017 – Fonte Ufficio Pubblica Informazione – Roma Autore Ten. De Angelis Stefania



L'Aeronautica Militare, per il secondo anno consecutivo e dopo il successo dell'edizione del 2016, collaborerà al Tour itinerante "Panorama d'Italia 2017" organizzato dalla rivista scientifica Panorama, in coordinamento con la rivista Focus, la cui conferenza stampa di presentazione si è conclusa ieri a Milano. Il tour Panorama d'Italia è una iniziativa "on the road" del newsmagazine Panorama in collaborazione con Focus, ormai giunta alla sua quarta edizione. Un autentico giro d'Italia le cui tappe toccheranno anche quest'anno dieci città per soffermarsi con eventi culturali e divulgativi. Gli incontri saranno dedicati anche al tema clima e meteorologia, per i quali parteciperanno, in qualità di testimonial, diversi Ufficiali meteo dell'Aeronautica Militare.

L'Aeronautica Militare ha accolto con piacere la proposta di partecipazione al Tour Panorama d'Italia come sottolinea il Generale di Divisione Aerea Frigerio Silvano, comandante delle Forze da Combattimento: "L'Aeronautica Militare è un unico grande sciame operoso in volo per il bene del Paese composto da diverse e qualificate componenti. Questa iniziativa ci permette di far conoscere agli appassionati di scienza e tecnologia – il ruolo e l'impegno della Forza Armata nel campo della Meteorologia. L'Aeronautica Militare, così come le altre FF.AA., spesso realizza ed impiega tecnologie, cosiddette "duali", fornendo servizi di utile impiego nella vita di tutti i giorni per i cittadini. Tra questi tra il più tangibile è il servizio meteorologico che da oltre 50 anni opera anche per la collettività". Inquinamento e cambiamenti climatici, questo è il filo conduttore della partecipazione del Servizio Meteorologico a questa iniziativa, tenendo sempre bene a mente che la Forza Armata è da sempre impegnata a livello

nazionale e internazionale nel settore meteorologico perché questo è necessario per assolvere il compito di garantire la sicurezza nei nostri cieli.

Da marzo a novembre, ogni città accoglierà un calendario ricco di appuntamenti nei luoghi più vivi e rappresentativi.

Si parte da Torino (7 aprile) per poi fare tappa a Bologna (21 aprile), Pavia (19 maggio), Norcia/Spoleto/Montefalco (9 giugno), Bari (30 giugno), Trieste/Udine (8 settembre), Olbia (29 settembre), una tappa speciale a Milano (15-21 ottobre) e per finire Caserta (10 novembre) e Ragusa (24 novembre).

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

Tali servizi includono: – l'assistenza meteorologica alla navigazione aerea civile; – il supporto al dipartimento della protezione civile, tramite la fornitura in tempo reale dei dati meteorologici nazionali, indispensabili per prevenire e far fronte a eventuali emergenze, l'emissione degli avvisi di allerta in caso di previsione di condizioni meteorologiche particolarmente avverse; – l'assistenza alla navigazione marittima commerciale e da diporto, attraverso l'emissione dei bollettini dello stato del mare; – il contributo alla sicurezza in montagna, tramite un servizio di allerta e di previsione di slavine e valanghe.

Negli ultimi anni, inoltre, il Servizio Meteorologico ha assunto un ruolo progressivamente crescente nei settori del monitoraggio climatico e ambientale, grazie all'attivazione di servizi per il rilevamento della anidride carbonica, dell'ozono atmosferico e della radiazione solare.

Il Capo delle Forze Aeree Olandesi in visita alla base aerea di Cameri

Aeroporto – Cameri (No) – Autore T. Col. Diego Spadafora



Il Generale Luyt, Capo delle Forze Aeree olandesi, ha firmato insieme al Generale Vecciarelli, Capo di SMA, la prima ala completa destinata al primo J.S.F olandese che sarà assemblato presso la F.A.C.O. di Cameri.

Venerdì 10 marzo, il Capo delle Forze Aeree olandesi Lieutenant General Dennis Luyt, è stato ricevuto dal Capo di SMA, Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli, e dal Brigadier Generale Maurizio Nastasi, Capo del Ce.Po.V.A., presso l'Aeroporto Militare di Cameri, dove ha effettuato una visita alla Final Assembly and Check Out, F.A.C.O. J.S.F (*Joint Strike Fighter*).

Dopo aver assistito ad una presentazione sulle attività svolte dalla F.A.C.O., tenuta dal referente della società *Lockheed Martin*, la delegazione, accompagnata anche dal Generale Ispettore Capo Francesco Langella,

Direttore della Direzione degli Armamenti Aeronautici e per l'Aeronavigabilità, ha visitato le diverse infrastrutture destinate all'assemblaggio e alla produzione delle componenti del velivolo J.S.F. con particolare attenzione alla linea di assemblaggio delle full wings. Proprio nel padiglione destinato all'assemblaggio delle ali si è tenuta la cerimonia dell'apposizione della firma da parte dei generali Vecciarelli e Luyt sull'ordinata della full wing AN-09 destinata al primo velivolo olandese che sarà prossimamente assemblato alla F.A.C.O. di Cameri.

A conclusione della visita il Generale Luyt ha voluto esprimere parole di ringraziamento per l'accoglienza ricevuta a Cameri, con un sentito apprezzamento per l'eccellenza tecnico-industriale espressa dalla F.A.C.O.

Le prospettive di genere in un seminario alla 46^a Brigata Aerea

Autore T. Col. Pompilio Sammacicchio

Incontro con esperti del settore e i Gender Advisor delle Forze Armate per un confronto su un tema di grande attualità

Mercoledì 8 Marzo si è svolto presso la 46^a Brigata Aerea un seminario dal titolo "... oltre l'8 Marzo: prospettive di genere", nel corso del quale sono stati trattati i temi delle pari opportunità, della distribuzione del lavoro tra generi, della genitorialità e della prospettiva di genere.



Al seminario hanno partecipato, in qualità di relatori, il Prof. Francesco Dal Canto (Professore di Diritto Costituzionale presso l'Università di Pisa), il Dott. Alberto Venturini (psicologo), il Cap. Cristina Spina (CC) ed i Gender Advisor della 46ª Brigata Aerea (Cap. Rosa Linda Lucchesi) e della Brigata Paracadutisti "Folgore" (Magg. Andrea Piccione), oltre alle autorità civili e militari del territorio. Il seminario è stato moderato da Candida Virgone, giornalista e scrittrice.



Il seminario ha affrontato sotto il punto di vista giuridico e sociologico i temi in questione ed ha costituito anche un'occasione per conoscere più in dettaglio i compiti del "Gender Advisor", figura da poco istituita nelle Forze Armate italiane e che sta muovendo i primi passi quale consulente del Comandante nelle problematiche per cui è stata pensata. L'Italia è peraltro il secondo Paese europeo, dopo la Svezia, ad essersi munita di tale figura professionale. L'incontro ha messo in luce l'importanza di affrontare le diverse tematiche considerando il punto di vista sia maschile che femminile, e ha dimostrato, attraverso l'illustrazione di dati scientifici, che le organizzazioni in cui le figure femminili sono impiegate in posizioni di responsabilità sono più efficienti ed efficaci.

La commissione affari esteri islandese in visita alla Task Force Air – Northern Ice

31 Marzo 2017 – Fonte TFA – NI Keflavik (ISL) – Autore Ten. Simone Antonetti

Una delegazione della commissione affari esteri islandese ha visitato la [Task Force Air – Northern Ice](#) rischierata presso l'aeroporto di Keflavik dove anche il Ministro degli Affari Esteri islandese, Guðlaugur Þór Þórðarson, si è recato agli inizi del rischieramento.



Accolta dal Comandante della TFA, Colonnello Emanuele Spigolon, la delegazione ha visitato le infrastrutture logistiche ed operative del distaccamento italiano rischierato in Islanda nell'ambito dell'operazione di [Interim Air Policing](#) a difesa dello spazio aereo della NATO sopra i cieli dell'Islanda. Particolare interesse ha suscitato la visita ad uno dei sei velivoli caccia intercettori [Eurofighter](#) dell'Aeronautica Militare rischierati presso la base aerea della Icelandic Cost Guard.

Prima di concludere la visita, la delegazione si è spostata presso il Control and Report Centre all'interno del comando della Guardia Costiera islandese. Qui i parlamentari islandesi hanno potuto apprezzare il lavoro sinergico che viene svolto dal personale della Icelandic Cost Guard e dai controllori della Difesa Aerea dell'Aeronautica Militare.

Il personale e gli assetti italiani, oltre ad assicurare il servizio di sorveglianza dello spazio aereo islandese fino alla metà del mese di aprile, conducono quotidianamente attività addestrativa congiunta con il personale islandese. Lo scopo è quello di svolgere esercitazioni in modo che la NATO possa soddisfare le esigenze islandesi di rimanere pronti a monitorare e gestire il proprio spazio aereo in tempo di pace.

L'addestramento, infatti, beneficia sia il personale dell'Aeronautica Militare che si spinge ad operare in uno spazio aereo sconosciuto ed in condizioni climatiche diverse da quelle in cui è solitamente chiamato ad operare, che quello dell'Agenzia del controllo del traffico aereo della Guardia Costiera dell'Islanda per l'interazione ed il lavoro di cooperazione che svolge durante il periodo di rischieramento.

Presentato a Milano il libro "Ufficiale gentildonna – cronaca di una rivoluzione delle Forze Armate italiane"

09 Marzo 2017 – Fonte Comando 1^a Regione Aerea – Autore Ten. Col. Alberto Di Carlo



Il libro scritto dal **Capitano Debora Corbi** sull'ingresso delle donne nelle Forze Armate è stato presentato al Comando della 1^a Regione Aerea, con la partecipazione del Sottocapo di Stato Maggiore dell'A.M. e Comandante della 1^a Regione Aerea, **Generale S. A. Settimo Caputo** e delle massime autorità civili e militari di Milano. È intervenuto per l'occasione il **Dott. Ferruccio De Bortoli**, già direttore del Corriere della Sera, in qualità di moderatore.

Il libro autobiografico ripercorre i momenti salienti vissuti dalla protagonista, in un periodo di grandi cambiamenti per il Paese dopo la caduta del muro di Berlino, tracciando il difficile e tortuoso percorso

durato circa dieci anni, culminato con l'approvazione della legge 380 del 1999, che ha ufficializzato di fatto l'ingresso delle donne nelle Forze Armate Italiane.

Il Generale Caputo nel salutare gli ospiti e le autorità intervenute, ha commentato: *“l'8 marzo è stata la festa della donna, il Comando della 1^a Regione Aerea ha voluto pertanto cogliere l'occasione per presentare a Milano questo libro che racconta il coraggio, la perseveranza e l'entusiasmo di una donna, il Capitano Debora Corbi, che è riuscita a realizzare il suo sogno, permettendo a tante altre ragazze italiane di realizzare il loro. Oggi le donne con le stellette sono perfettamente integrate nel comparto difesa e rappresentano una risorsa irrinunciabile per il Paese, un valore aggiunto che ha contribuito a migliorare la percezione della popolazione nei confronti di tutti coloro che indossano l'uniforme”*.

Il Capitano Corbi, oggi impiegata presso l'Ufficio Pubblica Informazione dell'Aero-

nautica Militare, ha voluto estendere la propria gratitudine al Gen. Caputo ag-

giungendo: *“ringrazio tutti gli ospiti e le autorità intervenute per l'importante opportunità di presentare il mio libro a Milano, nella sede storica del Comando della 1^a Regione Aerea. È sempre un onore raccontare la mia esperienza vissuta con profonda determinazione e ripercorrere gli anni che hanno accompagnato il lungo dibattito sull'opportunità per le donne di vestire una divisa, e farlo in questa città che ha sempre rappresentato un esempio di sviluppo, innovazione e progresso civile e culturale per il Paese, ha un significato ancora più importante”*.



Cambio al Comando Supporto Enti di Vertice



Lunedì 03 aprile, presso la storica Caserma “G. Romagnoli” di Roma, si è svolta la cerimonia di cambio Comando del Comando Supporti Enti di Vertice (COMSEV) tra il Generale di Brigata Romeo PATERNÒ (uscente) ed il Colonnello Paolo Citta (subentrante). L'evento è stato presieduto dal Comandante del Comando Aeronautica Roma (Comaer), Generale di Divisione Francesco Cannillo. Hanno inoltre partecipato molte Autorità militari e numerosi ospiti che hanno voluto onorare con la loro presenza la cerimonia, di fondamentale importanza per la continuità tecnico-operativa del comprensorio di Palazzo Aeronautica e delle numerose strutture alloggiative della Capitale. Nel discorso di commiato, il **Generale Paternò, destinato all'incarico di Vice Direttore DIPMA (Direzione Impiego Personale Militare Aeronautica)**, ha voluto esprimere i suoi ringraziamenti al personale del COMSEV per il supporto fornito nell'o-

perare in un contesto complesso ed esigente quale il comprensorio di Palazzo Aeronautica, la cui opera è stata caratterizzata dal costante entusiasmo, sacrificio e professionalità, in particolare *“L'impegno profuso in maniera esemplare sono stati, senza alcun dubbio, determinanti per adempiere agli innumerevoli impegni a cui siete stati chiamati. Non avete lesinato sacrifici ed avete mostrato una rara capacità di adattamento alle varieghe esigenze di questo storico Palazzo. È stato per me un grandissimo onore ed un privilegio essere stato il vostro Comandante.”*

Il Comandante subentrante, a sua volta, dopo aver espresso il più vivo ringraziamento ai propri Superiori per la fiducia riposta in lui con l'affidamento di questo prestigioso incarico, ha sottolineato che, in ragione delle ridotte risorse materiali e finanziarie assegnate in questi ultimi anni, occorre esaltare ancor di più l'azione di comando attraverso la guida e la costante valorizzazione delle risorse umane affinché, le stesse, possano ispirarsi sempre ai tradizionali valori del dovere, senso della disciplina, spirito di corpo, onestà e correttezza.

Il Col. Citta, rivolgendosi infine al Comandante del COMAER – *“Ha l'assicurazione del mio impegno totale in questo nuovo incarico affinché, supportato da tutto il personale del Comando Supporti Enti di Vertice, sotto la Sua autorevole guida, si possa insieme ed in serenità operare per la continua crescita dell'efficienza e dell'efficacia nell'attività di supporto agli Enti di Vertice della nostra Forza Armata”*.

Il Gen. Cannillo, infine, ha voluto esprimere al Comandante uscente la sincera gratitudine per la grande professionalità, intelligente flessibilità, coerenza, impegno e - “[...] *soprattutto, desidero qui sottolinearlo, con buon senso, equilibrio ed umanità*” dimostrate essenziali per operare con successo nei moderni scenari – “[...] *a sollecitazioni di così ampia portata, hai risposto con serietà ed efficacia, producendo uno sforzo concettuale ed organizzativo encomiabile e di rara intensità*”. Il Comandante del COMAER ha voluto poi formulare al Col. Citta l'augurio di buon lavoro, “[...] *confidando nel tuo prezioso sostegno per continuare ad affrontare la sfida degli impegni operativi e della indispensabile revisione del Comando Aeronautica Militare Roma, rinnovo le felicitazioni per la prestigiosa nomina certo che la fiducia che con questo incarico ti è stata attestata troverà in te un'ottima sede di accoglimento*”.



COMSEV– Roma – Autore T. Col. Giuseppe Frassinetti

Centenario della 1^a Guerra mondiale

Mostra dal 12 al 28 marzo presso il Magazzino del Sale di Cervia



Nell'ambito delle celebrazioni per il centenario della 1^a Guerra Mondiale la 1^a Brigata Aerea Operazioni Speciali di Cervia, in collaborazione con l'Amministrazione comunale di Cervia e varie Associazioni, ha presentato presso il Magazzino del sale di Cervia la mostra evento, dal titolo:

**...e gira gira l'elica...
LA GRANDE GUERRA
fra terra cielo e mare**

Presenti alla cerimonia di presentazione il Prefetto di Ravenna Dott. Francesco Russo, il Generale di B. A. Francesco Saverio Agresti, comandante della 1^a Brigata Aerea Operazioni Speciali, il Sindaco della città di Cervia – Dott. Luca Coffari, il Sindaco di Lugo – Dott. Davide Ranalli, il curatore della mostra – Architetto Pierluigi Foschi e numerose autorità civili e militari del territorio.

All'interno dello storico Magazzino è stato predisposto un percorso illustrativo di natura didattico-divulgativa, sotto il profilo storiografico, per meglio rappresentare lo scenario bellico e di vita quotidiana dei soldati al fronte, con la presenza di alcune delle straordinarie tavole prodotte da Achille Beltrame per "la Domenica del Corriere" e materiale storico di particolare pregio e valore messo a disposizione dalle varie Associazioni e dalla stessa Forza Armata.

L'intento è quello offrire al pubblico frammenti di memoria di un periodo di vita della nostra Nazione, allo stesso tempo glorioso e tragicamente doloroso, al fine di trasmettere e tramandare alle generazioni più giovani, il significato più profondo di quei momenti storici e la loro importanza per la formazione della nostra identità Nazionale. Nello stesso percorso, viene dato particolare risalto al mezzo aereo e al ruolo dell'aviazione nel conflitto, sottolineando come il suo impiego sia divenuto presto di fondamentale importanza diventato, da quel momento, elemento indispensabile e irrinunciabile dello sforzo bellico.

Il Sindaco di Cervia, Dott. Luca Coffari, nell'elogiare l'organizzazione per l'affluenza di ben 1153 visitatori nel primo giorno di apertura, ha sottolineato il "forte vincolo che lega l'Aeronautica Militare al territorio ed alla cittadinanza di Cervia per le numerose attività culturali, ludiche, sportive e benefiche che hanno visto le due amministrazioni collaborare in passato". Proseguendo, ha descritto la mostra come "un bel regalo alla cittadinanza, e un prezioso veicolo per tramandare le memorie ed i valori della comunità ai più giovani, soprattutto perché la mostra sarà a beneficio delle numerose scuole che la visiteranno".

Il Sindaco di Lugo, Dott. Davide Ranalli, salutando le autorità e gli ospiti presenti ha rimarcato "l'efficace collaborazione tra le istituzioni comunali" sottolineando inoltre come questa mostra sia "una possibilità estremamente positiva per raccontare, in modo semplice e soprattutto ai giovani, uno dei momenti più importanti per l'Europa e per la nostra Nazione della storia del '900".

Il comandante della 1^a Brigata Aerea Operazioni Speciali, Generale Agresti, ha salutato le autorità e gli ospiti indirizzando un vivo ringraziamento al Comune di Cervia, alle Associazioni partner dell'evento per l'impegno, la dedizione e la competenza, ai pochi ma essenziali sponsor e all'Istituto Alberghiero di Cervia. Il Generale ha poi sintetizzato in cinque punti i motivi di questa mostra. Innanzitutto per "fare qualcosa di bello per la comunità e per i giovani" perché la Forza Armata vuol "essere una presenza attiva e mantenere vivo il rapporto con il territorio" sposando "la cultura del fare e dell'agire". Ancora, per assolvere come componente delle Forze Armate, e assieme alle altre istituzioni, "la fondamentale funzione di essere custodi dei valori fondanti della società e della Nazione", anche "prescindendo dagli umori che, nei vari momenti, pervadono la stessa società". Terzo, per "vivere un'esperienza partecipata e condivisa con il mondo dell'associazionismo, così importante per le Forze Armate e che, dimostrando sempre entusiasmo, passione e concretezza, rappresenta una straordinaria risorsa morale". Quarto motivo, "per l'importanza che la 1^a Guerra Mondiale ha avuto e continua ad avere per il nostro Paese", rappresentando "il compimento del processo di unità nazionale, ove il popolo italiano ha combattuto per la prima volta unito da una causa comune e perseguendo lo stesso obiettivo." Inoltre, è stato durante quel particolare periodo storico che l'Aeronautica ha avuto i suoi albori e si è avuta "consapevolezza delle potenzialità del mezzo aereo", portando poi alla "costituzione, già nel 1923, della Regia Aeronautica come terza aeronautica militare indipendente al mondo". Quinto e forse più importante motivo, "per veicolare

Centenario della 1^a Guerra mondiale

Mostra dal 12 al 28 marzo presso il Magazzino del Sale di Cervia

ai giovani un messaggio di pace e tolleranza, perché la guerra non è mai la migliore soluzione ai problemi del mondo, ma altresì, le Forze Armate, sono indispensabili per la difesa della pace". Al riguardo, è sembrata emblematica la frase che un giovanissimo ha lasciato sul registro dei visitatori posto all'uscita della mostra: "questa esperienza mi ha fatto capire che la guerra non è un gioco, è una cosa molto pericolosa! E penso al mio trisnonno che è morto disperso nella prima guerra mondiale".

Il curatore della mostra, Architetto Pierluigi Foschi, ha descritto la genesi di questa mostra ed illustrato le tre sezioni di cui si compone, una per la vita fuori e dentro le trincee, una focalizzata sull'aviazione e una sugli eroi del territorio romagnolo.

Sua Eccellenza il Prefetto di Ravenna, Dott. Francesco Russo, ha voluto dedicare un applauso particolare all'amministrazione comunale di Cervia per la disponibilità e l'apertura a questo genere di iniziative, sottolineando che "la memoria va tramandata con ogni mezzo", e ricordando che Ravenna è stata una delle città più colpite da quegli stessi eventi bellici. Straordinario come "ragazzi

semi-analfabeti, provenienti da diverse regioni" abbiano espresso un "forte senso di appartenenza nazionale", compiendo quello che è dai più considerato "l'ultimo atto del Risorgimento" tra "lacrime, polvere e sangue".

Le autorità e gli ospiti hanno infine potuto visitare l'esposizione, guidati da personale delle varie associazioni contributrici del preziosissimo materiale esposto, assistendo inoltre ad una presentazione sul ruolo delle donne e sul cibo al fronte durante la 1^a Guerra Mondiale, frutto di un'approfondita ricerca delle classi quinte dell'Istituto Alberghiero di Cervia che, nell'ambito delle attività didattiche, ha fornito il buffet a chiusura della cerimonia di presentazione.

*Fonte 1^a Brigata Aerea Operazioni Speciali
Autore Cap. Marco Miserini*

https://www.facebook.com/events/294705507614172/?active_tab=about





LE VITTIME DEL DOVERE FINALMENTE RICONOSCIUTE. CHI È IL GIUDICE COMPETENTE?

Riteniamo doveroso portare a conoscenza di tutti i nostri assistiti che finalmente i diritti delle vittime del dovere o dei loro aventi causa sono stati riconosciuti dalla Magistratura Giudicante. Pubblichiamo alcune note sull'argomento nonché in primis il dispositivo della sentenza che ha accolto le nostre rivendicazioni per un capitano pilota dell'Aeronautica Militare Italiana.

P.Q.M.

Il Tribunale di ... così provvede:

- *Dichiara il diritto delle parti ricorrenti, fatti salvi l'opzione in caso di non cumulabilità, il limite di spesa annua autorizzata e il raggiungimento di un'utile posizione in graduatoria: all'elargizione ex art. 5, commi 1 e 5, legge 206 del 2004 e art. 4, punto 1, lett. a, dpr 243/2006; all'assegno vitalizio ex art. 2, L.407/1998 e ex art. 4, punto 1, lett.b, n.1, dpr 243/2006 dal 1.1.2006; allo speciale assegno vitalizio ex art. 5, comma 3, legge 206 del 2004, dal 1.1.2008 ex art. 2, comma 105, L. 244/2007; al riconoscimento dell'assistenza psicologica ex art. 6, comma 2, legge 206 del 2004 e 4, comma 1, lett.c, n. 2, dpr 243/2006; al riconoscimento dell'esenzione dal pagamento del ticket per ogni tipo di prestazione sanitaria ex 15 L. 302/90 e 4, comma 1, lett a, n. 2, dpr 243/2006; in tali limiti, condanna il convenuto Ministero al riconoscimento e/o pagamento dei benefici di cui al capo precedente;*
- *Dichiara il diritto delle parti ricorrenti, nel limite di spesa annua autorizzata, al riconoscimento, in favo-*

re dei superstiti aventi diritto alla pensione di reversibilità, delle due annualità ai superstiti, comprensive della tredicesima mensilità, del suddetto trattamento pensionistico limitatamente al coniuge superstite e ai figli maggiorenni, se conviventi e a carico ex art. 5, comma 4, legge 206 del 2004 e, per l'effetto, condanna l'Inps, quale successore dell'Inpdap, al relativo pagamento;

- *Compensa le spese di lite nella misura della metà e condanna i convenuti, in solido, al pagamento, in favore della parte ricorrente, del residuo che liquida in complessive euro 2.000,00, oltre spese di contributo unificato pari ad euro 259,00, rimborso forfettario per spese generali (15%), IVA e CPA come per legge.*

Febbraio 2017

La Corte dei Conti ha giustamente indicato come organo competente a conoscere la questione, la Magistratura ordinaria e più esattamente il Giudice del Lavoro.

Perdipiù, se la richiesta ha ad oggetto il risarcimento del diritto soggettivo all'accesso a benefici assistenziali a favore di eredi di vittima del dovere, secondo i principi affermati dalla S.C. in analoghe fattispecie relative all'erogazione delle speciali indennità prevista dalla Legge 302/1990 per le vittime del terrorismo e della criminalità organizzata e per l'accesso al fondo per le vittime dei reati di tipo mafioso di cui alla Legge 512/1999, è certamente competente il Tribunale del Lavoro (Cass. S.U. 20/08/2008 n.21927; 22926/2007 e 1377/2003).

SULLA LEGITTIMITÀ DELLA RICHIESTA DI ACCESSO AI BENEFICI PREVISTI PER LE VITTIME DEL DOVERE

È doverosa una breve premessa in relazione al significato da attribuire al termine "vittime del dovere" e sui cambiamenti che la normativa in questione ha subito nel corso degli anni. Il termine "vittime del dovere" nasce originariamente nei primi anni 70; all'epoca vittime del dovere erano solo ed esclusivamente i soggetti appartenenti alle forze di Polizia, feriti o uccisi nel contesto della criminalità o in attività di soccorso. Il riconoscimento dello status di cui sopra era concesso solamente a particolari categorie di soggetti che, in considerazione dell'attività che compivano (ordine pubblico o di soccorso) avevano diritto, in caso di morte o invalidità, ad ottenere particolari benefici.

In questo ampio genus si collocavano coloro che appartenevano all'Arma dei Carabinieri, alla Guardia di Finanza, alla Polizia Penitenziaria, al Corpo Forestale dello Stato e ai Vigili del Fuoco nonché a tutti gli appartenenti alle Forze Armate Italiane.

La prima disposizione normativa dettata sul tema era stata la legge 27 ottobre 1973 n. 629 che aveva previsto il riconoscimento di una pensione privilegiata ordinaria in capo alle vedove e agli orfani dei militari dell'Arma dei Carabinieri, della Guardia di Finanza, del Corpo Forestale dello Stato nonché dei funzionari di pubblica sicurezza deceduti in attività di servizio per diretto effetto di ferite o lesioni riportate in conseguenza ad azioni terroristiche, criminose o in servizio di ordine pubblico.

Successivamente la legge del 13 agosto 1980 n.466 dava una prima definizione compiuta dello status di vittime del dovere, modificando in parte la precedente legge sul tema, disponeva infatti che: "per vittime del dovere ai sensi del precedente comma s'intendono i soggetti di cui all'art.1 della presente legge deceduti nelle circostanze ivi indicate nonché quelli deceduti in attività di servizio per diretto effetto

di ferite o lesioni riportate in conseguenza degli eventi connessi all'espletamento di funzioni di istituto e dipendenti da rischi specificatamente attinenti a operazioni di polizia preventiva o repressiva o all'espletamento di attività di soccorso". Detta normativa, originariamente emanata in coincidenza con i gravi avvenimenti di natura terroristica o della criminalità organizzata, aveva lo scopo di intervenire con una serie di provvedimenti volti a risarcire gli invalidi e gli eredi dei defunti. Essa aveva però carattere di occasionalità.

L'elemento di rilevanza e di novità rispetto al passato, dunque, consisteva nel riconoscere per la prima volta questi soggetti portatori di interessi personali dello Stato (in riconoscimento dell'alto valore etico della propria funzione o della propria azione civile).

Nel 2005 l'introduzione definitiva del concetto è avvenuta tramite la previsione dettata dalla L. 23.12.2005 n. 266 ai commi 536 e 564 (Legge finanziaria del 2006) che ha previsto la graduale estensione a tutti i caduti nell'adempimento del loro dovere delle provvidenze precedentemente previste solamente per i soggetti coinvolti in determinati avvenimenti luttuosi – ex art. 1 comma 563 della L. 23.12.2005 n. 266: "per vittime del dovere devono intendersi i soggetti di cui all'art.3 della legge 13 agosto 1980 n. 466 e, in genere, gli altri dipendenti deceduti o che abbiano subito un'invalidità permanente in attività di servizio o nell'espletamento delle funzioni di istituto per effetto diretto di lesioni riportate in conseguenza di eventi verificatisi: nel contesto di ogni tipo di criminalità; nello svolgimento di servizi di ordine pubblico; nella vigilanza ad

infrastrutture civili e militari; in operazioni di soccorso; in attività di tutela della pubblica incolumità; impiego internazionale e a causa di azioni recate nei loro confronti in contesti di impiego non aventi necessariamente caratteristiche di ostilità", soggiungendo al successivo comma 564: "sono equiparati ai soggetti di cui al comma 563 coloro che abbiano contratto infermità permanente invalidanti o alle quali consegua il decesso, in occasione o a seguito di missioni di qualunque natura, effettuate dentro e fuori dai confini nazionali e che siano riconosciute dipendenti da causa di servizio per le particolari condizioni ambientali od operative".

Con detta legge si ottenevano due risultati: da una parte veniva estesa la platea dei potenziali destinatari, addirittura dodici (ex art. 1, comma 563); dall'altra veniva ampliata anche la casistica delle attività in occasione delle quali si potevano riportare lesioni o infermità, anche mortali, atte a far ottenere alla vittima lo status di vittima del dovere (ex art.1, comma 564).

La morte o ferite o infermità riportate dai soggetti di cui sopra dovevano e devono portare sempre all'attribuzione dei benefici quale vittima del dovere (ai sensi del comma 563) se riportate: nel contesto ad ogni tipo di criminalità; nello svolgimento di servizi di ordine pubblico; nella vigilanza ad infrastrutture civili e militari; in operazioni di soccorso; in attività di tutela della pubblica incolumità e a causa di azioni recate nei loro confronti in contesti di impiego internazionale non aventi, necessariamente, caratteristiche di ostilità.

In sostanza la legge prevede che, qualora l'operatore si sia ferito o sia deceduto in una di queste attività, si avrà per tabulas una vittima del dovere.

I medesimi benefici di cui sopra spettano anche ai "soggetti equiparati". Con tale locuzione il comma 564 dell'art.1 vuole fare riferimento a quei soggetti che, nonostante non abbiano riportato lesioni o la morte in una delle attività sopra richiamate, e che il legislatore ha ritenuto per loro natura pericolose (comma 563), le abbiano riportate in occasione di altre attività che pericolose non lo erano ma lo sono divenute successivamente a causa di circostanze eccezionali imprevedibili.

Ecco dunque la ragione dell'esistenza del comma 564 che ha creato quella che tecnicamente si definisce la categoria di "soggetti equiparati alle vittime del dovere", con identici benefici. Detto comma recita "sono equiparati ai soggetti di cui al comma 563 coloro che abbiano contratto infermità permanentemente invalidanti o alle quali consegua il decesso, in occasione o a seguito di missioni di qualunque natura, effettuate dentro e fuori i confini nazionali e che siano riconosciute dipendenti da cause di servizio per le particolari condizioni ambientali od operative".

La sentenza 7 marzo 2013 n. 17 pronunciata dal T.A.R. della Campania pone in risalto il principio on forza del quale sono



Riflessioni di un vecchio "Capo Calotta"

Una radiosa giornata di sole ha accolto il **16 marzo u.s.** numerose centinaia di familiari ed amici di Sessantanove Sottotenenti del Corso Rostro IV" (27 Piloti, 11 del Ruolo delle Armi, 12 del Corpo del Genio Aeronautico, 4 del Corpo di Commissariato Aeronautico e 5 del Corpo Sanitario Aeronautico) che individualmente, hanno giurato fedeltà alla Repubblica Italiana.



Per assistere alla solenne ricorrenza sono giunti da ogni dove, mamme, padri, nonni, fratelli, fidanzate ed amici che non potevano mancare per il più importante rito ufficiale dei loro giovani cari: Oggi S.Ten. dell'Arma Azzurra proiettati in un futuro denso di grandi responsabilità ed intime soddisfazioni. Lascio al pregevole comunicato ufficiale (riprodotto in questo stesso numero) il dettaglio dell'evento e mi soffermo, nello stile del Corriere, nel commentare, anche, aspetti un po' meno formali dell'evento. Questa IV generazione di "Rostrì" sarà orba di donne pilota. Neppure una s'involverà nel pilotaggio dei velivoli della F.A. Gabriella, Giulia, Assunta, Serena, Valentina, Irene, Veronica, Mariagrazia e Chiara, hanno scelto di fare le commissarie, le mediche, le ingegnere (così contentiamo la Presidente dalla camera on. Laura Boldrini che gradisce la citazione di genere). Saranno, quindi i 27 Piloti, da Michele a Gianmarco quelli predestinati a volare alle future velocità superiori a Mach 2 con i velivoli di tricolore coccardati.

All'avviso dello speaker la vasta platea dei presenti, assisi nell'immensa sala teatro dell'Accademia, zittisce di colpo ed il lieve brusio dei parenti ed amici dei giuranti si smorza e tutti si apprestano ad accogliere, trepidanti, l'ingresso della bandiera d'Istituto.

Il personale del Quadro Permanente e gli ospiti sono sull'attenti per rendere i preannunciati "onori" alla Bandiera accompagnati dai rituali tre squilli di tromba.

I sessantanove giuranti sono, anch'essi, immobili sugli "attenti" ed il dolce tintinnio dei pendagli sul fodero delle sciabole sembra zittirsi di colpo per onorare il glorioso drappo tricolore che, percorso il lungo corridoio d'ingresso, va a soffermarsi sul palco, accanto al Com.te dell'Istituto il gen.le di D.A. Nicola Lanza de Cristoforis che presiede la solenne cerimonia. Gloriosa la Bandiera d'Istituto custodita nell'ufficio del gen.le Com.te l'Accademia Aeronautica. Fu il re d'Italia Vittorio Emanuele III che il 28 marzo del 1926 volle consegnare nelle mani del Primo Aspirante del Corso Aquila l'allievo Fausto Cecconi il glorioso vessillo. Cecconi per l'eroico vissuto aeronautico fu poi insignito della Medaglia d'Oro al Valor Aeronautico alla memoria. Il 3 dicembre 1986 il Capo dello Stato, conferiva alla Bandiera dell'Accademia la decorazione della



Medaglia di bronzo al Valor Civile per il soccorso, prestatato dall'Istituto, in occasione degli eventi sismici del 23 novembre 1980.

Un'elegante scrivania in noce chiara, posta al centro del vasto palcoscenico, accoglie i sessantanove "Atti di giuramento" su cui, nonostante l'emozione del grande momento, le giovani aquile apporranno la loro firma impercettibilmente tremante (anche per il fastidio dei guanti) per la consapevolezza dell'impegno che si sottoscrive: un impegno per la vita!



Il rito appare lungo perché i sessantanove dovranno adempiere, uno per uno, alla formalità dell'evento così come prescritto

all'art. 6 del Regolamento di Disciplina Militare approvato con Decreto del Presidente della Repubblica datato 18 luglio 1986 nr.545, che prevede: saluto alla Bandiera, saluto al Gen.le Com.te, cui si consegna la sciabola che è adagiata sul tavolo, declamazione dalla formula del giuramento, prelievo della penna dal calamaio, firma del "dell'Atto di giuramento", riposizionamento della penna, rinfodero della sciabola, saluto al Com.te, saluto alla Bandiera. Quindi, non previsto dal citato DPR: front sinist! saluto al pubblico, applauso. Cinquanta secondi in tutto per un atto destinato ad essere onorato per un'intera vita: senza tentennamenti, senza rimorsi, costi quel che costi.

È stato di una limpidezza abbagliante il Com.te dell'Accademia allorché, nel pronunciare il suo augurio ai giuranti, ha detto; *"I principi e valori a cui avete già giurato - da allievi - di essere fedeli appartengono alla quotidianità della nostra vita, non solo ai momenti del coraggio fisico, dell'eroismo"*; volendo significare, con ciò, che nel corso dell'intera vita aviatoria, da spendere a servizio della Patria, i giovani aviatori di oggi dovranno rammentare quanto con orgoglio e convinzione declameranno al cospetto della Bandiera e dei loro cari testimoni commossi ed orgogliosi della loro impegnativa scelta di vita.

Gli aviatori della mia generazione ebbero una formula del giuramento diversa da quella oggi pronunciata, e già da qualche tempo in vigore; noi dovemmo giurare fedeltà, anche, al Capo dello Stato. Poi tale riferimento con la legge 11 luglio 1978 n° 382, è stato eliminato e nessun militare deve più essere fedele ad un Capo; bensì solo alla Costituzione ed alle leggi. Ciò potrà sembrare, ai più, una quisquilia ed invece la nuova formulazione racchiude in sé un salto generazionale e democratico di incommensurabile valenza rispetto al passato. La circostanza, del tutto casuale che l'attuale Capo di Stato Maggiore della F.A. il gen.le di Squadra Aerea Vincenzo Vecciarelli fosse anch'egli del medesimo Corso Rostro, della seconda generazione, ha favorito la dedica di uno speciale messaggio del "vecchio" aviatore, oggi Capo dei capi ai giovani del Rostro IV.

Breve, essenziale e sincero, com'è nello stile degli Aviatori, il messaggio -che qui riassumo- del generale Vecciarelli ai suoi S.Ten.ti: *"forza d'animo e coraggio, dare fondo a tutte le energie in termini di preparazione e addestramento; con l'assicurazione che ciascuno sarà ripagato con l'opportunità di diventare parte integrante di una straordinaria realtà operativa che mi piace chiamare Aeronautica 4.0: il meraviglioso mondo dell'Aeronautica Militare."*

Liberate le mani dai guanti e dalla sciabola i sessantotto sottotenenti hanno interiorizzato il paterno ed autorevole messaggio che il loro "padrino" ha rivolto, in quest'occasione unica ed irripetibile della loro vita, prorompendo in un fragoroso applauso.



Il Capo di SMA

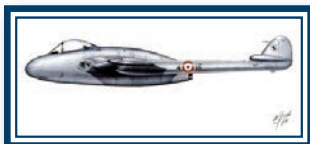
Alle loro spalle genitori, nonni, fratelli sorelle ed amici immersi, per un giorno, nel nostro stile e nelle nostre tradizioni, mostravano di ammirare il tutto e di provare intima e piena soddisfazione per la difficile scelta di vita dei loro giovani cari. La commozione era nei loro occhi, nei loro sguardi e nell'applauso con cui hanno accompagnato il canto iniziale dell'inno d'Italia intonato da tutti all'inizio della cerimonia. Gli Aspiranti dello Sparviero V, presenti in sala, sono avvertiti: nel 2018 toccherà a loro rivivere le medesime emozioni dei sottotenenti del Rostro IV il cui impegnativo motto: Rostro Adversa Frango (supero le avversità) farà a gara col pur altisonante Accipiter velut che sventola sul gagliardetto degli Sparvieri. La storia ci ricorda che i precedenti "giuramenti" collettivi dei Corsi con la "R" così si susseguirono: il primo nel 1936, ma allora il corso, in onore al Re d'Italia si chiama Rex ed il motto ricamato sul gagliardetto fu "Rex altitudinis". Effettivamente alto e glorioso è stato il percorso aeronautico degli Aviatori del corso Rex che, fra tutti, è quello che può annoverare sei aviatori decorati con la Medaglia d'Oro al Valor Militare sia alla memoria che a vivente; come nel caso del tenente Pilota Giulio Cesare Graziani. Accadde poi che, qualche raffinato pensatore, inten-



dendo di fare omaggio alla neonata repubblica intitolasse il corso successivo (al Rex) Rostro. Siamo nel 1956 - ed il motto allora adottato, ancor oggi vigente fu "Adversa frango". Seguirono il Rostro I nel 1956, il Rostro II nel 1975, il Rostro III nel 1994 e quindi l'attuale Rostro IV i cui "pingui" giurarono collettivamente nel 2013 sul piazzale Medaglie d'Oro della Accademia Aeronautica.

I sottotenenti del Rostro I, all'indomani del loro "giuramento" individuale, che allora avveniva direttamente presso il reparto d'impiego, iniziarono a volare sui velivoli cacciabombardieri a reazione, tutti della "Classe 80" (*F-84G*, *F84F* Thunderjet, *F84E* versione canadese, ed *F-86K*) e addestratori *T-33 Shooting Star*.

Per passare sul più sofisticato Vampire DH100 e successivamente sul mitico *F-86 "Sabre"*.



I Piloti militari del Rostro II e III sperimentarono una diversa classe di velivoli con prestazioni di assoluta eccellenza. Siamo in piena era dello Starfighter, il superlativo F-104 nelle sue varie versioni da G ad S.



Per i sottotenenti del Rostro IV, si dischiudono scenari difficilmente prevedibili. Certamente alla loro assegnazione ai re-

parti di volo troveranno nel pieno della loro definitiva efficienza il Lockheed Martin F-35 Lightning II, nelle sue varie e definitive configurazioni come illustrato dalla tabella qui appresso riprodotta.



CTOL	STOVL	CV
Span (ft) 36 Length (ft) 51.4 Wing Area (ft²) 460	Span (ft) 35 Length (ft) 51.1 Wing Area (ft²) 460	Span (ft) 43 Length (ft) 51.4 Wing Area (ft²) 668
Weight Empty (lb) 29,036* Internal Fuel (lb) 18,480	Weight Empty (lb) 32,161* Internal Fuel (lb) 14,003	Weight Empty (lb) 32,072* Internal Fuel (lb) 20,085
All Mission Fuel Internal -- Very large Fuel Fraction Support Extended Range Requirements in VLO DISTRIBUTION STATEMENT A. Approved for public release; distribution is unlimited.		

Fra circa una ventina d'anni molti degli attuali aviatori del Rostro IV si troveranno nel pieno della loro maturità professionale ed avranno, certamente, la ventura di volare a bordo della Stazione Spaziale Internazionale ISS orbitante, com'è noto a più di 400 Km dalla terra. Diverranno, così, degni eredi delle esperienze già vissute dagli ex Allievi dell'Accademia: gli astronauti Maurizio Cheli, Roberto Vittori, Luca Parmitano e, da ultimo, Samantha Cristoforetti del Corso Borea V, prima donna italiana nello spazio.



La giornata volge al termine, nei luminosi corridoi della palazzina "allievi" s'incontrano, finalmente, i sottotenenti con i loro parenti ed amici. Si scattano foto e selfie all'impazzata. Dopo poco, allo scoccare del mezzogiorno, ci si ritrova tutti sulla fantastica terrazza del Circolo Ufficiali: una tonda sul mare azzurro rilucente dei Campi Flegrei. Ischia sullo sfondo, Capri un po' più a sinistra, il Vesuvio che incombe su tutto e tutti con la sua silente minaccia eruttiva. I cento e cento parenti ed amici dei sottotenenti in alta Uniforme ammirano estasiati lo scenario dell'infinito orizzonte che si offre ai loro occhi socchiusi per l'abbaglio del sole allo zenit. Hanno accompagnato il quotidiano risveglio dei loro cari in tutti gli anni finora trascorsi nell'Istituto. Alle imperiose note della

sveglia mattutina e dopo il primo sbatter di ciglia assonnate, dalle camerette della residenza “allievi” lo spettacolo beneaugurante d’ogni giorno è stato proprio l’azzurro del mare e del cielo che hanno alimentato l’animo dei vigorosi aviatori ed aviatrici a ben operare e meglio meditare sui doveri quotidiani. Se la location del massimo Istituto di formazione della F.A. non fosse stata -dal 1961 ad oggi – quella splendente dimora che è oggi chissà se avremmo avuto così forti ed autentici spiriti aviatorii come quelli che sembrano emergere, limpidi e forti, dagli sguardi dei sottotenenti del Rostro IV.

Si annuncia sera e nessuno sembra voler distogliere lo sguardo dall’immenso azzurro che si dipana ai propri occhi dalla tolda aerea del Circolo Uff.li. È svanita anche la frizzante brezza fresca che ha scompigliato gioiosamente le folte chiome delle tante “fidanzate” plaudenti e radiose accanto ai loro “eroi con le stellette”.



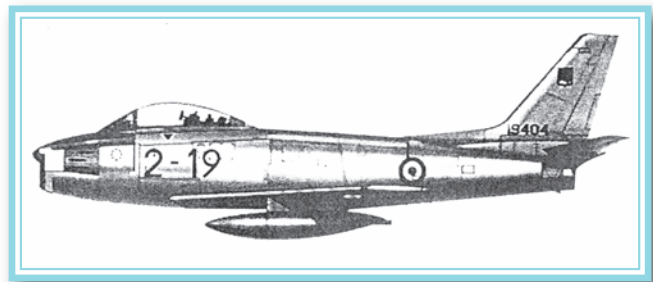
Il meteo di questo 16 marzo, per la campagna, dava 30 km di visibilità, u m i d i t à 65%, temperatura 16 °C., vento a 16ms da sud est. Le effemeridi annunciano il tramonto

alle 18h26m ed il crepuscolo alle 20h02m., ma è solo una considerazione astronomica. Sul solenne “giuramento” dei sottotenenti del Rostro IV e sui voli dei mille aviatori dell’AMI, il sole non tramonterà mai.

*Pozzuoli 16-3-2017 Gen.le (r) Giuseppe Lenzi
Capo Calotta Accademia Aeronautica 1979-1981*



Immagine del Giuramento collettivo Rostro I. in Via Caracciolo – Napoli 1956
Padrino la M.O.V.M. Giulio Cesare Graziani.



Cuneo-27-Marzo-2017

Caro Direttore

spero che Tu non me ne voglia. Sono molto in arretrato nel fornirti qualche scritto per “IL CORRIERE DELL’AVIATORE”, ma guai mi assalgono da tutte le parti. Di recente sono anche stato ricoverato in ospedale per una decina di giorni (la seconda volta in un anno. Non pensavo di dover sopportare una vecchiaia così tribolata, una specie di lunga e lenta agonia. Una cosa triste. Combatto contro un glaucoma, fino ad ora, con risultati positivi. Bisticcio con le mie orecchie che funzionano soltanto con una protesi acustica ed esclusivamente a certe condizioni. Una cistite recidivante mi assale di tanto in tanto. Ho le gambe gonfie alle caviglie.

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

Sono però certo che, con un pò di tempo a disposizione, riuscirò a fornirti qualche scritto decente. Abbi pazienza.

Non ho dimenticato l’A.N.U.A., né “Il Corriere dell’Aviatore”.

Scusami ancora. Un forte abbraccio.

zio Willie



Gli Allievi del Corso Urano V hanno giurato fedeltà alla Patria



Pozzuoli, 12 aprile 2017 – Ottanta allievi del Corso Urano V dell'Accademia Aeronautica, provenienti da tutte le regioni d'Italia, hanno giurato fedeltà alla Repubblica Italiana e alle sue Istituzioni

La solenne cerimonia si è svolta sul Piazzale delle Medaglie d'Oro, alla presenza del Ministro della Difesa, Senatrice Roberta Pinotti, del Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale Claudio Graziano, del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli, nonché di numerose autorità civili, militari e religiose.

Con il tradizionale “lo giuro!” i giovani allievi si sono impegnati ad onorare gli ideali di lealtà, coraggio e senso del dovere tipici della condizione di appartenente alle Forze Armate. La cerimonia è proseguita con il battesimo del Corso, in cui il gagliardetto – attraverso un ideale passaggio di consegne tra i padrini delle generazioni dei precedenti Corsi Urano – è stato affidato al Capo Corso dell'Urano V. Entrambi i momenti sono stati accompagnati dal tricolore della Pattuglia Acrobatica Nazionale.

Il Ministro della Difesa durante il suo discorso ha sottolineato l'importanza della coesione in questo momento storico: “La coesione è un elemento essenziale per il nostro Paese in questo momento. Noi abbiamo bisogno di persone che sanno cucire insieme, non strappare. Individui capaci e competenti, ma che non vogliono agire da soli quanto piuttosto essere il lievito e strumento per agire insieme e arrivare a traguardi importanti.” Inoltre la Senatrice Pinotti ha posto l'accento sul fatto che “all'interno della Difesa, per la quale stiamo progettando una architettura moderna e innovativa che ci consentirà di rispondere alle sfide del futuro, il fattore umano e la sua formazione rivestono assoluta centralità. Il capitale umano è strategico per qualsiasi organizzazione, ma ancor di più per la Difesa.”



Gli Allievi del Corso Urano V hanno giurato fedeltà alla Patria



Il Capo di Stato Maggiore della Difesa nel suo intervento augurando le migliori fortune ai giovani allievi Ufficiali ha affrontato il tema del riordino delle carriere: “è una attività molto importante che coinvolgerà oltre 450.000 uomini e donne e le rispettive famiglie di 5 amministrazioni diverse e dei quali le Forze Armate rappresentano il 36%.” Ha proseguito ponendo l’attenzione sul fatto che “agli uomini e le donne del comparto sicurezza/difesa è richiesto di essere pronti ad affrontare anche rischi eccezionali e, che i pochi che arriveranno a rivestire ruoli di vertice avranno dovuto superare prove e selezioni durissime e saranno chiamati ad affrontare grandi responsabilità e che, grazie alle capacità e ai meriti individuali, si può comunque ambire a passare da una categoria all’altra”. Ha concluso il suo intervento rimarcando che “grazie al governo e alla legge 244 sono state fatte economie che hanno contribuito a rendere attuabile questo procedimento”.

Il Capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica Militare ha evidenziato come “la coesione, in questo momento storico, sia decisiva per l’Aeronautica così come per il nostro Paese, per vivere e superare i problemi e le difficoltà interne così come per vincere le sfide esterne. L’Aeronautica Militare è consapevole di dover contribuire attivamente nella costruzione del futuro della nostra Nazione, ed il futuro passa attraverso la preparazione delle ragazze e dei ragazzi che oggi frequentano questa Accademia. La “missione” che consegniamo a voi giovani allievi è quella di evolvere, ampliare, ridisegnare le capacità della Forza Armata per essere sempre più utile al Paese.”

Come da tradizione, contestualmente alla cerimonia, è stata celebrata “la giornata in onore delle Medaglie d’Oro al Valor Militare” con la lettura del messaggio augurale inviato al corso giurando dal gruppo dei decorati di medaglia d’oro.

Gli ottanta frequentatori – 66 uomini e 14 donne – sono stati selezionati tra oltre 5.000 candidati ed appartengono a diversi ruoli: 43 piloti, 15 ingegneri, 8 armi, 6 commissari e 8 medici. Nel loro percorso accademico, in accordo alle attività di cooperazione internazionale svolte dall’Aeronautica Militare nel campo della formazione, i giovani cadetti sono affiancati da 9 allievi stranieri, provenienti da 7 diverse nazioni. Diventano così sette i Corsi attualmente presenti presso l’Accademia Aeronautica di Pozzuoli, in cui sono suddivisi i circa 500 frequentatori che stanno affrontando le differenti fasi della loro formazione.



Il Corso Urano V, tra l’altro, è il primo a seguire il nuovo iter di studi denominato “**Laurea in Gestione dei Sistemi Aerospaziali della Difesa**”, della classe di Laurea in “Scienze della Difesa e Sicurezza”, che garantisce una preparazione tecnologica più spinta, senza rinunciare alle competenze interdisciplinari necessarie per comprendere ed affrontare le attuali realtà geopolitiche e sociali.

Giuramento solenne per il 19° Corso Allievi Marescialli



Giovedì 20 aprile si è tenuta presso la Scuola Marescialli dell'Aeronautica Militare/Comando Aeroporto di Viterbo, la cerimonia di Giuramento solenne del 19° Corso Normale Allievi Marescialli.

La cerimonia, svolta alla presenza del Comandante delle Scuole dell'Aeronautica Militare e della 3ª Regione Aerea, Generale di Squadra Aerea Fernando Giancotti, e delle Autorità civili e militari di Viterbo, è stata presieduta dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli.

Le varie fasi dell'evento sono state accompagnate dalla Banda Musicale dell'Aeronautica Militare; particolarmente emozionanti il momento del "Lo giuro" reso solenne dal sorvolo di una formazione di Eurofighter del 4° Stormo di Grosseto e la benedizione del gagliardetto del Corso a cui è stato dato il nome di "Zephir", figura mitologica attraverso la quale i greci personificavano il vento. Nel suo discorso il Colonnello Vai ha evidenziato come "Oggi, come per tutti i militari che hanno giurato, avverrà qualcosa di unico, che dipende esclusivamente dal convincimento personale di ogni singolo. Convincimento che è stato esternato circa un anno fa con la sottoscrizione della domanda di partecipazione al concorso per marescialli dell'aeronautica militare e che è maturato durante questi mesi attraverso un percorso di formazione culturale e umana improntata all'avvicinamento ai valori quali Disciplina, Dovere e Lealtà. Un percorso non facile, ma ricco di soddisfazioni."

Per il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare "Giurare fedeltà alla Repubblica ed alle istituzioni statali significa impegnarsi con convinzione ed agire sempre animati da grande idealità, con senso del dovere e spirito di servizio, con abnegazione, generosità e disponibilità verso gli altri. Quanto più elevate saranno queste virtù, maggiore sarà il valore della vostra persona e del vostro onore militare.

Io vi auguro che i doveri assunti oggi possano darvi il privilegio di vivere una vita retta e generosa capace di gratificarvi e consen-

tirvi di realizzare le vostre più profonde aspirazioni". Il Generale Vecciarelli ha poi proseguito sottolineando che: "l'Aeronautica Militare per esprimere le proprie capacità deve trasformarsi continuamente. La formazione che riceverete qui a Viterbo intende muoversi sulla scia della trasformazione in atto. Farete parte di un ruolo in continua evoluzione, protagonisti del domani che vi attende, preparati adeguatamente sia sotto il profilo umano sia professionale. Una componente sempre più importante, la vostra, quella dei Marescialli, con responsabilità crescenti e professionalità apprezzate e riconosciute a tutti i livelli".

Il 19° Corso Allievi Marescialli, incorporato presso la Scuola Marescialli dell'Aeronautica Militare/Comando Aeroporto Viterbo lo scorso 26 settembre, è costituito da 144 frequentatori, tra cui 15 donne, che

frequentano un corso di formazione militare e professionale associato a due distinti corsi di laurea triennale; il primo, a cui partecipano 139 frequentatori (14 donne), è il corso di Laurea in Scienze Politiche e delle Relazioni Internazionali svolto in concorso con l'Università della Tuscia; il secondo, a cui partecipano cinque frequentatori tra cui una donna, è il Corso di Laurea in Infermieristica svolto presso la sede distaccata di Viterbo dell'Università degli Studi "La Sapienza" di Roma.



La Scuola Marescialli dell'Aeronautica Militare/Comando Aeroporto di Viterbo è posta alle dipendenze del Comandante delle Scuole dell'A.M. e della terza Regione Aerea; il reparto ricopre una duplice missione: da una parte, quale istituto a carattere universitario, ha il compito di provvedere alla formazione militare e morale e all'istruzione professionale specifica dei Sottufficiali del Ruolo Marescialli, nonché al perfezionamento e all'aggiornamento di tale formazione; dall'altra, quale aeroporto militare aperto al traffico civile, assicura la fornitura dei Servizi della Navigazione Aerea e garantisce, in accordo a quanto previsto nei piani operativi di settore, l'efficienza delle installazioni aeroportuali funzionali all'attività di volo.

La frontiera spazio

Fin dalla più tenera età ci abituiamo ad un ambiente sottoposto alla forza di gravitazione ed alla presenza di corpi che ci sostengono e ci permettono di muoverci sfruttando l'attrito o la resistenza del mondo che ci circonda. L'attrito col suolo, la spinta di galleggiamento, la portanza ci hanno permesso di esplorare ogni anfratto del globo con diversi mezzi di locomozione la cui velocità allungava od accorciava il tempo per raggiungere la meta. Chi vola nell'atmosfera ha bisogno di mantenersi ad una velocità superiore alla velocità di stallo o a quella minima di controllo se vuole muoversi al sicuro, ma, a parte questo vincolo, fino ad oggi viaggiare ha significato arrivare più presto o più tardi in funzione della sola velocità di spostamento.

Se però vogliamo spingerci nel vuoto oltre l'atmosfera, perdiamo ogni "punto di appoggio" e diventiamo preda delle sole forze gravitazionali. Chi comanda è quindi la forza che ci attrae risultante da quelle sprigionate dalle masse dei corpi che ci circondano. Il Sole, con la sua massa di $2 \cdot 10^{30}$ Kg, la fa da padrone cercando di risucchiare tutto ciò che può. La Terra è un corpo di $6 \cdot 10^{24}$ Kg, che non precipita nella fornace solare solo fuggendo molto rapidamente, creando una forza centrifuga uguale e contraria a quella di attrazione, nella sua orbita attorno al Sole; però deve mantenere una velocità media di circa 30 Km al secondo, velocità che abbiamo anche noi in questo momento anche se i nostri sensi che ci dicono che stiamo in quiete.

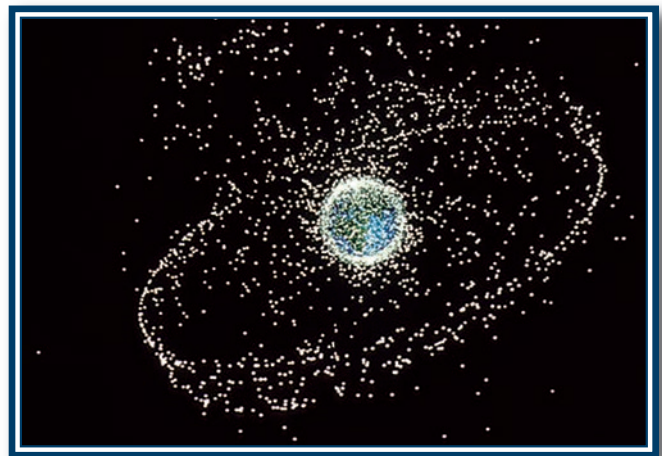
La Luna con i suoi $6,7 \cdot 10^{22}$ Kg si aggrappa alla Terra mantenendosi in un'orbita, con una distanza media di 385.000 Km dal nostro pianeta. La Luna non precipita sulla Terra perché le corre attorno alla velocità di 1 Km al secondo. Sembra una velocità notevole ma per compiere un giro completo, come noto, le ci vogliono circa 28 giorni.

Un corpo nello spazio sopravvive solo se si muove a velocità estremamente grandi rispetto a quelle cui noi siamo abituati, basta pensare che l'aereo fino ad oggi più veloce, lo SR 72, ha toccato i Mach 3 sfiorando il chilometro al secondo.

Un piccolo manufatto che vuole uscire dall'atmosfera terrestre si trova di fronte principalmente questi tre corpi, Sole Terra e Luna, e deve tenerli in debito conto perché senza una determinata velocità non può mantenere un'orbita come fanno i satelliti artificiali, ma viene inesorabilmente trascinato al suolo.

Satelliti in orbita

Dagli anni 50 in poi il numero di satelliti attorno al nostro pianeta è cresciuto in continuazione, fino a raggiungere il numero attuale di circa 14.000 unità, di cui solo 1.100 attivi. I servizi di comunicazione, trasmissione dati, analisi meteorologica dell'atmosfera, osservazione del suolo, navigazione sono ormai basati sulla presenza di satelliti in orbita e pertanto occorre definire un



Oggi i satelliti attorno alla Terra sono circa 14.000

modo per gestirli durante la loro vita operativa e soprattutto quando avarie o consumi di propellente li rendono inefficienti. Questi manufatti sono distribuiti su tre livelli:

- LEO (Low Earth Orbit) tra 500 e 2.000 Km di altezza, velocità orbitale di circa 7 Km/s;
- MEO (Medium Earth Orbit) tra 2.000 e 25.000 Km;
- GEO (Geostationary Earth Orbit) posizionati a 35.786 Km con velocità orbitale di 3 Km/s;
- HEO (High Earth Orbit) oltre la quota geostazionaria con velocità orbitale minore di 3 Km/s.

Se si pensa che ogni satellite ha una sua vita operativa dell'ordine dei sette anni per i satelliti in orbita LEO e di 15 per quelli in GEO, dovuta all'autonomia per il suo mantenimento nella posizione desiderata, si capisce come vi sia un fiorente mercato dei lanciatori anche se ogni decollo ha un costo valutabile in diversi milioni di dollari.

Insomma lo spazio attorno al nostro pianeta non è più vuoto ma solcato da innumerevoli manufatti, cui ormai da molti anni si sono aggiunte le stazioni spaziali abitate da astronauti impegnati in esperimenti in assenza di peso, per studi od in preparazione ad altre imprese spaziali.

Colonizzazione di Marte

Al momento un magnate americano, Musk, finanziatore del programma Space X, intende raggiungere Marte con un equipaggio umano e questa appare la nuova frontiera, il nuovo Far West.

Musk, noto per aver fondato PayPal, Tesla Motors, Hyperloop (treno capace di collegare New York con San Francisco in 35 minuti) e Solar City, si è lanciato nell'avventura spaziale con tutto il peso della sua incredibile inventiva ed intuizione tecnologica. Al momento Space X è in grado di produrre la famiglia di lanciatori medio pesanti Falcon 9 che permette di portare in orbita bassa più di 20 tonnellate di carico utile con l'innovativa caratteristica

che il primo stadio è parzialmente riutilizzabile perché è capace di tornare a terra, di atterrare verticalmente, ma soprattutto di essere riutilizzato. Musk intende riurre così il costo per singolo lancio di grossi carichi; al momento non sappiamo ancora se il suo sforzo avrà successo mentre sembra probabile che si potranno reimpiegare i primi stadi del suo lanciatore per circa tre volte.



Decollo del Falcon 9

L'idea di Musk è quella di inviare in orbita attorno a Marte, e sullo stesso pianeta rosso, una consistente quantità di materiali per preparare l'arrivo degli astronauti che dovrebbero tentare di rag-



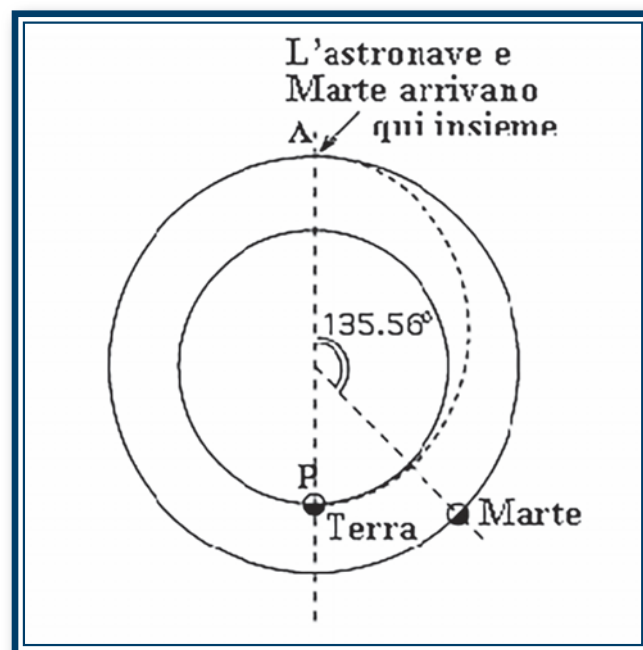
Atterraggio del primo stadio del Falcon 9

giungere il suolo del pianeta e viverci per il lungo periodo di attesa fino alla successiva finestra di rientro. Le attività principali dell'insediamento sarebbero quelle di costruire gli edifici per una base semipermanente per accogliere gli altri esseri umani che daranno loro il cambio e di distillare dai materiali marziani il propellente necessario per il lungo ritorno sulla Terra. In particolare si intende produrre in loco ossigeno e metano per far decollare ed immettere il Red Dragon in orbita marziana, dove avverrà l'ultimo rifornimento per il veicolo di rientro.

Stiamo parlando di un'impresa colossale che richiede tempi e mezzi eccezionali e che verrà effettuata da una società privata che intende addirittura ottenere dei profitti dai suoi sforzi.

Vediamo come si può raggiungere il pianeta rosso con i mezzi attualmente a disposizione secondo la visione di Musk.

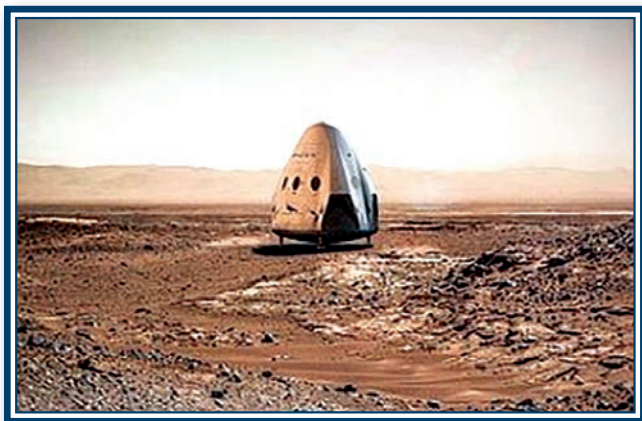
Dall'orbita bassa della Terra si deve attendere il momento in cui è possibile immettersi in una particolare orbita ellittica, detta di Hohmann, che ha il suo perielio in corrispondenza del punto di partenza, cioè dell'orbita terrestre, ed il suo afelio in corrispondenza della meta che per questo viaggio sarà in orbita attorno a Marte. La velocità di percorrenza di questa orbita è rigidamente determinata dalle masse dei pianeti di partenza e di arrivo oltre che da quella del padrone assoluto del nostro sistema: il Sole.



Il volo Terra Marte lungo l'orbita di Hohman richiede circa 8 mesi

Tuttavia, affinché il viaggio si concluda come pianificato, occorre arrivare all'appuntamento con la nostra meta che in ogni caso continua a percorrere la sua orbita come ha sempre fatto: bisogna cioè partire al momento opportuno tenendo conto che il tempo di volo sarà di diversi mesi, in certe condizioni medie si parla di 8 mesi, altrimenti all'arrivo non si trova un suolo su cui atterrare.

Se si manca all'appuntamento con la meta l'astronave potrebbe continuare il volo verso l'orbita terrestre ma, dopo sedici mesi di volo non troverebbe ad aspettarla nemmeno la Terra...insomma non sono ammessi errori!



Capsula Red Dragon sul suolo di Marte

Non è pensabile di fornire solo ossigeno e cibo ad un uomo per un periodo di molti mesi, né di mandarlo da solo sperando che riesca a mantenere la salute mentale tanto da svolgere tutti i suoi compiti indispensabili per la buona riuscita della missione. Ci vorranno compagni di viaggio, spazio sufficiente e tutto il necessario per il loro comfort. Space X ha già inviato in orbita con attracco alla ISS la capsula Dragon e sta approntando una versione migliorata, la Red Dragon, per il lungo viaggio previsto con spazi fino a sette membri dell'equipaggio. Sarà dotata di otto motori per la discesa e per il decollo da Marte e vi dovranno essere stivati cibo ed aria a sufficienza. Siccome la capsula a pieno carico supera la capacità di trasporto del più grosso lanciatore pianificato da Musk, il Falcon Heavy capace di immettere in orbita bassa 54 tonnellate, si dovranno prevedere più rifornimenti durante la missione. Quindi i materiali da inviare saranno moltissimi, i lanci da Terra saranno innumerevoli ed il viaggio sarà effettuato da un piccolo gruppo di astronauti già in corso di prima selezione e che dovranno adattarsi a condizioni di vita molto disagiate ed a innumerevoli difficoltà. Al momento si pensa di preparare una base marziana con alcune capsule Red Dragon che rimarranno su Marte e conterranno i primi materiali, poi si preparerà il lancio di un serbatoio di propellente da immettere in orbita marziana e finalmente si potrà pensare all'equipaggio di cui non è ben chiaro il numero. Una capsula Red Dragon con gli uomini a bordo, stivata al massimo, ma scarica di carburante, sarà immessa in orbita bassa da un Falcon Heavy il cui primo stadio, costituito da tre primi stadi del Falcon 9, tornerà a terra per caricare un serbatoio di carburante da portare all'astronave in orbita, quindi si farà rifornimento in orbita e finalmente i motori del Red Dragon immetteranno la capsula sulla rotta prestabilita. Occorrerà un nuovo rifornimento attorno a Marte per avere la possibilità di effettuare il rientro nella rarefat-

ta atmosfera e portare l'equipaggio accanto alle capsule già inviate e finalmente gli uomini potranno iniziare a scavare la base sotto terra per difendersi dalle fortissime radiazioni ultraviolette lanciate dal Sole. Musk non ha ancora deciso il luogo dove stabilire la colonia, ma dovrebbe essere uno dei due punti dove le esplorazioni precedenti hanno rilevato la presenza di acqua: dove si è posato il Phoenix Mars Lander od il Viking 2.

A questo punto appare superfluo aggiungere che il magnate americano non ha nascosto come i pionieri potranno trovarsi molte volte a rischio di morire durante questa laboriosa complessa e lunghissima missione.

Il costo di questa operazione è quasi inimmaginabile ma Musk si sta muovendo con decisione e sicurezza mantenendo la rotta che ha impostato e che addirittura lo vede in un prossimo futuro costruire enormi astronavi da più di 100 passeggeri capaci di collegare in modo fisso Marte con la Terra, con prezzi del biglietto dell'ordine dei 600.000\$ a persona.

Lanciatori: la porta europea sullo spazio

Mentre la famiglia dei lanciatori di Space X continua a progredire, mentre Falcon 9 dimostra le sue capacità mettendo più satel-



Missile Alfa pronto per il lancio al Poligono del Salto di Quirra

liti in orbita o portando la capsula Dragon fino alla ISS, i diversi paesi continuano ad impiegare ed a sviluppare altri tipi di lanciatori per rispondere a particolari esigenze commerciali, di studio o di intelligence.

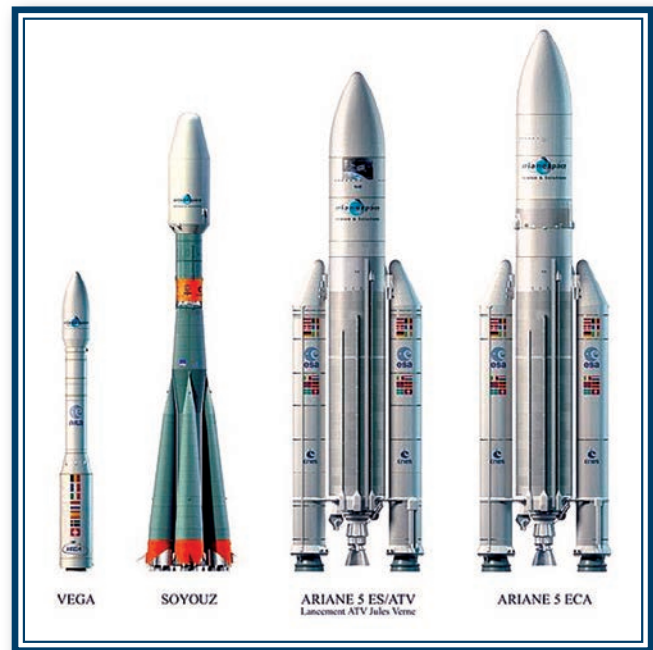


Lancio di Arianne 5: i booster AVIO forniscono il 90% della spinta durante la prima fase di volo

L'Italia ha da poco messo a punto il lanciatore Vega, degno figlio delle esperienze del nostro paese in campo spaziale e che hanno visto il loro lontano inizio negli anni '70 quando eravamo impegnati nella realizzazione di programmi molto ambiziosi nel settore della difesa nazionale dopo le vicende dei missili a Cuba del 1962. Tali fatti, che avevano portato il mondo ad un passo da un conflitto nucleare, avevano determinato una serie di provvedimenti per scongiurare in futuro tale pericolo, in particolare, per noi, gli USA decisero di ritirare i missili strategici Jupiter dall'Italia (36° Aerobrigata di Gioia del Colle). Pertanto il nostro paese si era trovato senza capacità immediata di reazione e vicinissimo a nazioni potenzialmente ostili che si stavano peraltro dotando di deterrenza nucleare (principalmente Romania e Jugoslavia) e decise di disporre di una analoga capacità nazionale. Tra i vari progetti del momento vi era quello di un missile capace di inviare un adeguato carico strategico in qualunque paese ci fosse potenzialmente ostile nel teatro europeo e nord africano. Il progetto Alfa vide la luce, con lanci operativi dal Poligono Interforze del Salto di Quirra nel settembre 1975. Si trattava di un missile balistico, in grado di inviare a 1500 Km una testa di guerra da 1000 Kg, bistadio con propellente solido che fu accantonato solo quando l'Italia firmò il trattato di non proliferazione nucleare. Gli studi effettuati con successo ed i prototipi lanciati non costituirono un inutile spreco di risorse ma permisero alla nostra nazione di vincere la gara per la realizzazione dei booster della famiglia dei lanciatori Arianne e per la proposta del lanciatore Advanced Scout. Al momento i booster di Ariane 5 sono i razzi a propellente solido più grandi mai costruiti in Europa. Sono imponenti cilindri del peso di 270 tonnellate cia-

scuno contenenti 240 t di propellente solido e capaci di fornire la loro impressionante spinta di 7 milioni di Newton per più di due minuti. Insomma l'Italia a Colferferro, dove ha sede oggi la ditta Avio, ma dove prima la stessa struttura produttiva si chiamava SNIA-BPD, ha una realtà industriale storica che continua a crescere ed a sviluppare moderni propulsori impiegati sia sui lanciatori europei che su navette e satelliti artificiali.

Il Vega è un sistema di progettazione nazionale che fa parte dei lanciatori europei gestiti dall'ESA che hanno base di partenza a Kourou nella Guyana francese. Esso dispone di quattro stadi di cui i primi tre a propellente solido mentre il quarto, a propellente liquido ha il compito di immettere il carico nell'orbita prevista e si presenta nel vasto campo dei sistemi offerti da diversi costruttori per portare satelliti in orbita, rivolgendosi a chi vuole lanciare carichi entro le due tonnellate per l'orbita bassa. Vega completa l'offerta europea che, con Ariane 5, porta 21 tonnellate di carico utile in orbita bassa. Ariane 5 e Falcon 9 hanno prestazioni simili in termini di carico utile mentre il vettore americano ha al momento una previsione di costo più basso se l'idea di riutilizzare più volte il primo stadio si rivelerà applicabile ed effettivamente costo – efficace.



L'ESA, per venire incontro alle innumerevoli esigenze di messa in orbita di satelliti, ha anche un altro lanciatore, la Soyuz 2 che può essere anch'essa utilizzata da Kourou e che garantisce il trasporto in orbita bassa di circa 8 tonnellate di materiali.

Tra breve, appena le impressionanti prestazioni ottenute da Space X saranno confermate e stabilizzate sarà possibile consolidare un confronto di prezzo per la messa in orbita di un carico unitario assicurato e capire così come si posiziona l'Europa nei confronti dei numerosi competitori mondiali.

A giudicare dal numero di articoli pubblicati dalle riviste scientifiche (circa due milioni l'anno), a livello mondiale si effettuano una enorme quantità di ricerche scientifiche, ma la loro reale qualità, intesa come **capacità di apportare cambiamenti significativi per la società**, risulterebbe nella maggior parte dei casi scarsa. È la tesi sostenuta in un libro, recentemente pubblicato dal **Prof. Gianfranco Pacchioni**, rettore dell'Università di Milano-Bicocca (Scienza quo vadis – il Mulino ed.) che, per spiegare il fenomeno cita, tra l'altro, le esigenze di mercato e l'esistenza di interessi poco limpidi che limitano la passione per la ricerca di base.

In effetti, limitandoci al nostro Paese, considerato in perenne scarsità di mezzi da destinare alla ricerca, conta circa 55.000 tra docenti universitari e ricercatori e, nel periodo 2011-2014, la quota italiana sul totale delle pubblicazioni mondiali si attesta complessivamente al 3,5% (circa 235.000 pubblicazioni). La performance italiana risulta in linea con quella degli altri paesi della UE. Confrontando la produttività con le risorse impiegate (meno dell'1% del PIL) i risultati raggiunti sarebbero ottimi, ma più difficile appare il giudizio riguardo alla qualità degli stessi.

Più in generale, rispetto ad esempio ai primi decenni del secolo scorso a livello mondiale sembra si sia passati dall'esistenza di pochi talenti in campo scientifico (Einstein, Schrodinger, Bohr, Fermi, ecc.) alla presenza attuale di milioni di ricercatori che tentano in ogni modo di rendere pubblici i risultati delle loro attività, spesso di nessuna vera validità. Anche l'assegnazione del premio Nobel per le scoperte scientifiche pare sia sempre più complicata e quasi sempre il prestigioso riconoscimento viene conferito non più ad un solo scienziato ma a un gruppo di studiosi, giacché attualmente i risultati scientifici innovativi sono spesso frutto di contributi cumulativi e di piccoli miglioramenti difficili da percepire.

D'altra parte l'accelerazione verso la ricerca immediatamente applicabile corrisponde ai bisogni sociali attuali che hanno modificato completamente i nostri comportamenti, tanto che si parla di un bisogno "tossicomane" di consumo di nuove tecnologie che ci fa perdere il significato reale della nozione di progresso.

Un gruppo di scienziati, più sensibili a tale fenomeno, convinti dell'esigenza di tornare al rigore dei tempi passati quando la scienza era considerata pura passione, slegata da esigenze com-

merciali, nel 2010 a Berlino, ha promosso la nascita del movimento denominato **"slow science"** ed elaborato un manifesto nel quale viene auspicato il ritorno ad una scienza che si prenda tempo per "pensare, per leggere ed anche per commettere errori". Viene espresso quindi il desiderio che la società consenta questo tempo agli scienziati, senza pressioni ed evitando ogni incertezza. Sarebbe così, tra l'altro, più facile distinguere il vero dal falso e salvarsi dai ciarlatani e dagli imbrogli.

Trattando per il Corriere dell'Aviatore, sia pure in modo semplice e breve, l'argomento dello stato della ricerca scientifica, può sorgere spontanea la domanda circa il rapporto dell'Aeronautica Militare con queste attività.

L'esperienza di chi scrive, riferita ai primi anni settanta e fino a metà degli anni novanta del secolo passato, può essere così riassunta: in quel periodo, per favorire la ricostituzione degli Enti tecnici della F.A. venne promosso l'arruolamento cospicuo di giovani laureati e diplomati nelle discipline scientifiche d'interesse (segnatamente ingegneria, chimica, fisica, medicina aeronautica) e si fece largo l'idea di poter svolgere una sia pur limitata attività di ricerca applicata in campo aeronautico. Furono acquisite all'uopo moderne apparecchiature e si iniziarono studi mirati.

Quale erede della famosa Direzione Superiore Studi ed Esperienze, che operava anteguerra a Guidonia, venne costituita nel 1986 la Divisione Aerea Studi, Ricerche e Sperimentazioni (DASRS) con sede presso l'Aeroporto di Pratica di Mare, a seguito di un vasto e organico programma di ristrutturazione degli Enti ad indirizzo scientifico e sperimentale preesistenti.

Ben presto tuttavia si comprese che, per ovvi problemi di complessità d'impianti e di scala produttiva, l'ambizione di svolgere in proprio vere e proprie attività di ricerca, sia pure finalizzata, ri-

sultava inattuabile e ci si orientò verso l'obiettivo, più realistico e vitale per la F.A., di partecipare (controllandolo) allo sviluppo industriale dei mezzi e materiali d'impiego A.M. e di coprire le aree che non trovavano adeguato sviluppo nel mondo civile.

Probabilmente anche sulla base delle suaccennate considerazioni e complice l'esigenza di procedere alla ristrutturazione della F.A.

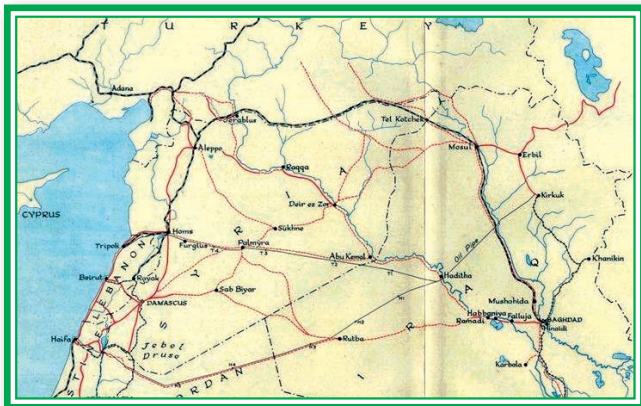
(in quadro riduttivo), nel 1999, la DASRS è stata inserita nel Comando Logistico dell'A.M. (1^a Divisione) ed ha assunto l'attuale denominazione di Centro Sperimentale di Volo, mantenendo la connotazione di organismo responsabile della sperimentazione e della valutazione degli aeromobili della F.A. e del materiale aeronautico.



Primavera 1941 - La 155^a Squadriglia Speciale Irak

di Vincenzo Meleca

Nella primavera 1941, nell'ambito di quella specie di rischio che era diventata la Seconda Guerra Mondiale, l'attenzione del III Reich nei confronti dei Paesi medio-orientali e soprattutto dell'Iraq (stato indipendente sulla carta, ma di fatto sottoposto allo stretto controllo della Gran Bretagna) iniziò a farsi più insistente, anche perché l'opportunità di impadronirsi dei ricchi giacimenti petroliferi dell'area mesopotamica parve diventare quasi a portata di mano, soprattutto approfittando dello scoppio della rivolta antinglese capeggiata dal leader nazionalista iracheno Rashid Ali Al Gaylani.



Il teatro di operazioni della 155^a Squadriglia Speciale

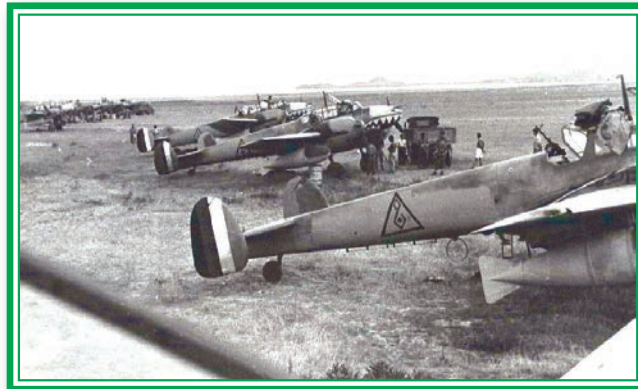
La Gran Bretagna non poteva però permettersi di perdere il controllo dell'Iraq e decise di intervenire, facendo sbarcare a Bassora, tra il 18 e il 29 aprile 1941 un primo contingente di truppe indiane (di cui facevano parte la 20^a Brigata indiana, un reggimento di artiglieria e il Quartiere Generale della 10^a Divisione indiana), seguito il 30 aprile successivo da un secondo contingente britannico. A quel punto, Rashid Ali ritenne di non poter più attendere e decise di attaccare la grande base aerea britannica di Habbaniya, situata non lontano dalla capitale Baghdad.

La mossa non ebbe successo, sia per la reazione della guarnigione, sia per il violento contrattacco aereo portato lo stesso 30 aprile con i velivoli della base, prima, e il 2 ed il 4 maggio, poi, con alcuni bombardieri a largo raggio inglesi Vickers Wellington provenienti da Bassora. Le truppe irachene furono così costrette a ritirarsi.

Venuto meno il tentativo di conquistare Habbaniya e presagendo il pericolo di una più generale controffensiva britannica, Rashid Ali iniziò a tempestare Berlino di richieste di aiuto.

Non potendo intervenire direttamente con forze di terra o inviare sostanziosi contingenti via mare (l'isola di Creta e quella Cipro erano ancora in mano agli inglesi e le coste della Palestina, ma anche quelle della Siria e del Libano francesi erano sorvegliate dalla Royal Navy), Berlino indusse il governo di Vichy a muoversi per primo. E il 13 maggio 1941, il governatore della Siria, Henry Dentz, decise di inviare da Damasco a Mosul tre convogli ferroviari carichi di armi e munizioni di fabbricazione francese. Tuttavia, questo primo aiuto non soddisfece affatto Rashid Ali che giudicò assolutamente insufficiente ed obsoleto il materiale ricevuto. A partire dal 14 maggio, i tedeschi, prima e successivamente gli italiani, iniziarono ad inviare aerei da trasporto, da bombardamento

e da caccia in territorio iracheno, usufruendo del campo trampolino di Rodi-Gadurrà e degli aeroporti francesi situati in territorio siriano.



Schieramento di Messerschmitt Bf 110 del Sonderkommando Junk in Iraq nel maggio 1941

La Luftwaffe inviò (da Belgrado a Mosul, via Atene e Rodi) il Fliegerkorps VIII al comando dell'Oberst (Colonnello) Werner Junk. Il reparto, noto anche come Sonderkommando Junk, era composto da quattordici bimotori da caccia pesante Me Bf 110 tratti dagli Zerstörergeschwader (Squadriglia da caccia pesante) ZG 76 e ZG 26 e sette bimotori da bombardamento Heinkel He 111 H6 del Kampfgeschwader (Squadriglia da bombardamento) KG 4¹. Per il supporto logistico vennero impiegati una ventina di trimotori da trasporto Ju 52 del Kampfgruppe (Gruppo Trasporti) K.G. Zbv.106 e tre bimotori Ju 90 B della Lufthansa. L'Oberst Junk, che mantenne il suo quartiere generale a Rodi, inviò a Baghdad il Maggiore Axel von Blomberg con compiti di coordinamento. Anche l'Italia, su pressioni del suo Ambasciatore a Baghdad, Luigi Gabrielli, prese la decisione di inviare un contingente aereo in Iraq, la 155^a Squadriglia, che per l'occasione fu denominata "Squadriglia Speciale Irak".



L'itinerario seguito dalla 155^a Squadriglia

¹ Circa il numero di velivoli da combattimento, altre fonti indicano dati diversi: si va dai 12 Messerschmitt Bf 110 e 12 Heinkel 111 (Robert Lyman, "Iraq 1941: The Battles for Basra, Habbaniya, Fallujah and Baghdad") ai 14 Messerschmitt Bf 110 e 15 Heinkel 111 (Compton Mackenzie, "Eastern Epic: Volume 1") ed ai 12 Messerschmitt Bf 110 e 9 Heinkel 111 (Franz Kurowski, "The Brandenburg Commandos: Germany's Elite Warrior Spies in World War II")

Primavera 1941 - La 155^a Squadriglia Speciale Irak

di Vincenzo Meleca

Prima dei velivoli di questa squadriglia, giunsero però a Mosul, in Iraq, seguendo la rotta Roma-Lecce-Rodi, tre Savoia Marchelli SM 82 "Marsupiale" del 149° Gruppo, che, in 18 missioni, trasportarono armi (tra cui alcune mitragliere da 20 mm) e munizioni per complessive 18 tonnellate.²

Gli aerei della 155^a Squadriglia decollarono dalla loro base di Alghero³ il 22 maggio 1941 e, dopo un lungo volo di quasi 900 km, con tappe intermedie a Ciampino sud, Valona (dove uno dei velivoli si incidentò gravemente in fase di atterraggio) Rodi-Gadurra, Aleppo in Siria e finalmente a Mosul e Kirkuk in Iraq, dove giunsero il 23 maggio.

La Squadriglia Speciale Irak, comandata dal capitano Francesco Sforza, poteva disporre di 11 caccia CR 42 "Falco" in versione Egeo⁴, di due trimotori da trasporto Savoia-Marchetti SM 81 "Pipistrello", uno dei quali attrezzato come centro-radio) e di un Savoia-Marchetti SM79 "Sparviero" per il supporto logistico.

L'approntamento dell'unità procedette molto lentamente, e solo il 28 maggio la squadriglia divenne operativa dagli aeroporti di Mossul e Kirkuk, decisamente troppo in ritardo per avere una qualche influenza sul conflitto.



Un Fiat Cr 42 della 155^a Squadriglia. Si notano sulle semiali inferiori i caratteristici distintivi triangolari utilizzati in Iraq.

I velivoli utilizzavano una mimetizzazione a chiazze di tipo continentale⁵, con la tradizionale croce bianca sul timone di coda sostituita dai colori verde-bianco-rosso-nero delle bandiere italiana ed irachena.



Lo stemma del reparto, identico a quello dell'Aeronautica irachena e del Sonderkommando Junk

Di fatto, l'unico combattimento contro i caccia britannici si ebbe solo il 29 maggio, quando tre caccia Fiat CR 42, di base a Kirkuk si scontrarono nei pressi di Habbaniyya con una formazione mista composta da tre Hawker Audax⁶ e da due Gloster Gladiator⁷ del 94th Squadron della RAF che scortavano una colonna di truppe britanniche provenienti da Fallujah e dirette a Baghdad. Nel combattimento la Squadriglia riportò l'abbattimento di un Hawker Audax e dei due Gladiator, ma accusò la perdita di un velivolo, abbattuto nei pressi di Khan Nuqta dal Gladiator del Wing Commander William Taylor Forest 'Freddie' Wightman⁸. Il nostro pilota, Sottotenente Lucio Valentini, riuscì a

² Cfr. R. Rainero e A. Biagini, L'Italia in guerra. Il secondo anno - 1941, CISM - Commissione Italiana di Storia Militare, 1992, pagg 480-481.

³ La 155^a Squadriglia, assieme, alla 153^a (Cap. Giorgio Tugnoli) ed alla 154^a Cap. Giuseppe Tovazzi), entrambe basate a Monserrato, faceva parte del 3° Gruppo del 6° Stormo Caccia Terrestre, comandato dal Col. Francesco Ferrarin.

⁴ Il Fiat CR 42 "Falco" fu l'ultimo caccia biplano della storia ad essere costruito in serie. Assieme al Gloster Gladiator britannico e al Polikarpov I-15 sovietico, fu anche l'ultimo caccia biplano a combattere nel secondo conflitto mondiale. Prodotto fino al 1944, detiene tuttora il primato di essere l'aereo italiano costruito nel maggior numero di esemplari (circa 1.800). L'armamento standard consisteva di due mitragliatrici Breda-SAFAT da 12,7 mm montate nella parte superiore della fusoliera, subito dietro al motore, con fuoco sincronizzato attraverso il disco dell'elica e circa 400 colpi per arma. Nella versione cacciabombardiere tattico poteva trasportare due bombe da 50 kg o due 100 kg (C.R.42 AS). Il motore FIAT A.74 RC.38 da 840 CV gli consentiva una velocità massima 430 km/h a 5/6 000 m. La versione "Egeo" utilizzata dalla 155^a Squadriglia era dotata di un serbatoio supplementare da 80 l. contenuto nella fusoliera, che aumentava l'autonomia a circa 1.000 km e da una corazzatura rinforzata.

⁵ Sulla rivista Aerofan n. 96 del gennaio-marzo 2006 vi è un articolo di Giancarlo Garello, "Ali Italiane in Iraq 1937-1941" (che riprende un altro suo articolo pubblicato sulla rivista Aerei, n. 4 aprile 1974), è però pubblicata una foto di un CR 42 la cappottatura del motore dipinta di giallo.

⁶ L'Hawker Audax era una versione da cooperazione al suolo del bombardiere leggero biplano Hawker Hart. Prodotto dal 1931 in circa 700 esemplari, fu utilizzato molto nell'Impero Britannico. L'Audax, che, armato con una mitragliatrice Lewis da 7,7 mm ed una Vickers da 7,7 mm., montava un motore Kestrel che gli consentiva una velocità massima di 270 km/h, ebbe un uso limitato durante la Seconda guerra mondiale: fu utilizzato in Africa sul confine tra Kenya e Abissinia dove combatté contro le truppe italiane e, appunto, in Iraq dalla base RAF di Habbaniyya.

⁷ Il Gloster Gladiator è stato l'ultimo dei caccia britannici biplani e, con il Fiat CR 42 ed il Polikarpov I-15 sovietico, uno degli ultimi caccia biplani impiegati durante la Seconda Guerra Mondiale. Rispetto al CR 42, il Gladiator, a causa del tettuccio per il pilota, era leggermente più lento, ma più maneggevole e aveva un numero doppio di mitragliatrici, anche se di calibro inferiore. Complessivamente, a bassa quota, le prestazioni del biplano britannico erano superiori, con maggiori velocità massima e di cabrata. Armato, a seconda della versione, con due Vickers calibro .303 in (7,7 mm) in fusoliera e due Lewis alari di pari calibro (oppure quattro Browning M1919, sempre in calibro .303 in., aveva un motore Bristol Mercury da 830 hp che gli consentiva una velocità massima di 407 km/h a 4 400 m.

⁸ Wightman si era già scontrato più volte con gli italiani in Eritrea, dove aveva abbattuto un CR 42 della 414^a Squadriglia CT ed un SM 81 della 15^a Squadriglia BT. Un altro CR 42 era stato distrutto al suolo.

Primavera 1941 - La 155^a Squadriglia Speciale Irak

di Vincenzo Meleca

salvarsi saltando con il paracadute dall'aereo colpito, ma fu fatto prigioniero⁹.

Il 30 maggio, sette CR 42 sventarono un tentativo d'attacco di bombardieri britannici al campo di Kirkuk e nel pomeriggio dello stesso giorno quattro nostri velivoli attaccarono a volo radente nella zona di Abu Ghuraib le colonne inglesi in avvicinamento a Baghdad. Tuttavia, al loro rientro alla base due caccia si sfasciarono al suolo causa delle pessime condizioni della pista.



Raffigurazione pittorica di un Fiat CR 42 della Squadriglia Speciale Irak



Un Gloster Gladiator del 94th Squadron della RAF

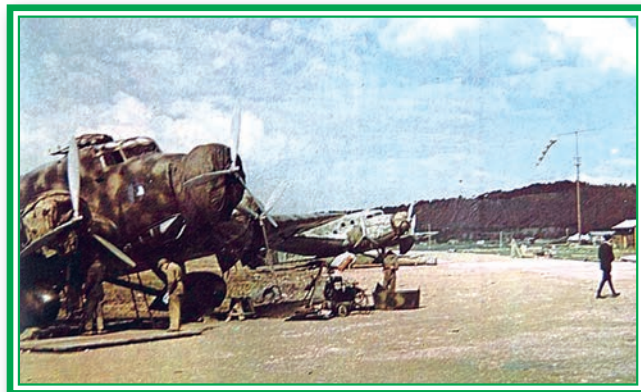


Un Hawker Audax nel cielo di Habbaniyya

Il giorno successivo, 31 maggio, in seguito al tracollo dell'esercito iracheno, il personale della 155^a Squadriglia, dopo aver dato alle fiamme i relitti dei due velivoli incidentati, abbandonò Kir-

kuk alla volta dei campi siriani con i sette CR 42 ancora efficienti, l'SM 79 e i due SM 81.

Il 1° giugno i sette CR 42 superstiti, l'SM 81 di supporto e l'SM 79 con a bordo la missione di collegamento italiana lasciarono definitivamente l'Iraq e si portarono nuovamente ad Aleppo¹⁰ in Siria ed infine a Rodi-Gadurrà dove confluirono nella 164^a Squadriglia CT.¹¹



I due Savoia Marchetti SM 81 della spedizione in Irak

Durante la missione in Iraq, il reparto della Regia Aeronautica effettuò 155 ore di volo in zona di guerra, sparando 3800 colpi di mitragliatrice, abbattendo un Hawker Audax e due Gladiators (da parte britannica viene però riconosciuta solo la perdita dell'Audax). Al passivo, la perdita di un CR 42 abbattuto e due danneggiati ed abbandonati sul campo a Kirkuk, oltre quello incidentato a Valona.

Termina così la breve missione della Regia Aeronautica in Iraq.

Bibliografia essenziale

Crawford Alex, "Gloster Gladiator", Mushroom Model Publications, 2002

Garello Giancarlo "Ali Italiane in Iraq 1937-1941", in Aerofan n. 96 gennaio-marzo 2006

Gustavsson Håkan e Slongo Ludovico, "Gladiator vs CR.42 Falco 1940-41", Osprey, 2012

Lyman Robert, "Irak, aprile-maggio 1941-Le battaglie per il petrolio; Bassora, Habbaniya, Fallujah e Bagdad", Osprey, 2009

Rainero Romain H. e Biagini Antonello, "L'Italia in guerra - Il secondo anno-1941", CISM., 1992

Sgarlato Nico, "La campagna irachena del 1941", in Eserciti nella storia, 2010

Sgarlato Nico, "FIAT CR.42", Delta Editrice, 2005.

⁹ Sembra che a catturarlo sia stato lo scrittore Somerset de Chair, all'epoca ufficiale del servizio informazioni della 4th Cavalry Brigade, che operò in Iraq e Siria.

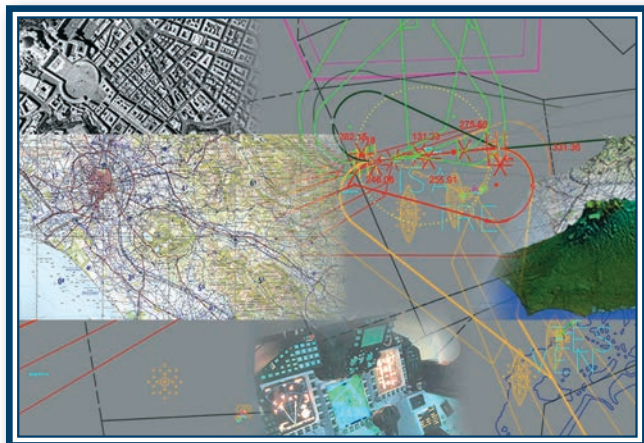
¹⁰ Ad Aleppo l'SM 79 sarà distrutto a terra dalla RAF.

¹¹ Dall'11 giugno 1941 si formò il 161° Gruppo CT con le Squadriglie 162a,

Il Centro cartografico aeronautico

“Assicurare il supporto alle operazioni aeree attraverso la produzione, l’elaborazione e la disseminazione delle informazioni geotopografiche, aeronautiche e dei dati immagine provenienti dai sensori di ricognizione, sorveglianza ed acquisizione bersagli” (Autore Ufficio Generale del Capo di SMA)

Sin dalla sua costituzione l’Aeronautica Militare, per assolvere alla propria missione, ha avuto la necessità di conoscere l’ambiente in cui opera.



Nel 1941 nasceva in seno allo Stato Maggiore Aeronautica la Sezione Fotocartografica ma solo a metà degli anni ‘70, ci si rese effettivamente conto che, per soddisfare le sempre più pressanti esigenze legate all’impiego di moderni velivoli, era necessario creare un Ente totalmente dedicato al settore della cartografia aeronautica; nasceva così nel 1976, sull’Aeroporto di Pratica di Mare, il **Centro Informazioni Geotopografiche Aeronautiche (CIGA)**.

Dal 2000 il Centro ha acquisito il rango di *Organo Cartografico dello Stato* per l’elaborazione di prodotti cartografici a carattere aeronautico per esigenze militari e civili. Successivamente, nel corso degli anni, sono state acquisite dal Centro altre capacità operative; in particolare, a seguito della riorganizzazione della Forza Armata del 2006, sono confluiti nel CIGA il Servizio Spazi Aerei e Procedure di Volo ed il Servizio Informazioni Aeronautiche.

Le crescenti esigenze degli attuali scenari operativi esigono la disponibilità di informazioni geospaziali e capacità ISR (*Intelligence Surveillance and Reconnaissance*) sempre più tempestive, rilevanti ed accurate. Le informazioni geospaziali sono divenute essenziali per i processi di pianificazione, valutazione e condotta delle operazioni, fin dal loro stato embrionale, fornendo una descrizione il più possibile dettagliata dell’ambiente in cui le Forze Armate, ed in particolare quelle aeree, sono chiamate ad operare.

Da ciò è scaturita la costituzione, all’interno del Centro, del Gruppo Analisi Immagini Operative, con compiti di analisi operativa e gestione delle immagini acquisite dai sensori in dotazione all’Aeronautica Militare.

La missione affidata oggi al Centro Informazioni Geotopografiche Aeronautiche è quella di assicurare il supporto alle operazioni aeree attraverso la produzione, l’elaborazione e la dissemina-

zione delle informazioni geotopografiche aeronautiche e dei dati immagine provenienti dai sensori di ricognizione, sorveglianza della Forza Armata.

Il CIGA è chiamato a soddisfare le esigenze operative, addestrative ed informative dei vari utenti militari e governativi fornendo anche l’adeguato supporto all’Aviazione Civile operante negli spazi aerei di competenza dell’Aeronautica Militare.

La formazione specialistica avanzata ed il costante addestramento del personale costituiscono gli elementi chiave per il raggiungimento degli obiettivi del CIGA. A ciò si affianca una costante ottimizzazione dell’impiego delle risorse messe a disposizione del Centro, con il fine ultimo di essere un Reparto di eccellenza, pienamente integrato nei dispositivi di difesa nazionale ed internazionale, che operi per supportare efficacemente le attività aeree congiunte e combinate dei propri utenti sia in Patria che nei teatri fuori area, allo scopo di migliorarne costantemente le capacità operative.



Negli ultimi anni il Centro è stato sempre più coinvolto nelle operazioni al di fuori dei confini nazionali. In particolare, per

l'Operazione ISAF, il CIGA ha offerto il suo supporto alle operazioni producendo cartografia alla scala 1:500.000 sull'area di competenza italiana in sostituzione di carte prodotte in passato da altri Paesi, ormai obsolete. Molto recentemente ha contribuito al miglioramento delle attività di gestione dell'aeroporto militare e civile di Herat (Afghanistan) analizzando e mettendo a punto le procedure strumentali di volo, con i relativi studi aeronautici e gli elaborati grafici, poiché quelli esistenti non erano più conformi agli standard di sicurezza internazionali dettati dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (in inglese International Civil Aviation Organization, ICAO).



Per gli aspetti connessi alla produzione e disseminazione delle Informazioni Aeronautiche il Centro provvede a fornire ed aggiornare le pubblicazioni e la cartografia per il caricamento su tutti i terminali impiegati in fase di pianificazione dagli equipaggi di volo ed all'alimentazione dell'*Electronic Flight Bag*, un dispositivo elettronico portatile di gestione delle informazioni che consente la gestione del volo in modo più semplice e più efficace con meno supporti cartacei.

Si tratta di una piattaforma destinata a ridurre, o sostituire, materiale cartaceo spesso nel bagaglio a mano del pilota, compreso il manuale operativo e le carte nautiche.

Continuando ad occupare un ruolo altamente specialistico ed operativo in Aeronautica Militare, il Centro è oggi una risorsa preziosa a disposizione del Paese, fornisce supporto specialistico alle Forze dell'Ordine ed al Corpo Forestale dello Stato per gli aspetti di tutela ambientale e del territorio ed alla protezione Civile nei casi di disastri ambientali come alluvioni, terremoti ed eruzioni vulcaniche. In tali eventi Il Centro è in grado di fornire il supporto richiesto nel rispetto delle stringenti tempistiche, tipiche delle emergenze, attraverso la pianificazione di voli fotogrammetrici o l'utilizzo di immagini satellitari da cui estrapolare ed elaborare prodotti cartografici digitali ed analogici delle aree d'interesse. Esempi di tale capacità sono stati: nel 2003 le valutazioni degli effetti delle eruzioni di Stromboli, nel 2005 l'analisi tempestiva delle aree di esonda-

zione del Tevere e nel 2009 per il terremoto dell'Aquila la pianificazione e lo sviluppo di una copertura aerofotografica delle aree coinvolte dal sisma.

Ultimo esempio di tali capacità è la partecipazione all'Operazione Sabina – Concorso delle Forze Armate per Terremoto Lazio, Marche, Umbria e Abruzzo, svoltasi tra settembre e novembre 2016, in cui il Centro ha contribuito alla creazione ed al mantenimento di un *Servizio Informazioni Volo Aeroportuale* presso Amatrice per la gestione del traffico aereo connesso con le attività di soccorso alla popolazione.

Infine, per gli aspetti riguardanti lo sviluppo tecnico-scientifico e tecnico-operativo nei settori di competenza, il Centro collabora anche con le Università ed organi di ricerca, mettendo a disposizione il bagaglio di conoscenze del proprio personale.

Ciò, ad esempio, è avvenuto nel 2013, quando la cattedra di Paletnologia dell'Università degli Studi "Roma Tre" ha chiesto la collaborazione all'Aeronautica Militare per poter inquadrare topograficamente l'area del sito archeologico "Casale Rotondo" presso l'Appia Antica, al fine di rilevare le quote delle stratificazioni del terreno all'interno degli scavi. A tal fine, nel settembre 2013, una cellula di topografi del CIGA ha eseguito una campagna di rilievi plano-altimetrici nell'area degli scavi relativi ad un insediamento umano databile a circa 32 mila anni fa. I rilievi sono stati effettuati con tecniche di topografia tradizionale e satellitare mediante il posizionamento di 6 ricevitori GPS nella zona d'interesse. I dati raccolti sono stati successivamente elaborati nelle stazioni cartografiche presenti al CIGA, per realizzare un modello grafico "3D" dell'area con dettaglio altimetrico a 50 cm. Tale attività, oltre a fornire dei dati di dettaglio del sito archeologico, ha costituito un momento di crescita professionale per gli studenti impiegati negli scavi che hanno potuto apprendere le nozioni basiche relative ai rilievi topografici di precisione.

Per richiedere o acquistare la cartografia o le pubblicazioni aeronautiche, è possibile trovare le informazioni utili al seguente link: <http://www.aeronautica.difesa.it/comunicazione/CIGA/Pagine/default.aspx> all'interno del quale è consultabile il catalogo dei prodotti ed il listino prezzi, i moduli di richiesta del materiale e tutti i riferimenti a cui inviarla.

Il 14 marzo 2017 è morto il Prof. Luigi Pascale. La comunità aeronautica perde un insostituibile punto di riferimento. Il professore, classe 1923, geniale progettista, raffinato pilota, sempre disponibile e interessato a incontri con i giovani, è stato soprattutto



il "padre" di tanti ingegneri aeronautici napoletani.

Come premessa a questo mio scritto, reputo necessario fare un cenno alla mia infanzia aeronautica, risalente ai lontani anni '50/'60.

Nel 1956 partecipai al concorso per l'ammissione al Corso Rostro, venendo bocciato alla visita medica perché avevo le tonsille. Mi operai e ritentai l'anno dopo con lo Sparviero 2°, ma la visita medica mi condannò di nuovo per un motivo assurdo, che non vale la pena di scrivere qui. Scoraggiato, a quel punto partecipai a due concorsi: per l'Accademia dell'Ercito, Modena e per la Scuola di Applicazione A.M. di Firenze. Superai la prova scritta per il primo concorso e tempo dopo fui chiamato per l'esame di matematica, invito che arrivò, guarda la combinazione, insieme con la convocazione per la visita medica prevista per l'ammissione alla scuola di Firenze; grande imbarazzo, per me, ma alla fine optai per il Corso della Scuola delle Cascine; prove varie superate, entrai in Aeronautica quale allievo del 9° Corso AUC GARat.

AMENDOLA 1

Terminato a maggio 1958 il Corso di Firenze, dal quale uscii col grado di Sottotenente, ricevetti dopo oltre un mese la notizia della assegnazione non ad uno degli aeroporti che avevo segnalato, cioè o Pisa, o Rimini o Latina, bensì ad Amendola.

Amendola?! Mai sentita nominare, né da me, né dalla stazione ferroviaria del mio paese, Navacchio (Pisa), non esistendo tale stazione in quello sconosciuto posto. Telefonai allora all'aeroporto di S. Giusto ed appresi che Amendola si trovava in provincia di Foggia. Bel colpo per i miei genitori, dato che essendo io figlio unico, avrebbero voluto che non mi allontanassi eccessivamente da casa; ma tant'è, se ne fecero una ragione e partii, non senza prima avere inviato i canonici telegrammi al Comando ed alla Calotta, come da istruzioni degli Ufficiali d'inquadramento di Firenze. Arrivato a Foggia in un tardo pomeriggio, appena uscito dalla stazione venni aggredito da un vento caldo, afoso, soffocante, mai percepito così feroce dalle mie parti.

La domanda era: ma dove caspita sono capitato! A quel tempo le persone dabbene qual anch'io ero usavano quella esclamazione, la parola con le lettere zz, negli anni '50 non essendo ancora in uso. Telefonai in aeroporto ed il centralinista mi consigliò di imbarcarmi alcune ore più tardi sull'autobus AM, sicché ebbi tempo di fare una camminata in città, percorrendo quel bel vialone dalle molte bancarelle che esponevano fichi d'india, mai visti prima. La cosa curiosa fu che sentendo parlare la gente, non capivo una sola parola, non conoscendo io che il vernacolo pisano e la parlata musicale dei toscani. Insomma, mi sentivo come un emigrante in terra straniera, mancandomi soltanto la valigia di cartone legata con lo spago.

AMENDOLA 2

Nell'aeroporto, raggiunto ormai a notte fonda, mi recai subito alla stanza assegnatami, come mi fu indicato dall'Ufficiale di Picchetto e l'indomani, espletate le formalità previste – il Comandante era Spadaccini – mi recai in linea volo T33 con la Carolina (quel ruspante e simpatico trabiccolo trainato dal trattore con a

bordo diversi piloti), ove fui accolto da Elia Schievano, il mio superiore diretto e dai Marescialli Chiarenza e Marsigli, due capi-linea; tre persone schiette, delle quali divenni amico.

E così cominciai a vedere gli aerei (T33) da vicino, a toccarli, a sentire l'odore del cherosene, più arrapante dell'YSL, aerei sui quali, in seguito, feci addirittura dei voli in occasione di prove velivolo, come sacco io e come pilota, generalmente, Adriano Cugola, un gran brav'uomo. Vidi anche la linea dei De Havilland Vampire e Venom, nel corso dell'estate trasferiti in formazione a Gioia del Colle, leader Giovanni Turchi, se la memoria non mi inganna, il ché succede, succede!

L'aeroporto, molto esteso, mi piacque moltissimo ed ebbi modo di conoscerlo a fondo in tutti i suoi angoli, usufruendone, come la bella piscina, il campo da tennis,

lo spaccio alimentare del villaggio azzurro, il cinema, la chiesa ed altre strutture, operative e non, restando sorpreso da quella organizzazione che mai avrei immaginato potesse rendere così completamente autosufficiente un sito militare.

Apro parentesi. Tempo dopo, ormai entrato in Accademia col Corso Turbine 2°, un nostro Ufficiale di inquadramento (Gizzio), ci assegnò il compito di descrivere un aeroporto, di come cioè poteva esserne immaginata l'organizzazione operativa logistica ed amministrativa da parte di noi allievi, che, senza alcuna esperienza, avremmo dovuto ricorrere alla fantasia. Inutile dire come io svolgessi con facilità quel compito, descrivendo la fotografia di Amendola, citandone perfino i minimi dettagli, come la sartoria, la barberia e la calzoleria. Chiudo parentesi.

Non andavo spesso a Foggia, preferendo, essendo ormai estate, il mare di Manfredonia, ove alla vicina Siponto si disponeva di un comodissimo e tutt'altro che spartano stabilimento balneare.

Di Manfredonia e dintorni ricordo che mi colpì subito la pulizia delle strade, restandone colpito, perché dalle mie parti natie il ritenere che le città e gli ambienti in genere del sud fossero sporchi, era, come appurai, un cretino luogo comune. E che dire della trattoria Lo Scellerato, con le sue eccellenti triglie di scoglio?

Al proposito, devo dire di esserci tornato una ventina di anni fa rimanendo deluso, non per la qualità del cibo, bensì perché anziché ritrovare la calda trattoria che avevo lasciato negli anni '60, era stata trasformata in freddo e anonimo ristorante, come quelli stereotipati delle città.



Omaggio ad Amendola

di Oriano Orsucci

Un'altra delusione la provai quando anni orsono, diretto a San Giovanni Rotondo per chiedere una "cortesia" a Padre Pio (a proposito: in Amendola 1 ho dimenticato di scrivere che vidi quel futuro santo da vivo), vidi che dalla lunga palazzina degli alloggi Ufficiali, quella che terminava ad angolo davanti all'ultimo garage, avevano abbattuto una diecina di metri, forse di più, della parte centrale; a parte la sparizione della mia vecchia stanza, con quella decisione mi parve che la storica palazzina avesse subito uno sfregio; anche se ignoro la ragione di quella decisione, immagino ahimè di essere stata necessaria.

Un'altra cosa che mi colpì, ma positivamente, erano quei bellissimi tramonti rossi di fuoco, che mi costringevano a rimanere a guardarli finché non sparivano dietro San Marco in Lamis; mai visti prima così belli. Nell'ottobre dello stesso anno, superati gli esami di ammissione a Nisida, lasciai il grado che rivestivo e divenni allievo del Corso Turbine 2°, come ho scritto prima.



AMENDOLA 3

Terminato il quarto anno di Pozzuoli (1962) fui trasferito con 34 colleghi di Corso ad Amendola per l'acquisizione del brevetto militare sul T33. Quei mesi costituirono un periodo che definire straordinario è poco. Pur semplici Sottotenenti, ci sentivamo molto (parlo per me ma credo che fosse così anche per gli altri), forse troppo, importanti, vestiti di anti-g blu intere, perché i soli pantaloni verdi sarebbero arrivati anni dopo. Il Comandante della SVBAA era Marescalchi ed oltre a lui mi ricordo di qualche suo collaboratore, quali Civada, Cioni, Laurenti, Napoli, Petrozziello, Ristori, Tartaglione ed altri che non rammento, ai quali chiedo scusa. Degli istruttori mi vengono in mente Adamo, Arati, Arnera, Braghetta, Cugola, De Franceschi, Delfino, de Majo, Elia, Fincato, Gullotta, Luongo, Pata, Rustichelli, Sarpi, Savazzi, Sicignano, Tinivelli; mi perdonino coloro dei quali, pur avendone le foto, non ne ricordo il nome.

Ognuno di noi allievi aveva la macchina e questo, quando liberi dagli impegni aeroportuali, ci consentiva di scorazzare in lungo ed in largo per la Daunia, riuscendo a visitare molti paesi, da S. Giovanni Rotondo a Mattinata e Vieste, dai laghi di Lesina e Varano, (col suo idroscalo in disfacimento), a Peschici, alla Foresta Umbra ed altri.

Un ricordo gradevole: Battagli occupando (forse con Berra?) la prima stanza a sinistra della palazzina allievi, teneva sempre acceso il grammofono per sentire brani di jazz, di cui era appassionato, ove il preferito appariva essere "Moaning" (slang) di Quincy Jones, brano molto bello che, reperito, lo feci usare dal centralino di Vigna di Valle, io Comandante, come suoneria telefonica.

Terminato il Corso, coll'aquila turrata fummo sparpagliati per i vari Stormi del Paese. Nessuno di noi fu assegnato alla 4^A A/B di

Grosseto in quanto, se ricordo bene, c'erano problemi di compressori, questo inconveniente comportando la carente disponibilità di ore-volo.

A causa di questo, la 51^A A/B, Istrana e mi pare anche la 3^A, Villafranca, fecero il pieno.

Fu ad Istrana che dopo un certo numero di missioni nel ruolo di "traino manica", mentre i colleghi iniziavano la transizione sul "K", cominciarono i miei guai con l'IML di Milano, che mi tenne lontano dal volo per quasi due anni; ma questa è un'altra storia.

AMENDOLA 4

Dopo avere finalmente riacquisito l'idoneità al pilotaggio, grazie alle molte ospedalizzazioni, l'essere rimasto indietro rispetto ai colleghi in tema di ore di volo, mi indusse a chiedere di essere assegnato ad Amendola, dato che, in quanto scuola, non avendo limiti di ore-volo, avrei avuto la possibilità di un sicuro recupero.

Frequentai quindi il corso SCIV diventando istruttore di volo e di tiro (a Decimomannu, ove feci poi diverse campagne) con il G91-T, sul quale avevo fatto la transizione.

Facevo due voli al giorno con gli allievi; ero quello che portava a Caselle gli aerei per la grande revisione, ritirando i già revisionati; volavo con i seioristi sul T33; insomma, volavo a più non posso, senza badare ove necessario ai giorni festivi.

In quel tempo, strinsi stretta amicizia con Ernesto de Majo, amicizia tuttora esistente, con cui feci molta attività subacquea dalle parti dei laghi, senza, devo dire, grandi successi "pescosi". Il Comandante dell'epoca era Cruciolì (sì, lo zio di Piergiorgio), anche lui appassionato del mare.

Una volta Egli organizzò un fine settimana alle Tremiti ed a Pianosa; eravamo Lui, de Majo, un giovane Ufficiale, il Maresciallo motorista ed io.

Vi andammo con la Gastona, un barcone ex militare che un precedente Comandante, Gastone Valentini, aveva fatto restaurare "alla bell'e meglio". Pescammo parecchi pesci, coi fucili e con la lenza, cucinati subito a bordo; la fine del mondo!

Cari amici lettori, che avete avuto la pazienza di leggere tutto questo mio scritto, della qualcosa vi ringrazio, capite la ragione per la quale Amendola sia uno dei luoghi che per una ragione o per l'altra mi fa provare un particolare affetto? La ragione per la quale in Amendola avvenne la mia rinascita aviatoria? Il motivo per il quale con questo scritto ho voluto fare omaggio ad essa?

Provo per Amendola una qual sorta di "male", analogo al ben famoso mal d'Africa. Ritengo che questo effetto sia provato da coloro che in certi luoghi abbiano vissuto bene e felici, grazie ad un amore o a un appagamento professionale o più semplicemente al fatto che in quel tempo e in quel posto sono stati giovani spensierati come non è più capitato di essere.

Ricordi e vita di un Ex A.U.C.

di G. B. Cersosimo

Il 29 gennaio 1958 aveva inizio il 5° Corso Allievi Ufficiali di Complemento (A.U.C.) dell'Arma Aeronautica, ruolo servizi (A.A.r.s.) presso la Scuola di Applicazione dell'Aeronautica Militare (S.A.A.M.) di Firenze, concluso il 30 giugno dello stesso anno con la nomina dei 165 partecipanti a Sottotenenti A.A.r.s. di complemento, in servizio di "prima nomina"... oggi, a distanza di quasi 60 anni... uno di loro ricorda.



S.A.A.M. Firenze, 29.01.1958 30.06.1958: gli Allievi del 5° Corso A.U.C. A.A.r.s. con loro, al centro, il Com.te del Battaglione, Ten. Col. Rafanelli, alla sua destra il Com.te di Compagnia, Cap. Pil. Mario Galletti con gli Ufficiali d'inquadramento (l'autore è il terzo a destra della prima fila in piedi)

Nel 1958 gli ufficiali di complemento dell'Aeronautica Militare, non destinati ad attività di volo, erano istruiti presso la Scuola di Applicazione dell'Aeronautica Militare, con sede presso la Scuola di Guerra Aerea di Firenze.

Oggi questa figura di ufficiali, dopo la riforma del servizio di leva, non è più presente e la sede della Scuola è stata destinata ad usi diversi.

Nel 1958 gli allievi erano noti con il nome di "allievi ufficiali di complemento", in sigla A.U.C.

Il corso d'istruzione, che aveva avuto inizio negli ultimi giorni del mese di gennaio, dopo il previsto periodo di formazione e addestramento, si era concluso con gli esami finali e, dopo un breve periodo di licenza di "fine corso", con decorrenza 30 giugno 1958, gli ormai "ex A.U.C." erano stati nominati Sottotenenti A.A.r.s. di complemento, in servizio "di prima nomina".

Nel periodo di formazione, gli allievi erano stati istruiti alla disciplina militare, all'uso delle armi ed era stata loro impartita una formazione delle principali nozioni militari, era stato un periodo abbastanza duro, ma al tempo stesso era servito a creare un "forte spirito di gruppo", ancora oggi presente in quei 165 allievi frequentatori del Corso, che l'autore vuole ricordare nella circostanza.

Al termine del corso, dopo la nomina a Sottotenenti A.A.r.s. i frequentatori del Corso che avevano superato gli esami finali erano stati inviati a prestare servizio presso i reparti dell'Aeronautica Militare, per svolgere il "servizio di prima nomina" e completare gli obblighi di leva, allora in vigore.

Al termine del servizio di prima nomina, la maggior parte di quei giovani era tornato presso le proprie famiglie per continuare gli studi interrotti o per dare inizio alle attività professionali che il titolo di studio già conseguito consentiva loro e molti sono poi stati affermati avvocati, magistrati ordinari, uno solo di loro è stato in tempi successivi magistrato militare, altri professori universitari, notai, ingegneri, imprenditori vari.

Al termine del servizio di "prima nomina", era, al momento, possibile prolungare la permanenza di servizio nell'Aeronautica Militare, chiedendo di essere "raffermati" e, dopo la vincita di un regolare concorso interno, transitare in servizio permanente effettivo (S.P.E.) per continuare il proprio servizio nella forza armata, fino ai limiti d'età, previsti dalle leggi in vigore.

Gli Ufficiali in Servizio Permanente Effettivo dell'Arma Aeronautica, ruolo servizi del momento, sono stati impiegati nei settori, tutti ugualmente molto ambiti, specificati di seguito:

- **Controllo dello Spazio Aereo con profilo professionale:** Difesa Aerea, Traffico Aereo, Missilistica
- **Supporto Logistico con profilo professionale:** Informatico, Logistica, Personale, Perito Selettore Attitudinale A.M., Telecomunicazioni e Assistenza al Volo,
- **Supporto Operativo:** Difesa Terrestre, Informazione e sicurezza.

Le successive promozioni maturate nel tempo, "ad anzianità" o "a scelta" secondo le disposizioni in vigore, hanno consentito a quegli ufficiali entrati in Aeronautica quel lontano fine gennaio del 1958 di occupare via via posti di sempre maggiore prestigio e responsabilità: i più hanno concluso il loro servizio in Aeronautica nel grado di *Colonnello A.A.r.s.* mentre solo pochi, più meritevoli, hanno rivestito in servizio il grado di *Maggiore Generale del ruolo* ed uno soltanto fra loro, quello di *Tenente Generale, allora grado vertice del ruolo*, promosso successivamente "Generale di Squadra del ruolo delle armi dell'Arma Aeronautica", subentrato nel frattempo al "ruolo servizi".

Tutti hanno concluso il servizio prestato nella Forza Armata fieri del proprio contributo assicurato in oltre 40 anni e al momento di lasciare il Servizio Permanente Effettivo, tutti potevano, con orgoglio, fregiarsi dell'*Ordine al Merito della Repubblica Italiana*, della *Medaglia d'Oro Mauriziana per dieci lustri di servizio meritevolmente prestato* e della *Croce d'Oro per Anzianità di Servizio Militare (anni XV)*; questi i nastri delle decorazioni loro attribuite prima di lasciare il Servizio Permanente Effettivo.



Prima di concludere, all'autore fa piacere dedicare questo suo "ricordo" a quanti, per la legge inesorabile del tempo, sono volati più in alto, fermamente convinto che "nessuno muore veramente, fintantoché il suo ricordo rimane in noi".

Un utile "curriculum" dell'autore

Nato a Novara (NO) il 13 marzo 1938, "terzo aviatore" della famiglia nel 1958 – dopo suo padre Vincenzo Cersosimo (1907-1957), combattente del secondo conflitto mondiale e il pro-zio Oreste Salomone (1879-1918), Medaglia d'Oro al Valor Militare della "Grande Guerra" – subito dopo la "maturità classica" conseguita nella sessione estiva dell'anno scolastico 1956-1957 presso il Liceo – Ginnasio "Quinto Orazio Flacco" di Bari, è stato nominato *Ufficiale dell'Arma Aeronautica, ruolo servizi*, con decorrenza 30 giugno 1958 dopo la frequenza del 5° Corso Allievi Ufficiali della Scuola di Guerra Aerea di Firenze (29 gennaio – 30 giugno 1958). Ha prestato servizio sull'aeroporto di Bari-Palese (1958-1959) quale "Ufficiale di prima nomina", la 36ª Aerobrigata Interdizione Strategica di Gioia del Colle (1960-1963) quale "Ufficiale missilista Jupiter", la 1ª Aerobrigata Intercettori Teleguidati di Padova (1963-1967) quale "Ufficiale missilista Nike", la Scuola Specialisti dell'Aeronautica Militare di Taranto (1967-1971) quale

"Ufficiale Perito Selettore Attitudinale dell'Aeronautica Militare", l'Ufficio Addestramento e Operazioni dello Stato Maggiore della 3ª Regione Aerea di Bari (1971-1974) quale "Ufficiale Addetto alle Informazioni Operative", il Comando della 3ª Regione Aerea di Bari (1975-1985) in crescendo, quale "Ufficiale Addetto al Vice Comandante di Regione, Gen. D.A. Bruno Seraglia e Vittore Paloschi" – "Capo Ufficio Comando" – "Capo Ufficio Presidio" – "Capo Ufficio Benessere del Comando Regione", la Procura Militare della Repubblica presso il Tribunale Militare di Bari (1985-1995) quale "Ufficiale Superiore Addetto all'Ufficio del Procuratore Militare della Repubblica".



Bari, 10 ottobre 1985: il Com.te della 3a Regione Aerea, Gen. S. A. Siro Casagrande, riceve in visita di commiato l'autore, destinato alla Procura Militare della Repubblica presso il Tribunale Militare di Bari

Amante dello studio della Storia, negli Anni Accademici

1995-1999, ha frequentato un corso quadriennale di "Araldica, Genealogia e Scienze Documentarie della Storia" presso la Scuola di Araldica, Genealogia e Scienze Documentarie dell'Istituto Araldico Genealogico Italiano di Bologna.

Socio della Federazione Provinciale del Nastro Azzurro tra decorati al Valor Militare di Bari, "U.N.U.C.I." (Unione Nazionale Ufficiali in Congedo d'Italia), "A.N.U.A." (Associazione Nazionale Ufficiali dell'Aeronautica), "I.A.G.I." (Istituto Araldico Genealogico Italiano), collabora, con articoli d'interesse storico e storico* militare, alle Riviste "IL NASTRO AZZURRO" – "U.N.U.C.I." – "Il Corriere dell'Aviatore" – NOBILTÀ dell'Istituto Araldico Genealogico Italiano – "Il Mondo del Cavaliere", Rivista Internazionale sugli Ordini Cavallereschi.



Con il patrocinio della **PRO LOCO SANTO SPIRITO**, Quartiere della città di Bari ove è attualmente residente, nel centenario della Grande Guerra (24 maggio 1915 – 24 maggio 2015) ha pubblicato la ricerca "LA GRANDE GUERRA CENTO ANNI DOPO I Caduti e i Combattenti di Santo Spirito", EDIPUGLIA, BARI 2015, cui è seguita, a

dicembre 2016, "SANTO SPIRITO E LA II GUERRA MONDIALE, EDIPUGLIA, BARI 2016", di cui è ancora possibile acquistare "copia", seguendo le indicazioni della Casa Editrice EDIPUGLIA, che ne ha curato la stampa, collegandosi al sito <http://edipuglia.it/articoli/santo-spirito-e-la-ii-guerramondiale/>

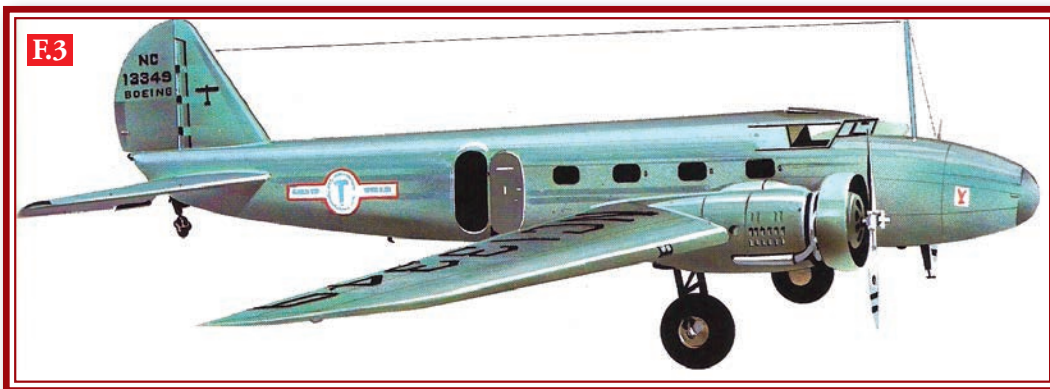
Illustri personaggi dell'Aviazione - William Boeing

a cura di Guido Bergomi



William Edward Boeing (foto 1) nacque a Detroit, Michigan il 1° ottobre 1881 da genitori di origine tedesca, studiò alla Yale University senza finire la laurea e imparò a volare per divertimento nel 1915 ma ben presto volle anche costruire, migliorandolo, l'idrovolante come quello su cui aveva volato, cioè un Glenn Martin e, visto il successo dell'impresa, fondò una società, la Boeing Airplane Company che ebbe subito ordinativi per aerei militari dato che gli Stati Uniti erano appena entrati nella guerra in Europa. Finita la guerra riprese, per un certo periodo, a costruire quello che faceva prima cioè mobili e canoe ma ciò non lo soddisfaceva e ricominciò a fare aeroplani.

Dal 1921 al 1927 con l'aiuto di collaboratori costruì a Seattle aerei militari per soddisfare le richieste statali ma Bill (così era nominato) intravede la possibilità di sviluppo dell'aviazione commerciale e ottenne un contratto per la fornitura di aerei postali che nella fattispecie si chiamavano Boeing 40 A, (poi B, C e H), un biplano con un motore radiale da 450 e poi nelle ultime versioni da 525 cavalli che poteva portare fino a quattro passeggeri o 227 chili di posta. (foto 2)

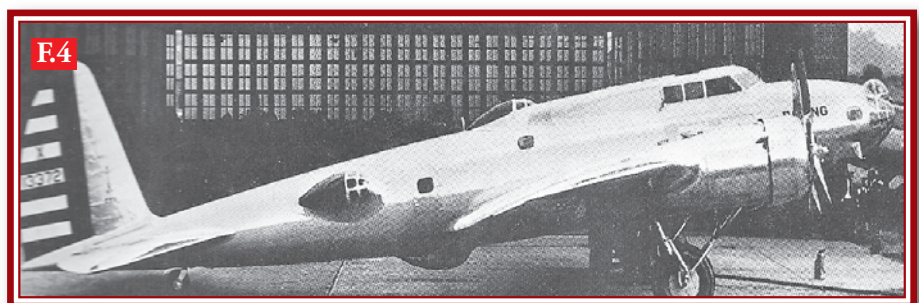


Nel frattempo aveva anche fondato la *United Aircraft and Transport Corporation*.

Il passo successivo fu la costruzione del Model 247, moderno bimotore tutto metallico e con il carrello retrattile che con due motori Pratt & Whitney Wasp da 550 cavalli portava 10

passeggeri confortevolmente a quasi 300 Km/h. (foto 3)

Nel 1935 Bill ritorna a fare un velivolo bellico, il famosissimo bombardiere quadrimotore B. 17 che costituì la maggior parte della forza bellica da bombardamento durante la seconda guerra mondiale. (foto 4 – uno dei prototipi).



Illustri personaggi dell'Aviazione - William Boeing

a cura di Guido Bergomi



Sempre durante la guerra fece uscire poi il quadrimotore più grande, più potente, veloce e con grande autonomia per quei tempi con motori da oltre 2000 cavalli: il B. 29 che permise di effettuare le missioni distruttive sul Giappone. (foto 5)



Finita la guerra è la volta prima del quadrimotore Boeing 307 Stratoliner derivato dal B.17 di cui usava le ali e i motori con una fusoliera per una quarantina di passeggeri (foto 6) e poi dello Stratocruiser che aveva ali e motori del B.29 e una fusoliera a due ponti per 112 passeggeri con comodità molto accentuate. (foto 7)



William Boeing morì a Seattle il 28 settembre 1958 e noi finiamo qui la nostra storia, anche se la fabbrica Boeing proseguì poi a sfornare aerei sempre più performanti fino ai giorni nostri.



“Vola con noi al Centro” l’iniziativa dell’Aeronautica Militare



Dal 24 marzo al 2 aprile 2017, presso il centro commerciale “Il Centro” di Arese, l’evento ha rappresentato un’occasione per i cittadini di incontrare e conoscere da vicino i professionisti dell’Aeronautica Militare e ricevere da loro informazioni sul lavoro che svolgono a servizio del paese.

Il Sottocapo di Stato Maggiore dell’Aeronautica Militare, **Gen. S.A. Settimo Caputo** è intervenuto nel corso dell’iniziativa, commentando: “...questa iniziativa dell’Aeronautica Militare rappresenta un importante momento d’incontro degli uomini e donne in uniforme con i cittadini per illustrare le attività che l’Arma Azzurra svolge quotidianamente a servizio del Paese. Una Forza Armata che vuole essere sempre più sensibile alle esigenze della collettività per garantire la necessaria sicurezza nazionale e quindi l’incolumità dei suoi cittadini. La nostra presenza ad Are-

se ha proprio questo significato, cioè quello di farci conoscere e questo lo facciamo facendo parlare i nostri professionisti che operano e si addestrano ogni giorno per cercare di fare sempre meglio il proprio lavoro, a servizio del Paese”.



Aerei importanti ma poco conosciuti

a cura di Guido Bergomi

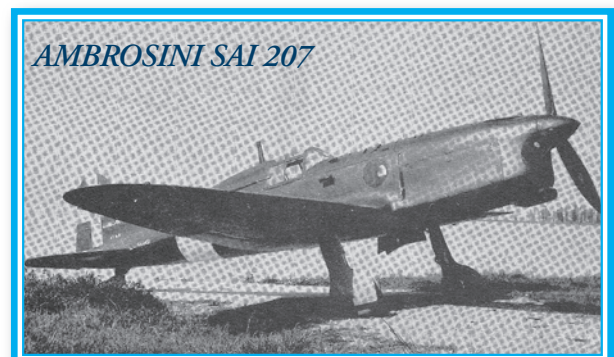
Negli ultimi tempi prima e durante la seconda guerra mondiale nacquero degli aeroplani che, sebbene di caratteristiche abbastanza importanti non sono andati oltre la fase di prototipi per non proprio chiari motivi. Uno di questi velivoli fu il *SAI Ambrosini 207*, nato come “caccia leggero”.

Nel momento che vi era scarsità di tutto, non si sa perché un aeroplano che poteva costare molto meno di un cosiddetto “classico” non poté avere seguito. Ma proseguiamo con ordine e descriviamo gli eventi.

Il SAI 207 era un caccia monoposto progettato dall’ingegner Ambrosini, costruito interamente in legno e con un motore Isotta Fraschini Delta 12 cilindri a W invertito raffreddato ad aria da 750 cavalli. Il carrello era completamente retrattile e l’armamento consisteva in due mitragliatrici da 12,7 sincronizzate montate sul muso con l’opzione di poter montare anche due cannoni da 20 mm alari.

Nelle prove di volo si è dimostrato di buona manovrabilità e ha ottenuto la notevole velocità massima in linea di volo di 625 Km/h. e una velocità in affondata di 930.

Queste caratteristiche gli hanno fatto ottenere una ordinazione di 2.000 velivoli, ordinazione che è stata subito cancellata per rivolgerla al suo successore, il SAI 407, più potente e più armato, di addirittura 3.000 esemplari.



94° anniversario A.M. Sentimenti di sano orgoglio partecipativo espressi dal Presidente Sezione ANUA Taranto Prof. Dott. Aldo Marturano

(continua da pag. 4)



La cerimonia per il 94° anniversario della fondazione dell'**Aeronautica Militare** e per il centenario della costituzione dei primi cinque **Gruppi 'caccia'** è stata segnata dalla partecipazione del Presidente della Repubblica e Capo delle Forze armate, **Sergio Mattarella**, all'aeroporto 'Antonio Ramirez' di Gioia del Colle, sede del **36° Stormo** comandato dal Col. Pil. Bruno Levati.

Alla cerimonia hanno preso parte, tra gli altri, il Presidente del Senato, **Pietro Grasso**, la Vice presidente della Camera dei deputati, **Marina Sereni**, il Ministro della Difesa, **Roberta Pinotti**, il Capo di Stato Maggiore della Difesa, Gen. **Claudio Graziano**, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Gen. **Enzo Vecciarelli**.



L'A.N.U.A. è stata rappresentata dal Presidente della Sez. di Taranto Prof. **Aldo Marturano**, già Consigliere Nazionale (foto) che ha portato al CSMA il saluto del Presidente Gen. Majorani e quello del Consiglio Direttivo Nazionale ANUA, rendendogli l'orgoglio dei Soci, Ufficiali dell'Aeronautica Militare, in servizio e non, continuamente ed intenzionalmente interessati alla considerazione che il popolo Italiano riserva all'Arma Azzurra.



"Arma Azzurra (scrive il Dott. Marturano) guidata magistralmente da Grandi Professionisti, per l'alto rilievo delle Attività che svolgono, anche all'estero"...sottolineando inoltre "la identità valoriale di questi ultimi che ha rafforzato le caratteristiche e la qualità dell'Istituzione con una delle sue eccellenze –



made in Italy – più conosciute all'estero che è la Pattuglia Acrobatica Nazionale, le magnifiche Frece Tricolori".

La intensità delle emozioni che lo hanno colpito sono state ulteriormente gratificate dall'incontro avuto, nell'occasione, con gli ex Capi SMA: Gen. **S.A. Lamberto**

Bartolucci; Gen. S.A. Basilio Cottone; Gen. S.A. Mario Arpino; Gen. S.A. Andrea Fornasiero; Gen. S.A. Sandro Ferracuti; Gen. S.A. Leonardo Tricarico; Gen. S.A. Vincenzo Camporini; tutti riuniti nella foto scattata dal cortesissimo **Gen Vitantonio Cormio**.

L'incontro con il **Gen. S.A. Pasquale Preziosa**, penultimo CSMA *"ha contribuito ancora di più a recuperare a memoria il riguardo che nel suo periodo di comando ha rivolto alla nostra Associazione".*

Nel riferire alla Presidenza nazionale ANUA, il Dott. Marturano ha inteso altresì sottolineare la perfezione e la riuscita della Cerimonia curata in ogni particolare dal Giovane Comandante Col. Pil. Bruno Levati, Pugliese doc (ripreso nella foto al saluto preimbarco del Presidente Mattarella).

Riunione del Consiglio Supremo di Difesa

Roma 6 aprile 2017 – Il Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, ha presieduto, al Palazzo del Quirinale, una riunione del Consiglio Supremo di Difesa

Hanno partecipato: il Presidente del Consiglio dei Ministri, On. Paolo Gentiloni; il Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, On. Angelino Alfano; il Ministro dell'Interno, Sen. Marco Minniti; il Ministro della Difesa, Sen. Roberta Pinotti; il Ministro dell'Economia e delle Finanze, Prof. Pier Carlo Padoan; il Ministro dello Sviluppo Economico, Dott. Carlo Calenda; il Capo di Stato Maggiore della Difesa, Gen. Claudio Graziano.

Hanno altresì presenziato la Sottosegretaria di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, On. Maria Elena Boschi; il Segretario Generale della Presidenza della Repubblica, Dott. Ugo Zampetti; il Segretario del Consiglio Supremo di Difesa, Gen. Rolando Mosca Moschini.

Il Consiglio ha esaminato i mutamenti di recente intervenuti negli scenari globali e la loro prevedibile incidenza sui teatri di crisi, sulle Organizzazioni Internazionali e sull'Unione Europea. Le maggiori criticità restano localizzate nella regione euro-mediterranea e medio orientale, ove si concentra gran parte dei conflitti e delle aree di instabilità. È stato fatto il punto sui lavori per l'attuazione del Libro Bianco della Difesa. Il Disegno di Legge per l'emanazione di alcuni provvedimenti prioritari e per la delega a successivi specifici dispositivi legislativi delle materie e degli argomenti di più complessa articolazione è attualmente all'esame della 4^a Commissione Difesa del Senato, in sede referente.



“A Centocelle nascerà il Pentagono italiano?”

Il ‘progetto è stato annunciato dal ministro della Difesa Roberta Pinotti in un’intervista a La Repubblica.

Troverà spazio nell’area dell’ex aeroporto di Centocelle, già sede del Comando Operativo di Vertice Interforze (COI). “Lo stiamo già progettando: abbiamo presentato una prima richiesta all’interno del budget per le infrastrutture previsto dalla Legge di stabilità” ha spiegato il ministro”.

“A Centocelle abbiamo già trasferito dal centro storico le 1500 persone della Direzione generale degli armamenti e lì c’è

il Coi, il comando operativo che gestisce tutte le missioni all’estero e in Italia. E lì si è pensato di costruire la struttura con i vertici di tutte le forze armate” continua l’intervista. “Spazi e cubature sono disponibili, abbiamo ipotizzato strade e infrastrutture. Non c’è dubbio che stare tutti insieme consente di pensarsi come un insieme e avere quelle continue relazioni che devono esistere tra le forze armate. E ci sarà un risparmio nella gestione, oltre alla possibilità di immettere sul mercato immobili di pregio”.

“Oggi non esiste una missione che non richieda componenti di tutte le forze armate” ha spiegato. “Ci può essere prevalenza di Marina, Aeronautica, Esercito ma poi hai bisogno di uno sguardo d’insieme. L’identità viene preservata perché è un elemento importante, positivo, ma questa identità non può essere vissuta come competizione interna mentre ci sono tradizioni inveterate in cui l’appartenenza al corpo prevale rispetto allo spirito globale”.



TOTAL TECHNOLOGY



La Scelta vincente

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

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

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



Dall'Industria all'Arte: esempi di orgoglio italiano



Dipinto dell'aeropitttrice Marcella Mencherini dedicato alla Città di Taranto