

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

Centenario Gruppi Caccia



Il Futuro si misura col Passato

N. 7-8/2017

IL CORRIERE dell'AVIATORE

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

N. 7-8 Luglio-Agosto 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 luglio 2017

Numero di 56 pagine

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

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

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

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

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

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

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

In questo numero:

Editoriale _____ pag.1

2 Giugno: Festa della Repubblica p.2

ANUA - 67 ^ ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA

Relazione del Presidente Nazionale Gen. MAJORANI p.4

I lavori del CDN e dell'Assemblea a Venezia p. 7

Il Centenario della Caccia p.9

Il Reparto Mobile di Comando e Controllo p.13

VOLATI PIÙ IN ALTO p.16

Notizie al volo p.17

- 40° del Museo Storico AM di Vigna di Valle
- A Cameri l'assemblaggio del primo JSF STOVL italiano
- Capacità aerospaziali per salvaguardia di interessi nazionali
- 7° Seminario per Comandanti di Enti AM che ospitano Basi straniere
- Il progetto IAVA per Allievi Accademia
- Capodichino: una lunga storia aeronautica

Ricordi e Sentimenti p.24

- Dediche da Ganni Gravina e Giulia Notarangelo
- "Nobile Calotta" del 60° Stormo a Guidonia
- Il Volo che rivivi (di Canham)

Comunicato di ASSOARMA Campania p.28

GRUPPO DI SOLIDARIETA' VERSO PILOTI p. 29

UN AGGIORNAMENTO

sul mancato aggiornamento annuale delle pensioni p. 31

Dalle Sezioni Territoriali

(Napoli, Brescia, Latina, Catania, Roma, Taranto) p. 32-40

LA REGIA AERONAUTICA DOPO

L'8 SETTEMBRE 43 di G. B. Cersòsimo p. 41

Luigi Gastaldello - Pilota centenario p. 45

Illustri dell'Aviazione: Ermanno Bazzocchi p. 46

Aerei poco noti: Il GEE BEE (a cura di Guido Bergomi)

Tematiche sullo SPAZIO di Franco Falcucci p. 48

"Andare su Marte?" di Angelo Pagliuca p. 53

REQUISITI PER ACCESSO A CURE TERMALI

RISCATTO SERVIZIO MILITARE (a cura di V. Ruggieri) p. 55

Immagini dell'Evento ANUA a Venezia p. 56



Editoriale

Guardiamo al futuro con il rispetto del passato

Incontrarsi a Venezia nei giorni 14, 15 e 16 di questo caldo giugno 2017 per partecipare alla 67^a Assemblea Nazionale dell'ANUA ha stimolato riflessioni, idee e proposte di cui si riferisce ampiamente nelle pagine di questo "Corriere dell'Aviatore". Ritengo tuttavia doveroso aggiungere in questa sede un pensiero personale di apprezzamento per quanto è stato fatto, riferito e convenuto da parte dei partecipanti. Non è stato un raduno di massa, ma un incontro/confronto che ha soddisfatto,

– per la parte "incontro": esigenze culturali, turistiche, affettive e conviviali come veritariamente si deduce dalle immagini di 15 tavoli occupati da 113 commensali nel Salone del Circolo Ufficiali E.I.;

– per la parte confronto: esigenze di esporre con libertà e chiarezza punti di vista, verifiche gestionali e programmi per il futuro nell'ottica della conciliabilità associativa.

Quanto trattato e discusso in Assemblea induce a non avere dubbi sull'impegno dell'ANUA a difendere la correttezza dei rapporti istituzionali che la riguardano. Sinergia e Famiglia sono i cardini che ne hanno sempre ispirato progetti ed azioni. Operare in sinergia dovrebbe aiutare a creare e crescere; il concetto di famiglia dovrebbe facilitare i comportamenti con il riconoscimento dei ruoli. Il progresso scientifico imporrà mutamenti nei costumi di vita; nel mondo aeronautico gli aviatori saranno diversi... E noi? Obbediamo a leggi esistenziali con l'auspicio che il rispetto fra generazioni non degradi.

A questo punto, in coerenza con i concetti suesposti e con il nulla osta del Presidente Majorani si ritiene doveroso pubblicare la generosa lettera, che il **Presidente Onorario ANUA Gen. S.A. Giovanni Tricomi ha trasmesso il giorno dell'Assemblea.**

Caro Presidente Nazionale, Dame d'onore, Colleghi, Amici tutti della nostra ambita Associazione, sarei stato felice di essere con Voi oggi per vivere gli esclusivi, preziosi e piacevoli momenti d'incontro della 67^o Assemblea Nazionale nella prestigiosa sede della città di Venezia.

Purtroppo, precedenti inderogabili impegni personali non me lo consentono.

Desidero pertanto rivolgere a tutti Voi ed in particolare al caro amico Presidente Mario Majorani il mio sentito ed affettuoso saluto.

La varietà e l'importanza degli argomenti in discussione previsti in Assemblea, sono il segno tangibile che la vitalità e l'interesse che l'Anua suscita sono sempre vivi e vitali.

Ciò è motivo di orgoglio e viva soddisfazione ed in particolare - pur nel rispetto assoluto delle esigenze che il divenire determina - non vanno trascurate l'intangibilità delle radici e delle tradizioni unitarie da molti decenni consolidate. Radici che hanno scritto e immortalato la nostra fulgida storia nel tempo, al servizio dell'Aeronautica Militare.

Quale Presidente Nazionale Onorario sono e sarò sempre al vostro fianco per ogni esigenza, nel ricordo riconoscente di tutti coloro ci hanno preceduti.

Auguro a tutta l'Anua e a tutti i suoi aderenti le migliori fortune e successi. Viva l'ANUA!

Roma 15/6/2017

Gen.S.A. Giovanni Tricomi

2 Giugno: Festa della Repubblica

Celebrazioni in tutta Italia

Lalzabandiera solenne presso l'Altare della Patria e l'omaggio al Milite Ignoto da parte del Presidente della Repubblica hanno dato il via alle celebrazioni per il 71° anniversario della fondazione della Repubblica Italiana. Una cerimonia all'insegna del senso di appartenenza e dell'orgoglio nazionale.



Sulle note dell'**Inno di Mameli**, intonate dal **Maestro Andrea Bocelli** con il coro di voci bianche dell'**Accademia Nazionale di Santa Cecilia** insieme alla **Banda Interforze della Difesa**, e il passaggio delle **Frecce Tricolori** si è conclusa la cerimonia per il **71° anniversario della fondazione della Repubblica italiana**.

Cerimonia aperta dal tradizionale omaggio al **Milite Ignoto** da parte del Presidente della Repubblica, **Sergio Mattarella**, che accompagnato dal Ministro della Difesa, **Roberta Pinotti** e dalle più alte cariche dello Stato – i Presidenti di Camera e Senato, Laura Boldrini e Pietro Grasso, il Presidente del Consiglio Paolo Gentiloni – si è recato all'**Altare della Patria**.

Ad assistere alla tradizionale **parata su Via dei Fori Imperiali** cittadini provenienti da tutta Italia. Davanti a loro hanno sfilato tutte le componenti dello Stato, all'insegna del senso di appartenenza e dell'orgoglio nazionale: circa 4.000 persone appartenenti ai **corpi militari e civili**, 159 Bandiere e Stendardi, 14 bande, 51 cavalli, 22 unità cinofile e 79 veicoli, tra i quali i mezzi impiegati per l'**emergenza sisma**. Anche quest'anno alla manifestazione hanno preso parte circa 400 Sindaci in rappresentanza di 8.000 tra Città metropolitane e Comuni, piccoli e grandi, di ogni parte d'Italia. In testa, i primi cittadini dei **Comuni del Centro Italia** doveroso segno di vicinanza per le popolazioni colpite dall'emergenza sisma e maltempo.



"Abbiamo voluto esprimere la nostra vicinanza a tutti coloro che hanno subito le tragiche conseguenze di quell'evento e reiterare la nostra riconoscenza a quanti, militari e civili, in uno straordinario connubio organizzativo, si sono adoperati, instancabilmente, per prestare loro soccorso e riportare condizioni di normalità in territori devastati dalla violenza della natura" ha scritto nel suo [messaggio](#) per il 2 giugno il Ministro Pinotti. "Sono convinta che, in questi casi di straordinaria emergenza, come nella normale quotidianità, sarà sempre

2 Giugno: Festa della Repubblica

e solo grazie all'impegno coordinato di istituzioni e cittadini, al lavoro duro, ma anche gratificante di ciascuno di noi, che si riuscirà ad affrontare e superare qualsiasi difficoltà". Messaggio nel quale il Ministro ha voluto esprimere a tutti i militari in servizio, in Italia e all'estero, *"il più vivo apprezzamento per il lavoro silente che svolgono quotidianamente sul terreno, con altissima professionalità e generosità, anche a rischio della propria incolumità, in favore dei più deboli e di chi ha più bisogno".*

La rassegna, strutturata in 7 settori, è stata aperta dalla **Banda Centrale dell'Arma dei Carabinieri**, a seguire le bandiere delle Forze armate e della Guardia di Finanza, i gonfalonieri delle regioni delle province e dei comuni italiani, medagliere e labari delle associazioni combattentistiche e d'Arma. Nel primo settore le bandiere **ONU, NATO, UE** e quelle degli organismi multinazionali in cui operano le Forze armate, assetti impiegati negli interventi di pubblica utilità, una rappresentativa della protezione civile, una rappresentativa dei sindaci, a seguire il **Gruppo Sportivo Paralimpico della Difesa**, una compagnia interforze in uniforme storica, la Banda della **Brigata Sassari**.

I quattro successivi settori erano dedicati alle singole Forze armate – Esercito, Marina, Aeronautica e Arma dei Carabinieri – il sesto settore ai corpi militari e ausiliari dello stato, tra cui una compagnia del corpo militare della Croce Rossa e delle infermiere volontarie della Croce Rossa Italiana e una compagnia del Sovrano Militare Ordine di Malta. Infine, il settimo settore comprendeva i Corpi Armati e non dello Stato, tra cui la Guardia di Finanza, la Polizia di Stato, i Vigili del Fuoco, la Polizia Penitenziaria, il Servizio Civile Nazionale e il Corpo di Polizia di Roma Capitale. A chiudere lo sfilamento la **fanfara del 7° Reggimento Bersaglieri** e una compagnia del 3° Reggimento Bersaglieri.



Relazione del Presidente Nazionale Gen. Mario MAJORANI



Gentili Signore, gentili Soci ritengo doveroso innanzi tutto, a nome dei Soci presenti esprimere il sentito ringraziamento del Capo di Stato Maggiore che ha voluto delegare il comandante dell'Aeroporto di Istrana a presenziare questo incontro. Grazie Colonnello MORPURGO per la disponibilità manifestata a voler conferire all'evento un significativo valore.

Mi sia consentito di esprimere la più sentita commozione in occasione della presentazione di questo documento che sancisce molti anni di mandato, nei termini indicati dallo Statuto in vigore.

Il tempo trascorso in qualità di responsabile dell'Associazione è stato vissuto nella sua interezza alla quotidiana ricerca di rendere il Sodalizio quanto più rispondente alle aspettative dei Soci ed in particolare di chi ci ha preceduto.

È stato questo l'obiettivo principale di tutti Noi e gli apprezzamenti ricevuti hanno rappresentato l'incentivo sempre più determinato della nostra attività.

Con questi presupposti mi accingo ad illustrare le attività svolte, le attività in essere e le attività al momento pianificate, in assoluto rispetto alla normativa vigente sia per la realizzazione, che per la loro gestione. In particolare sono stati realizzati:

- Numerosi convegni sulle problematiche pensionistiche con personalità di spicco in servizio attivo che hanno fornito informazioni significative ai molti Ufficiali presenti, alcuni dei quali si sono poi iscritti all'Associazione, come auspicato;
- Sono stati insediati, in coordinamento con la Presidenza, alcuni Gruppi Esecutivi di Progetto con il mandato di realizzare potenziali attività ritenute di interesse per i Soci.

In particolare, sono state avviate convenzioni con medici specialisti disponibili a praticare sconti a favore dei soci, un "set" di avvocati, uno studio finanziario e tributario ed un Gruppo per la realizzazione di cooperative e fondazioni di cui la prima è già in attività per realizzare un "residence" adeguato per ospitare Soci e parenti per combattere la solitudine con criteri rispondenti all'esigenza suddetta;

- Si è insediato il Cappellano militare Don Michele Loda che ha sempre partecipato alle ricorrenze religiose con Don Antonio in qualità di socio Onorario;
- Si sono svolti viaggi a sfondo culturale in ambito nazionale ed internazionale, come rappresentati in slide in visione;
- È stata assicurata la presenza del Labaro in ogni evento militare e civile di cui è prevista la partecipazione ufficiale;

- Sono stati nominati, come da procedura vigente, Soci Onorari personalità militari e civili che abbiano dimostrato concreto interesse verso il sodalizio e l'aeronautica Militare;
- È stata data rilevante importanza alle Dame d'Onore che, con la loro adesione e presenza, arricchiscono il patrimonio spirituale ed i valori fondanti dell'Associazione nel segno della continuità e della imperitura memoria di coloro che ci hanno preceduto;
- Si è favorito, sostenuto e promosso l'emanazione di adeguati provvedimenti normativi ed amministrativi a favore dei soci e dei familiari;
- Si è seguita con particolare interesse l'attività di Assoarma, contribuendo, per quanto possibile, a partecipare e coordinare i programmi con l'auspicio di mantenere immutato il ruolo delle Associazioni stesse.

.... *Omissis*

Non posso esimermi dal riconoscere al Gen. Tancredi, con sincero piacere, le Sue eccezionali capacità nel realizzare il nostro Corriere dell'Aviatore, svolgendo un ruolo determinante nella scelta e composizione degli articoli, nella grafica utilizzata e nella pubblicazione delle notizie di particolare interesse per i Soci. La Sua professionalità, ben nota a tutto il personale, si è rilevata eccezionale ed il suo apporto è andato oltre la redazione del periodico fornendo sempre alla Presidenza un contributo di pensiero fondamentale per l'intero Sodalizio.

Al Gen. Giannone, già Rappresentante dell'A.N.U.A. presso il Consiglio Direttivo della Casa dell'Aviatore e membro attivo della Redazione va dato merito della Sua piena disponibilità a contribuire in termini determinanti per il successo del periodico.

Analogo riconoscimento ed apprezzamento debbo tributare al Gen. Pagliuca che, in qualità di Direttore del Centro Studi, ha favorito e realizzato attività culturali in vari settori di interesse aeronautico e spaziale.

Tutte le attività dell'ANUA, quelle in essere e quelle programmate hanno sempre visto quali protagonisti il Gen. Zandonà, il dott. D'Ippolito, il Gen. Gentili, il Magg. Fabbri, il Sig. Mainas e con loro il Col. Bove recentemente "Volato più in Alto". Altri soci hanno offerto un contributo eccellente cui va la mia riconoscenza, in particolare il Gen. Lucchese con una eccezionale disponibilità e simpatia, il Gen. Lo Torto con la sua serenità, i Gen. Orsi e Preve con la loro esperienza, i Sindaci e i Probivi, il dott. Di Vincenzo, l'Avv. Andreuzzi, il Gen. Ortenzi e, da oggi il Gen. Gargini.

Ritengo che grazie alle Personalità citate il Sodalizio sia riuscito a dimostrare la volontà di esistere e di progredire.

.... *Omissis*

Nondimeno intendo ringraziare i Presidenti di Sezione che hanno fornito un contributo determinante per la presidenza e la vita dell'Associazione. Alcuni Presidenti hanno dimostrato una particolare attenzione al funzionamento della Sezione ed a Loro va riconosciuta disponibilità, professionalità e capacità. La Presidenza, nei limiti esistenti, ha sempre risposto ad eventuali quesiti intervenendo quando richiesto.

Grazie Presidenti per il Vostro contributo.

Ho, infine, voluto riservare il ringraziamento finale alle Dame d'Onore. Sempre presenti in ogni attività, sono state coordinate e perché no coinvolte dalla nostra delegata Anna Maria POERIO che ha riscosso sempre ammirazione e stima per l'impegno che ha voluto offrire alla nostra Associazione con risultati di indubbia validità. Il risultato del suo impegno è testimoniato dalla presenza delle DAME in ogni attività ed in particolare dalla loro partecipazione agli eventi effettuati. Grazie Anna Maria ed il mio ringraziamento va esteso a tutte le nostre Dame ed in particolare alla Signora Paola APPIANI che in più occasioni ha raggiunto Roma da Vicenza per testimoniare il Suo Spirito d'appartenenza e la volontà di condividere il nostro stare insieme.

A Lei Signora Paola il nostro plauso a testimonianza dell'affetto e la stima che tutto il Sodalizio nutre verso la Sua persona. Mi auguro di aver completato i personali ringraziamenti e mi scuso per eventuali e sempre umanamente possibili dimenticanze.

Esprimo in conclusione, alcune considerazioni personali e meritevoli di essere citate in quanto utilizzabili nel futuro del Sodalizio. Con una analisi retrospettiva mi rendo conto che sono possibili risultati ancor più significativi nella consapevolezza delle attese dei soci.

Il non riuscirci se non parzialmente è una penalizzazione personale che mi accompagna in questi momenti di riflessione non volendo minimamente coinvolgere, in questa autocritica, le persone che mi sono state vicine ed a cui ho rivolto e rivolgo il più sentito e sincero apprezzamento.

.... *Omissis*

Ero convinto di ottenere un risultato diverso che avrebbe consentito il giusto ricambio ai vertici del Sodalizio. Ritengo l'assenza di candidati, in possesso dei requisiti previsti per l'avvicendamento, il risultato più deludente in quanto testimonia la mia incapacità a divulgare l'invidiabile realtà che è la nostra Associazione.

Le attività realizzate e quelle in programma avrebbero dovuto a mio parere, incentivare gli Ufficiali appartenenti alla F.A. a dispetto di tale realtà continuo ad essere orgoglioso di aver concentrato tutte le mie risorse a favore del Sodalizio anche se è opportuno riconoscere come ci si trovi nel momento attuale in una situazione complessa e proiettata ad un futuro sempre più incerto che potrebbe migliorare solo in presenza di supporto da parte della F.A.

Deludere le aspettative dei Soci e delle Dame d'Onore con la graduale scomparsa, dopo 60 anni, dell'Associazione rappresenta un affronto inaccettabile e da evitare.

.... *Omissis*

Ritengo altresì di poter confidare sulla generosità delle Dame d'Onore, dei Soci Onorari, dei Soci Sostenitori e di Aziende disponibili a sponsorizzare le attività culturali.

.... *Omissis*

Nelle considerazioni finali, giova rappresentare che l'A.N.U.A. da sempre insiste nell'intento di sentirsi parte di fruttuosi rapporti con la nostra F.A. dalla quale deriva la Sua ragion d'essere ed alla quale gli associati dedicano o hanno dedicato tutta o parte della loro vita in qualità di Ufficiali.

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

Gen. Mario Majorani

I lavori del Consiglio Direttivo e dell'Assemblea Generale dell'ANUA (fonte: Presidenza ANUA)

Il 15 giugno si è riunito, presso la sala Congressi del Circolo di Presidio E I, in riva degli Schiavoni - Venezia, il Consiglio Direttivo Nazionale dell'ANUA, presieduto dal Presidente Nazionale, Gen. S.A. Mario Majorani. Presenti il Vice Presidente Gen. Arturo Zandonà con i Consiglieri Gen. Otello Orlandi, Gen. Vincenzo Gentili, Gen. Raffaele Cariglia, Cap. Massimo Masoero e Gen. Norberto Vassalli di Dachenhausen; i Consiglieri Antonio Muccitelli, Giambattista Punzi e Bruno Tudini risultano assenti giustificati.

Sono altresì presenti la Sig.ra Anna Maria Poerio Coordinatrice nazionale DD.OO., il Gen. Giuseppe Lucchese Presidente Collegio Probiviri con il membro Gen. Antonino Lo Torto ed il dott. Antonino Di Vincenzo, il gen. Giacomo Lanza per delega del consigliere Antonio Muccitelli, il Giudice magg. Aldo Marturano Presidente della Sezione di Taranto.

Gli argomenti all'ordine del giorno sono stati, al termine del consiglio, ripresi in toto dalla successiva Assemblea Generale, dove, con il contributo di tutti i presenti, si è pervenuti alle conclusioni di seguito illustrate. I lavori dell'Assemblea sono iniziati alle 10.35 con la nomina del **Gen. Francesco Orteni a Presidente e del Gen. Stefano Rosati a Segretario**. Presenti i rappresentanti delle Sezioni di: Brescia, Vicenza, Milano, Roma, Latina, Napoli, Taranto e Catania.

Il Presidente dell'ANUA, Gen.S.A. Mario Majorani, ha illustrato le attività svolte nell'anno passato ed ha effettuato un rapido excursus sugli argomenti da trattare anticipando l'importanza di quello riguardante la ventilata fusione tra ANUA e AAA.



Come da ODG, i Gen.li Vassalli e Lagumina, in qualità di Segretario Generale il primo e di Presidente dei Sindaci il secondo, hanno illustrato la situazione finanziaria dell'Associazione che pur non essendo florida, non dà alcun motivo di preoccupazione. I bilanci sono stati approvati all'unanimità.

È stata quindi votata ed approvata, con l'astensione del diretto interessato, la nomina a Consigliere Onorario del presidente della sezione di Taranto,

Dott. Aldo Marturano, cui vanno gli auguri di tutti noi. È stata anche votata favorevolmente l'attivazione della sezione di Lecce. L'incaricato della ricostituzione della sezione, Col Luigi Romano, nel prendere la parola per ringraziare, ha fornito qualche chiarimento sull'organizzazione logistica che intende attuare, potendo contare anche sul supporto del 61° Stormo.

Prendendo spunto da tale illustrazione, il Col. Vanni Scacco, Presidente della Sezione di Brescia, ha espresso talune difficoltà economiche causate da un canone d'affitto oneroso ed ha

chiesto che venga presa in considerazione l'erogazione di un contributo da parte dell'ANUA o di una diminuzione della quota versata dalla Sezione all'Associazione.

Il Segretario generale dell'ANUA ha risposto che al giorno d'oggi, con i supporti informatici esistenti, si può lavorare anche da casa chiedendo, eventualmente, il supporto del 6° Stormo per l'effettuazione di incontri a carattere statutario/sociale.

A supporto di quanto affermato dal Segretario Generale, il Presidente della Sezione di Taranto ha confermato il supporto ricevuto in ogni circostanza dalle locali installazioni dell'A.M.

Esaurito l'argomento riguardante le sezioni, il Presidente dell'Assemblea ha reso note le difficoltà di reperimento di candidature per ricoprire gli incarichi statutari e chiesto eventuali contributi di pensiero al riguardo. L'assemblea ha concordato che tale carenza è soprattutto dovuta al progressivo invecchiamento degli iscritti i quali, con l'avanzare dell'età, sembrano perdere interesse per l'attività necessaria al buon funzionamento della Associazione. Tutti sono concordi nell'affermare che ci vorrebbero nuove "forze fresche".

A tale riguardo il Presidente della Sezione di Taranto ha consigliato, per attrarre nuovi soci, di guardare agli ex-Ufficiali di complemento che abbiano conseguito successi professionali nella vita civile.

Il Gen. Gargini ha proposto di acquisire gli elenchi dei neo congedati e di inviare loro gratuitamente, per alcuni mesi, la nostra rivista, nella speranza che si iscrivano all'ANUA. La proposta viene votata favorevolmente all'unanimità.

Il Gen. Zandonà ha aggiunto che sarebbe opportuno instaurare tale prassi anche con gli istituti di formazione (accademia-scuole di applicazione ecc.) per interessare i giovani in servizio.

Viene quindi intavolato l'argomento riguardante l'unificazione ANUA-AAA.

Il Gen. Zandonà, avuto riguardo al fatto che tutta la documentazione pregressa era stata trasmessa alle Sezioni, ha ripercorso, comunque, velocemente la cronistoria delle attività che hanno portato alla situazione attuale e cioè alla chiusura dell'AAA a qualsiasi proposta che non sia quella di un travaso degli iscritti dell'ANUA nelle Sezioni dell'AAA, perdendo in

tal modo ogni pregressa identità di appartenenza. Per arginare questa inaccettabile presa di posizione è stato proposto l'istituzione, in ambito AAA, di un nuovo organismo da assegnare all'ANUA, delegato al settore giuridico, amministrativo e pensionistico, e di aprire, nel transitorio, alcune nuove sezioni, da denominarsi ex-ANUA o nel modo più rispondente di "Aviatori d'Italia", ove far confluire i soci delle Sezioni ANUA che non desiderino iscriversi tout court nelle preesistenti locali Sezioni AAA. Occorre specificare che il "transitorio" resterà in vigore fino alla decadenza dell'ultima sezione ANUA.

Il Presidente dell'Assemblea comunica che la proposta di agire in questa direzione, verrà messa ai voti dopo avere ascoltato eventuali commenti. Al riguardo il Gen. Lenzi (Napoli), dopo aver sottolineato le profonde differenze che caratterizzano le due Associazioni, ha proposto un'attenta revisione dei rispettivi Statuti per cercare eventuali punti d'incontro. In assenza di ciò si dichiara contrario a qualsiasi forma di fusione. Il Dott. Masoero (Milano) si dichiara favorevole a portare avanti la linea proposta dal Gen. Zandonà, così come il Gen. Cariglia, consigliere nazionale.

Il Col. Scacco (Brescia) si dichiara anch'esso favorevole, con l'auspicio dell'istituzione di un Ente sovraordinato alle attuali Associazioni Aeronautiche sul modello di Assoarma.

Il Gen. Lanza (Latina) è favorevole alla proposta del Gen. Zandonà. Non essendoci altre richieste d'intervento, l'Assemblea ha votato a favore della proposta di procedere sulla linea tracciata dal Gen. Zandonà.

Il Presidente dell'Assemblea precisa comunque che il mandato appena favorevolmente votato, riguarda essenzialmente la disponibilità a discutere il problema alla ricerca del miglior risultato possibile.



Per quanto concerne le Dame d'onore l'Assemblea (meno il Gen. Lenzi) concorda che si possa proporre di far loro versare una quota associativa così come attuato per le mogli degli iscritti all'AAA,

Viene ribadito che il periodo transitorio resterà in vigore fino alla decadenza dell'ultima sezione. Alle ore 13,40 la riunione viene sospesa per il pranzo e riprende i lavori alle 15,44 con l'ultimo punto all'ODG riguardante i rapporti con la Casa dell'Aviatore.

A tale riguardo viene reso noto che la lettera già preparata per segnalare doglianze circa i rapporti tra il sodalizio ed i soci, ed

offrire collaborazione, sarà riproposta al nuovo Com.te Logistico e Presidente della Casa dell'Aviatore di prossima nomina.

Esaurito l'ultimo punto dell'ODG, il Gen. Lucchese ha chiesto la parola per illustrare l'adesione dell'ANUA al Forum dei Pensionati cui aderisce Assoarma. Ascoltate alcune delucidazioni al riguardo e preso atto che la nostra partecipazione è finalizzata alla difesa delle nostre pensioni, l'assemblea ha accolto con voto unanime la proposta

La riunione si è chiusa alle ore 16,30

Al ritorno da Venezia: resoconto di un viaggio fatto assieme

Cari amici,

dopo lunghe attese, continui messaggi, avvertenze, contrordini e chiarificazioni finalmente abbiamo potuto trascorrere assieme il programmato periodo veneziano. Dovevamo essere 111 (ed avevamo trovato posto per tutti!) ma alla fine qualche rinuncia ha ridotto il numero di partecipanti a 103: un bel numero ugualmente.

Poco male per i non intervenuti perché, al di là del dispiacere dello appuntamento mancato, abbiamo potuto restituire loro tutto quanto versato: non solo il saldo ma anche la caparra anticipativa, come nessuna agenzia di viaggi riesce a fare!

Il programma del soggiorno è stato svolto con puntualità, e ciò a dispetto dello sciopero generale dei treni e dei mezzi di trasporto urbano che ha caratterizzato la giornata conclusiva del viaggio. Chiaramente tutto è stato reso possibile, con la Vostra collaborazione, dalla grande professionalità del personale dei circoli dell'Esercito e della Marina Militare presso i quali abbiamo soggiornato, e dal sostanziale supporto che l'Aeronautica Militare ci ha fornito. A tutti va il nostro più sentito ringraziamento.

Ma tutto ciò non sarebbe, comunque, potuto avvenire senza l'opera continua ed infaticabile dei Generali Amato Passaro e Francesco La Gumina che si sono prodigati nelle quotidiane attività fornendo indicazioni, rispondendo a quesiti e risolvendo con professionalità i piccoli ed i grandi contrattempi che sono potuti insorgere. Come non ricordare le svariate ore passate da Amato sul moletto di fronte al Circolo di Presidio dove è riuscito ad imbarcare tutti in tempo per non mancare l'appuntamento con la freccia di ritorno! E come non ammirare la costanza e la puntualità con la quale Francesco Vi ha seguito per ottenere con

precisione il saldo del dovuto, ed ha composto con tutti gli attori del soggiorno i conteggi finali.

Ad averne una decina così l'ANUA potrebbe pianificare persino uno sbarco su Marte! Per il momento ci limitiamo a riportare in calce un estratto del bilancio complessivo del viaggio dal quale si può evincere che, dopo aver saldato tutti i conti ed avere restituito a tutti gli assenti quanto era stato anticipato, c'è stato ancora un attivo versato a futura memoria alle casse (assetate) dell'ANUA.

Dimenticavo il famoso "golino" che ognuno di Voi ha trovato in regalo e che, spero, abbiate apprezzato. L'idea è stata di mia moglie Renata che, oltre a sorbirsi in prima lettura per verifica di chiarezza tutti i comunicati che avete via via ricevuti, ha pensato a questa forma di foulard in versione estiva, più adatta ai climi veneziani. A Lei il mio personale ringraziamento.

Vorrei concludere questo breve resoconto come si faceva una volta al termine delle recite: se vi è piaciuto parlatene in giro e fate pubblicità all'ANUA, se, invece, non vi è piaciuto FATEVI I FATTI VOSTRI!

Ciao ciao

Arturo Zandonà

	incasso	spese	saldo attivo
Contributo di partecipazione	€ 18.673,00		
Spesa alloggi		€ 6.736,00	
Spesa vitto		€ 8.048,00	
Assicurazione partecipanti		€ 1.177,00	
Somme restituite agli assenti		€ 1.562,00	
Mance ai camerieri		€ 80,00	
Somme restituite (versate in eccesso)		€ 150,00	
Contributo per concerto dei "Virtuosi Italiani"		€ 275,00	
totali	€ 18.673,00	€ 18.028,00	€ ..645,00

Eventi celebrativi dell'Aeronautica Militare nel Centenario della Caccia



Domenica 21 maggio, nell'ambito dello spazio espositivo del Ministero della Difesa alla 30^a edizione del *Salone Internazionale del Libro di Torino*, l'Aeronautica Militare ha presentato l'ultimo prodotto editoriale della Forza Armata, rea-

lizzato in occasione del centenario della nascita della Caccia, in particolare del IX, X, XII, XIII e XVIII Gruppo Caccia.

La presentazione del volume, dal titolo "A la Chasse! 1917 - 2017 dalla Caccia alla Difesa Aerea", è stata moderata da **Chiara Giallonardo**, conduttrice televisiva della trasmissione Rai "Linea Verde", ed ha visto la partecipazione del Generale di Divisione Aerea **Silvano Frigerio**, *Comandante delle Forze da Combattimento*, e degli attuali Comandanti dei Reparti centenari. Insieme hanno ripercorso le tappe salienti della nostra storia, soffermandosi su quella che è oggi la missione principale dell'Aeronautica Militare, ovvero la difesa dello spazio aereo nazionale.

Il volume, con il prologo di **Alberto Angela**, che ha volato a bordo di un *Eurofighter* del 4° Stormo di Grosseto, descrive l'evoluzione della Caccia, dalle imprese degli "Assi" dell'aviazione nel primo conflitto mondiale ai moderni scenari internazionali sempre più complessi ed altamente tecnologici. Attraverso le immagini del libro e i racconti dei alcuni piloti è stata narrata questa gloriosa storia lunga

100 anni e quel sottile filo che lega il loro attuale impiego alle origini della nobile specialità della Caccia.

"A la Chasse!", a cura del Col. **Alessandro Cornacchini**, non manca di raccontare storie intriganti e di vita vissuta che rendono l'opera ancora più accattivante.

Un percorso all'insegna del progresso, della modernità, dello sviluppo di tecniche e macchine che ha trovato nell'uomo, nella sua capacità di lavorare in gruppo per un medesimo scopo, il collante e l'energia per superare sfide e traguardi sempre più ambiziosi, con l'unico interesse di servire il Paese. 365 giorni all'anno, 7 giorni su 7, 24 ore su 24 i velivoli caccia dell'Aeronautica Militare sono pronti al decollo per la loro missione di Difesa Aerea.



Eventi celebrativi dell'Aeronautica Militare nel Centenario della Caccia

Giovedì 15 Giugno, inaugurata a Roma nella "Sala degli Eroi" di Palazzo Aeronautica la mostra sui 100 anni della Caccia.

La mostra è stata inaugurata dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli ed illustrata dallo storico Gregory Alegi insieme al Colonnello Alessandro Cornacchini, autore dell'omonimo volume, presentato al recente Salone Internazionale del libro di Torino. A moderare l'evento il Generale di Divisione Giorgio Baldacci, capo del 5° Reparto Comunicazione dello Stato Maggiore Aeronautica, che oltre a dare il benvenuto ai numerosi partecipanti ha voluto tributare un ringraziamento particolare al Generale di Divisione Francesco Cannillo, comandante del COMAER dal quale dipende il museo



storico di Vigna di Valle che ha prestato alla mostra numerosi cimeli. Il Generale Baldacci ha inoltre voluto sottolineare il contributo dell'Ufficio Storico dell'AM, curatore della mostra, e del Centro Produzione Audiovisivi. La passione ed il desiderio di offrire al pubblico un prodotto di qualità hanno dato vita a qualcosa di magico. A dare inizio alla mostra il tradizionale taglio del nastro insieme alla madrina dell'evento, la giornalista RAI Chiara Giallonardo.

Il percorso, all'insegna del progresso, della modernità, dello sviluppo di aeroplani e tecnologie, senza tralasciare la componente umana, spiega la costante evoluzione della specialità della Difesa Aerea per la protezione dei nostri cieli. Il filo conduttore è rappresentato dai valori custoditi e tra-

mandati dai Gruppi e dagli Stormi tra passato, presente e futuro.

Particolarità di questa mostra sarà la possibilità di "passeggiare virtualmente" in una ricostruzione tridimensionale del nord-est italiano ambientato nel 1917, un tuffo nel glorioso passato dei cinque Gruppi Caccia impegnati sul fronte in aspri combattimenti aerei.

Sarà inoltre possibile, grazie all'utilizzo di visori 3D di realtà virtuale, entrare negli abitacoli di alcuni dei più famosi "caccia" che hanno caratterizzato la storia dell'Aeronautica, interagendo in prima persona con i comandi e la strumentazione di bordo, in un'esperienza unica nel suo genere.

La mostra sarà aperta gratuitamente al pubblico nei weekend dal 17 giugno al 9 luglio, secondo un programma prestabilito, con una speciale apertura notturna prevista per sabato 1 luglio.



Eventi celebrativi dell'Aeronautica Militare nel Centenario della Caccia



Nell'occasione, è possibile visitare anche le altre Sale Storiche di Palazzo Aeronautica, considerato un mirabile esempio del razionalismo italiano e tra i complessi monumentali di maggiore interesse storico ed architettonico del Paese.

“A la Chasse!” è il tradizionale brindisi della Caccia, e in effetti con questa mostra e il libro che l’accompagna l’Aeronautica Militare vuole “brindare” ai suoi cinque Gruppi che nel 2017 festeggiano i cento anni dalla loro costituzione. Un modo semplice per evocare un universo, una storia, comunicando delle emozioni o sintetizzando le attività meglio di tanti complicati giri di parole.

Quando si parla della Caccia, il pensiero corre subito a Francesco Baracca, Pier Ruggero Piccio, Fulco Ruffo di Calabria e ai loro colleghi “assi” della Prima Guerra Mondiale, ai biplani, alle sciarpe bianche svolazzanti e agli altri elementi del mito. Una storia bellissima, che si prolunga con la nascita della Regia Aeronautica, del 1° Stormo Caccia, delle pattuglie acrobatiche, fino alla lotta impari durante la Seconda Guerra Mondiale.

Tutto questo, e molto altro ancora, fa parte dell'identità, delle tradizioni e dei valori dell'Aeronautica Militare. Soprattutto dei valori, ovvero ciò che determina le scelte per le quali si è disposti a mettersi in gioco fino in fondo. I valori sono al centro della vita degli uomini e – da oltre 15 anni – delle donne dell'Aeronautica Militare e spiegano il cammino che la Forza Armata ha fatto di pari passo con il Paese.

Un percorso all'insegna del progresso, della modernità, dello sviluppo di aeroplani (ma non solo!) e tecnologie, ma che ha trovato nelle persone, nella loro capacità di lavorare in gruppo per un medesimo scopo, il collante e l'energia per superare gli ostacoli e perseguire traguardi sempre più ambiziosi, con l'unico interesse di servire l'Italia. È proprio questa la forza che ha consentito all'Aeronautica Militare di rinnovarsi senza sosta, superando momenti difficili o nei quali tutto sembrava perduto.

Brindare alla Caccia non significa quindi elencare successi, né voler essere autoreferenziali, né escludere chi non vi appartenga. Significa, al contrario, spiegare la costante costruzione di una “competenza ambientale” come risorsa al servizio della Difesa Aerea e della Sicurezza dell'Italia, dei suoi cittadini, del suo territorio e dei suoi interessi. Significa spiegare cosa sono i valori costruiti, custoditi e difesi dai Gruppi e dagli Stormi e perché si possano considera-

re un filo conduttore tra un passato, un presente e un futuro solo all'apparenza diversi tra loro.

All'interno dell'esposizione sarà possibile “passeggiare” in una ricostruzione tridimensionale del nord-est italiano con al suo interno il fronte Italo-austriaco come era nel 1917. Si potranno, inoltre, acquisire (in modo interattivo) tutte le informazioni sui 5 gruppi (IX, X, XII, XIII e XVIII) che nacquero cento anni fa.

Eventi celebrativi dell'Aeronautica Militare nel Centenario della Caccia

In una seconda sala, ricavata all'interno della mostra, grazie a visori 3D di realtà virtuale, sarà possibile entrare nell'abitacolo dei più famosi caccia che hanno caratterizzato la storia dell'Aeronautica. Completamente immersi all'interno dei cockpit si avrà la sensazione di sedere effettivamente ai comandi di questi velivoli, interagendo in prima persona con la strumentazione di bordo.

Le nuove tecnologie 3D renderanno questa esperienza davvero più realistica di quanto possiate immaginare.

Buona visita e ... "A la Chasse!"



Sabato **24 giugno 2017** presso il **4° Stormo di Grosseto Raduno per il 100°** anniversario della nascita della Caccia. L'evento ricorda la nascita del **IX, X, XII, XIII e XVIII Gruppo Caccia**, gruppi storici dell'Aeronautica militare, impegnati in numerosissime attività dalla Prima Grande Guerra ad oggi.



La partecipazione è aperta a tutto il personale facente parte ed appartenuto ai cinque Gruppi storici dell'Aeronautica Militare..L'Aeronautica Militare, nel riconoscere l'ingegno, la creatività e la passione mostrata nella realizzazione di simboli e livree da utilizzare per il Centenario dei Gruppi Caccia, ha il piacere di ringraziare:

- Antonio DI FRANCO per il Simbolo "Centenario Gruppo Caccia" (patch, medaglia);
- Silvano MAININI e Andrea SCOMPARIN per la livrea del Velivolo special color IX Gruppo;
- Ten. Giovanni D'ANTONIO per la livrea del Velivolo special color X Gruppo;
- Ugo CRISPONI per la livrea del Velivolo special color XII Gruppo;
- A.C. Luigi CICOLELLA per la livrea del Velivolo special color XIII Gruppo.
- Silvano MAININI Velivolo special color XVIII Gruppo;
- Paolo PICCHI per il logo della Cartolina commemorativa.

Nel prossimo numero (CorAviat – 9-10/2017) si riferirà sull'evento.

Gestire operazioni aeree con flessibilità

08 Maggio 2017 – Autore Ufficio Generale del Capo di SMA



Il Reparto Mobile di Comando e Controllo è dotato di sistemi mobili, quali sale operative, sistemi satellitari, sistemi radar, sistemi di telecomunicazioni, sistemi radio

Il Reparto Mobile di Comando e Controllo (R.M.C.C.) ha sede a Bari Palese sull'aeroporto militare "Jacopo Calò Carducci" e dipende gerarchicamente dal Comando Operazioni Aeree di Poggio Renatico, in provincia di Ferrara.

Il Reparto nasce dall'esigenza dell'Aeronautica Militare di incrementare il suo impegno nei teatri operativi, fuori dei confini nazionali, grazie agli strumenti prontamente rischierabili, modulabili, trasportabili e flessibili, integrati con i sistemi nazionali di Forza Armata ed interoperabili con quelli interforze, con quelli della NATO e dei Paesi alleati.

Il Reparto consente, al Comandante che si trovi in un teatro operativo, di esercitare la funzione di *comando e controllo* tramite le componenti operative e tecniche, permettendogli di pianificare, dirigere ed eseguire operazioni aeree, autonomamente, o in concorso con altre Forze Armate.

Per il conseguimento della missione assegnata, il Reparto è dotato di sistemi mobili quali, sale operative, sistemi satellitari, sistemi radar, sistemi di telecomunicazioni, sistemi radio e sistemi per la gestione dei Tactical Data Link, tutte componenti mobili che possono essere trasportate via terra, via mare e per via aerea.

Grazie alla sua struttura modulare, il Reparto Mobile di Comando e Controllo fornisce gli strumenti che assicurano la capacità di *comando e controllo* dell'Aeronautica Militare nelle diverse funzioni operative che vanno dal *Combined Joint Force Air Component Command* (C-JFACC) all'*Italian Deployable Air Operation Centre* (IT-DAOC), *Italian Deployable ACC*, *RPC*, *SFP* (IT-DARS), *Gap Filler*, *Ballistic Missile Defence* e componente *CIS del Joint Special Operation Air Task Group*.

Oggi, al di là delle diverse configurazioni operative realizzabili e dei compiti che è in grado di assolvere, il Reparto si delinea

quale componente integrata ed inscindibile del Joint Force Air Component Command (JFACC) del Comando Operazioni Aeree (C.O.A.).

Sono state molteplici le partecipazioni del Reparto alle esercitazioni ed alle operazioni in contesti nazionali ed internazionali: il Reparto ha garantito le funzioni di *comando e controllo* delle operazioni aeree durante importanti attività addestrative della Forza Armata in ambito nazionale (Rudith Leo, Giopolis e Spring/virtual Flag; Trident Juncture) e internazionale (Bright star – Egitto, Volcanex – Europa, Noble Javelin – Spagna).

Dal 2000 ad oggi, nell'ambito delle operazioni nazionali, il Reparto ha fornito il proprio prezioso contributo per l'incremento delle misure di difesa dello spazio aereo durante i grandi eventi quali il Summit G8 di Genova, il Summit Nato/Russia, il Vertice Mondiale FAO, l'incontro di preparazione alla firma della Costituzione Europea di Pratica di Mare, le Olimpiadi Invernali di Torino, il Summit G8 de L'Aquila.

Il Reparto ha inoltre fornito il suo contributo nel supporto della componente di telecomunicazioni necessaria alla conduzione delle operazioni aeree attraverso propri uomini e mezzi nelle operazioni fuori dai confini nazionali, United Nations Mission – Ethiopia-Eritrea, Joint Guardian – BiH, Albit – Albania, Antica Babilonia – Iraq, Enduring Freedom – Afghanistan.

A riconoscimento e a coronamento dello sforzo profuso, il Reparto nel 2007 è stato insignito della "Targa Città di Loreto", premio, istituito nel 1992 dalla città di Loreto e destinato ad un Reparto dell'Aeronautica Militare che si è contraddistinto nello svolgimento dei propri compiti d'istituto.

Gestire operazioni aeree con flessibilità



Gestire operazioni aeree con flessibilità



stione delle operazioni aeree in caso di intervento per le pubbliche calamità.

Negli anni '90 l'Aeronautica Militare, al fine di soddisfare l'esigenza di dotarsi di una unità mobile in grado di supportare tutte le operazioni aeree, trasformò il C.C.M. in Centro Operativo Mobile (C.O.M.) il quale ampliò i propri compiti assumendo la funzione di sistema mobile dell'Aeronautica Militare deputato allo svolgimento delle funzioni di Comando e Controllo delle Forze Aeree.



Nel 1998, a seguito di ulteriori implementazioni tecnico-operative derivanti dalle esperienze acquisite sia in ambito nazionale sia internazionale nel corso di esercitazioni ed operazioni, il Centro Operativo Mobile lasciò il passo al Gruppo Campale di Comando e Controllo (Gr.C.C.C.). Nell'agosto del 2010 il Gr.C.C.C. è stato riconfigurato e riorganizzato a livello di Reparto attraverso, tra l'altro, l'inclusione di una significativa aliquota di personale specialista della Difesa Aerea, e trasformando la sua precedente estrazione esclusivamente tecnica in una connotazione decisamente operativa, l'attuale Reparto Mobile di Comando e Controllo (R.M.C.C.).

Cenni storici

Nel 1982, a seguito dell'esperienza maturata durante il disastroso terremoto dell'Irpinia del 1980, il Comando della 3ª Regione Aerea dell'Aeronautica Militare costituì, sull'aeroporto militare "J. Calò Carducci" di Bari Palese, un complesso mobile denominandolo Centro di Controllo Mobile (C.C.M.). Il C.C.M. era una struttura autotrainata, in grado di attivare un eliporto e supportare operativamente, tecnicamente e logisticamente le esigenze di pianificazione, condotta dei voli e controllo dell'attività aerea in un'area di intervento limitata. La sua finalità era quella di essere in grado di operare in piena autonomia in zone disagiate e di assicurare la ge-



L' 8 maggio 2017 a Bari il **Maggior Generale GARat (c.a.) Mario TORRO** ci ha lasciato per raggiungere l'amata Consorte che lo aveva appena preceduto nel volo verso l'Alto dei Cieli.

Dalla Sezione ANUA di Bari Lo ricorda il Socio Giovanni Battista Cersosimo:

“La mesta cerimonia di commiato, celebrata nella Chiesa di San Francesco d'Assisi in Bari, aveva riunito intorno alle sue spoglie mortali tutti i colleghi superstiti, poco numerosi solo per la inesorabile legge del tempo, increduli nel vedersi nuovamente

insieme, a così breve distanza; per molti di loro, era stata quella l'ultima occasione per dimostrargli la propria vicinanza, muta come si conviene in simili tristi circostanze.

Mario Torro, subito dopo aver conseguito il diploma da geometra nella natia Taranto, aveva partecipato ad uno dei primissimi corsi per Allievi Ufficiali di Complemento, in sigla A.U.C. del Genio Aeronautico, ruolo Assistenti Tecnici, allora in istruzione presso la Scuola di Applicazione di Firenze e dopo la nomina ad Ufficiale era stato assegnato a prestare il servizio di prima nomina presso la Direzione del 16° Reparto Lavori dell'Aeronautica Militare, dislocato sull'Aeroporto di Bari Palese, ove era rimasto anche dopo il passaggio in Servizio Permanente Effettivo.

Direttori nel tempo del 16° Reparto Lavori di Palese erano stati allora Ten. Col. GARI Ugo Maurino, Mario Gravina, Mario Ferrini, per citarne solo alcuni, che ne avevano subito apprezzato la preparazione tecnico – professionale, la serietà e la competenza in generale, che facevano di lui un collaboratore fidato, molto apprezzato anche dai colleghi e dai suoi più stretti collaboratori, anche per le sue doti umane, che lo portavano ad essere “sorridente” sempre con tutti.

Ho avuto modo d'incontrarlo per la prima volta nell'ormai lontano 1958, quando al termine del Corso A.U.C. A.A.r.s. di Firenze era stato assegnato a prestare il servizio di prima nomina presso il Comando dell'aeroporto di Bari Palese e durante i servizi di “Ufficiale di picchetto”, in particolare, molte erano state le occasioni di succedergli nel turno di servizio H24 quando il

più anziano Tenente Mario Torro era sempre prodigo di utili consigli nei confronti di quel giovane Sotto Tenente subentrante. La nostra amicizia, immutata e rafforzata nel tempo, aveva avuto occasione di ulteriori proficui rapporti quando, ormai entrambi in servizio al Comando della III Regione Aerea di Bari, anche se con incarichi e ruoli diversi, avevamo avuto modo di confrontarci nei compiti a ciascuno assegnati.

In promozione al grado di Colonnello G.A.r.a.t. in S.P.E. Mario Torro era infine passato dalla Direzione Demanio del Comando Regione all'Ufficio Materiali e Servizi dello Stato Maggiore di Regione, ricoprendone, nell'ultimo periodo di servizio, l'incarico di Capo Ufficio. Promosso al grado di Maggior Generale del suo ruolo prima di cessare dal servizio permanente, aveva eletto domicilio in Bari, ormai sua città d'elezione.

Iscritto all'A.N.U.A. la Sezione della città di Bari da sempre ha usufruito della sua partecipazione convinta a tutte le attività via via organizzate”.

L a sera del 23 maggio 2017 ci ha repentinamente lasciati il **Colonnello Diamante Bove.**

Dalla Presidenza ANUA il Gen. Enzo Gentile, con grande nostalgia, così Lo ricorda:

“La ferale notizia, incredibile, mi è giunta la mattina del giorno successivo: poche ore prima ci eravamo incontrati, quasi bisticciati bonariamente per quel suo carattere apparentemente “tignoso” che, però, conteneva aspetti non comuni di generosità e di convinta amicizia, segnatamente verso la mia persona.

Addio Diamante! Terrò sempre presente la tua disponibilità ad offrirmi una collaborazione di contenuto prezioso; il tuo patrimonio culturale ed operativo arricchito da sapiente padronanza delle tematiche contabili mancherà a me ed a tutta l'organizzazione dell'Associazione. A maggio la Sezione ANUA di Roma Ti aveva eletto tra i componenti del proprio Consiglio Direttivo, indicandoti, come era naturale attendersi, per la carica di responsabile del bilancio e della tesoreria.

Ancora addio Diamante, posso dire che Tu, per me, sei stato un fratello, dispensatore di consigli e di scuola lavorativa. Non mi resta che pensare di percorrere la strada da Te indicatami, con tante, tante difficoltà, con l'amarezza e la nostalgia che, in questi momenti, non posso celare.





1977 – 2017 40° Anniversario del Museo Storico AM di Vigna di Valle

25 maggio 2017

(Fonte S.M.A. 5° Reparto)

Un volo nella storia...

Il Museo Storico ha sede nell'Idroscalo di Vigna di Valle, il più antico in Italia, sito sulla sponda sud del lago di Bracciano

dove, nel 1904 per volontà del Maggiore del Genio Mario Maurizio Moris, padre riconosciuto dell'aviazione italiana, fu impiantato il primo Cantiere Sperimentale Aeronautico.

Qui volò nel 1908 il primo dirigibile militare italiano, l'N.1, opera degli ingegneri Gaetano Arturo Crocco e Ottavio Ricaldoni. Divenuto successivamente, e fino al 1945, Centro Sperimentale per gli idrovolanti e per l'armamento navale, fu anche sede dell'88° Gruppo Caccia Marittima e nel dopoguerra del Comando del Soccorso Aereo con l'84° Gruppo Idrovolanti. Fanno da cornice al Museo, voluto e realizzato dalla Forza Armata per dare degna collocazione al patrimonio aeronautico italiano, le costruzioni e le strutture dell'Idroscalo, oggi unico sito di questo genere in Italia a mantenere intatte le caratteristiche architettoniche tipiche di un insediamento aeronautico sviluppatosi in un arco temporale che va dall'origine fino agli anni sessanta del secolo scorso.

Il Museo Storico dell'Aeronautica Militare, con i suoi 13.000 m² di superficie espositiva coperta, è uno dei più grandi ed interessanti musei del volo esistenti al mondo. Disposto su quattro grandi padiglioni espositivi, il Museo accoglie al suo interno oltre 80 velivoli ed una cospicua collezione di motori e cimeli aeronautici di vario genere che raccontano, in sequenza cronologica, la storia del volo militare in Italia e quella degli uomini che ne furono protagonisti.

Il percorso si snoda attraverso i settori dedicati ai Pionieri, ai Dirigibili, alla Prima Guerra Mondiale (hangar [Troster](#), inizio visita), all'epopea dei Voli Polari del Generale Nobile, alle Grandi Crociere di Massa, alla Coppa Schneider, ai velivoli tra le due guerre (hangar [Velo](#)), alla Seconda Guerra Mondiale e i grandi aeroplani (hangar [Badoni](#)), per terminare con l'ultimo padiglione illustrante la rinascita post-bellica dell'Aeronautica Militare Italiana, che comprende i velivoli a getto contemporanei (hangar [Skema](#)).



Concluso a Cameri l'assemblaggio del primo JSF STOVL italiano

Fonte: Stato Maggiore della Difesa



Si è svolta venerdì 5 maggio, presso la FACO (Final Assembly & Check-Out) di Cameri, la cerimonia di Roll out del primo JSF a decollo corto e atterraggio verticale interamente assemblato presso il complesso industriale italiano in provincia di Novara.

Alla cerimonia, tenuta per dare un giusto riconoscimento alle maestranze, e a tutti quelli che hanno lavorato e contribuito alla conclusione di questa importante fase del programma di acquisizione dei **velivoli di quinta generazione** per la sicurezza nazionale, hanno partecipato il Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale Claudio Graziano, il Segretario Generale della Difesa e Direttore Nazionale degli Armamenti, Generale di Squadra Aerea Carlo Ma-

grassi, il Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio di Squadra Valter Girardelli, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli, il Direttore degli Armamenti Aeronautici, Generale Isp. Capo Francesco Langella, i Direttori delle strategie e del settore aeronautico di Leonardo (FINMECCANICA), rispettivamente, Dott. Giovanni Soccodato e Ing. Filippo Bagnato, il Deputy Program Executive Officer del JPO, RADM Mathias W Winter e il Vice President JSF Customer Programs di Lockheed Martin, Mr. Douglas Wilhelm.

Dopo gli interventi dei rappresentanti dell'industria e delle massime autorità presenti, il velivolo è stato portato fuori dalla linea di assemblaggio ed esposto nel piazzale della cerimonia. Al termine, la macchina è stata avviata alla fasi successive che prevedono i controlli e le prove tecniche, la verniciatura e l'esecuzione dei voli di prova, fino alla consegna alla difesa italiana, prevista per il mese di novembre.





Air Power: complesso di capacità aerospaziali per la salvaguardia degli interessi nazionali

Mercoledì 24 maggio si è concluso con l'intervento del Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale Claudio Graziano il *convegno dedicato all'Air Power*, organizzato presso il Centro Alti Studi della Difesa dal CESMA (Centro Studi Militari Aeronautici Giulio Douhet).

L'intervento del Capo di SMD è stato preceduto da quello del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli. Il tema dell'Air Power trae origine dal Libro Bianco della Difesa ed è indispensabile per garantire il successo nella condotta di operazioni militari in un'ottica interforze.

La superiorità nel dominio aereo è un elemento imprescindibile per l'assolvimento dei compiti e delle missioni delle Forze Armate, non solo in chiave di conseguimento di obiettivi operativi, ma anche per assicurare la piena disponibilità per i collegamenti logistici e le comunicazioni.

Con tale conferenza il CESMA ha inteso mettere a confronto l'ambito militare e quello industriale per focalizzarne l'attenzione su alcuni temi specifici, volti a definire quelle soluzioni che possano concorrere a determinare l'efficacia complessiva del Potere Aereo più ampiamente inteso e, quindi, dello Strumento Militare nel suo complesso.

Durante il corso di svolgimento dei lavori, gli Stati Maggiori i Comandi Operativi e l'Industria hanno quindi modo di illustrare esigenze capacitive, necessità, idee e spunti di pensiero, proponendo nuove modalità capaci di corroborare, prima, e incrementare, poi, l'efficacia del Potere Aereo, sempre alla luce delle presumibili risorse a disposizione.



7° Seminario per Comandanti di Enti AM che ospitano Basi straniere

Fonte SMA – 3° Reparto – Autore Ten. Col. Piero Pietrotti



D all'11 al 12 maggio, si è tenuto presso la Sala Ajmone Cat di Palazzo AM, il 7° Seminario rivolto ai Comandanti di Enti che ospitano unità straniere, al quale hanno partecipato tutti gli Ufficiali designati ad assumere, a breve, incarichi di Comando, nonché altro personale di Staff degli Alti Comandi e degli Enti della F.A. che, a vario titolo, svolgono attività di cooperazione internazionale. L'evento è stato organizzato dal 4° Ufficio "Politica Internazionale Aeronautica" del 3° Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica di concerto con l'ISMA di Firenze, e rientra nell'ambito delle attività previste dal "Seminario Comandanti" pianificato dal Comando Scuole, per fornire un quadro il più esaustivo possibile sulla normativa vigente, sulle tematiche e problematiche che afferiscono lo specifico settore. L'apertura dei lavori è stata eseguita con un intervento da parte del Capo del 3° Reparto dello SMA, Generale di Brigata Aerea Luigi Del Bene il quale *ha sottolineato l'importanza di instaurare e, successivamente, mantenere un rapporto costruttivo e di fiducia con le controparti straniere, presenti sui sedimi A.M., avendo chiare le reciproche responsabilità e prerogative.* Il Generale Del Bene ha inoltre fatto un esplicito

richiamo alla direttiva sulla politica di "Host Nation (HN)" recentemente emanata dal 3° Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica, ha evidenziato la sua importanza quale utile guida e riferimento del settore; si è successivamente soffermato sull'esigenza di realizzare una rete "virtuale" per mettere a fattor comune le esperienze maturate, facendo riferimento all'avvenuta realizzazione di un sito web per condividere le informazioni e creare quella sinergia necessaria per gestire al meglio la materia. Infine, ha evidenziato l'alta valenza del seminario quale momento di riflessione e confronto per individuare possibili proposte di miglioramento da portare all'attenzione delle Superiori Autorità.

Il seminario ha visto la partecipazione di diversi relatori provenienti dai diverse realtà, tra cui i rappresentanti degli Uffici di diretta collaborazione del Ministro della Difesa, dello Stato Maggiore della Difesa e del DACCC di Poggio Renatico (Deployable Air Command and Control Centre), oltre a vari Subject Matters Experts (SME) dello SMA e degli Alti Comandi, che hanno apportato il proprio contributo di pensiero ed il loro punto di vista sulle tematiche trattate. Inoltre ha visto la partecipazione di alcuni Comandanti di Enti che ospitano unità straniere, che hanno condiviso le specifiche peculiarità delle loro basi ed i rapporti con il personale straniero ospitato.

Il seminario, che ha riscosso ampio interesse nei partecipanti, oltre ad essere un'occasione proficua per fornire utili informazioni e trasferire conoscenze, è stato un significativo momento di confronto e scambio di esperienze tra i relatori, i partecipanti ed i Comandanti intervenuti, consentendo altresì di focalizzare le principali **tematiche, le relative implicazioni e le possibili soluzioni adottate.**



Il progetto IAVA integra la formazione degli allievi piloti dell'Accademia Aeronautica

Fonte 9° Stormo – Grazzanise (CE) Autore Cap. Antonio Auletta



Il Comandante della Squadra Aerea, Generale di Squadra Aerea Franco Girardi, ed il Comandante delle Scuole dell'Aeronautica Militare/ 3^a R. A. Generale di Squadra Aerea Fernando Giancotti, hanno fatto visita al 9° Stormo "F. Baracca" di Grazzanise (CE) nello ambito del progetto IAVA (Incremento Attività di Volo degli Allievi 'Accademia).

In particolare il Comandante della Squadra Aerea ha voluto verificare in prima persona l'importante attività svolta da quest'anno dal dipendente 9° Stormo a favore degli allievi dell'Accademia Aeronautica che dal mese di gennaio effettuano, ogni week-end attività di volo aliante presso la base aerea di Grazzanise.

Dopo il saluto di benvenuto espresso dal Colonnello Pasquale Di Palma, Comandante del 9° Stormo, il Generale Girardi ha incontrato presso l'aula briefing il personale

dello Stormo, del 60° Stormo di Guidonia ed i giovani frequentatori dell'Accademia Aeronautica a cui ha indirizzato parole di soddisfazione per gli sforzi sostenuti ed un incitamento a proseguire per il raggiungimento di traguardi sempre più ambiziosi.

Successivamente il Generale Girardi ha assistito e preso parte alle attività di volo effettuato dagli Allievi dell'Accademia su aliante "Twin Astir 03, testando l'efficacia didattica, l'economicità ed il rispetto per l'ambiente dei voli effettuati con aliante attraverso il sistema "Sky launch evo 2", ossia un apparato che consente di effettuare il lancio di tali velivoli tramite verricello.

"L'attività IAVA rappresenta il pilastro fondamentale di uno specifico progetto teso all'incremento delle attività di volo da parte degli allievi dell'Accademia Aeronautica sulla base aerea di Grazzanise – ha affermato il Gen Girardi – "Tale attività iniziata con i primi voli nel mese di gennaio, testimonia la piena sinergia tra Alti Comandi e consente di ottimizzare i percorsi formativi ed addestrativi degli allievi dell'Accademia Aeronautica".

Il 9° Stormo con i suoi assetti di volo HH-212 svolge operazioni di supporto alle Operazioni Speciali nonché di ricerca e soccorso di personale sia in Italia che nell'ambito delle missioni internazionali, fornendo il supporto aereo alle forze di superficie e intervenendo, in presenza di feriti, con l'attività di evacuazione sanitaria d'emergenza.

Il Reparto inoltre, con i Fucilieri dell'aria, concorre al dispositivo di sicurezza di rischieramenti militari all'estero, a operazioni di mantenimento della pace e di soccorso umanitario, nonché all'attuazione in campo nazionale di misure di protezione in occasione di grandi eventi o di mantenimento dell'ordine pubblico.

Inoltre la presenza della pista semipreparata, unica esistente su tutto il territorio nazionale, consente all'Aeronautica Militare di garantire agli equipaggi, in procinto di operare Fuori Area, un addestramento efficace in un contesto che riproduce l'ambiente e i requisiti operativi tipici delle attività fuori dai confini nazionali, a costi molto ridotti e in condizioni di massima sicurezza.

Dal 2012, infine, presso l'Aeroporto di Grazzanise è rischierato il 2° NATO Signal Battalion con funzioni di Centro Operativo Mobile per le telecomunicazioni che assicura il Supporto alle Operazioni nei Teatri Operativi al personale dell'Alleanza Atlantica.



Capodichino: una lunga storia aeronautica

03 Giugno 2017 – Autore Ufficio Generale del Capo di SMA



L'aeroporto è stato inserito nel Piano di Emergenza "VESUVIUS" come ente di riferimento in uso alle autorità regionali in caso di evacuazione per eventuale improvvisa eruzione del Vesuvio

Il Comando Aeroporto di Capodichino "Ugo Niutta", alle dipendenze del Comando delle Forze di Supporto e Speciali, assicura il funzionamento di tutti i servizi operativi e generali per lo svolgimento dell'attività di volo militare e civile di Stato, nazionale, estera e NATO. Fornisce altresì un indispensabile supporto logistico e operativo alla Componente USA (*U.S. Naval Support Activity*) e ai Comandi Statunitensi stanziali o schierati sul sedime aeroportuale dello scalo aereo, nei confronti dei quali garantisce l'esercizio della Sovranità Nazionale sovrintendendo all'applicazione degli accordi bilaterali vigenti, supervisionando l'attività di volo, quella operativa e fungendo da elemento di collegamento con le autorità nazionali a livello locale.

Oggi l'Aeroporto di Napoli Capodichino, anche in virtù della sua posizione geografica e strategica, oltre ad essere uno scalo aereo militare nel cuore di una città metropolitana, svolge una fondamentale funzione di supporto logistico e amministrativo ai seguenti Enti:

- 5° Gruppo Manutenzione Velivoli;
- Ufficio Tecnico Territoriale di Napoli della Direzione Armamenti Aeronautici e per l'Aeronavigabilità;
- Tribunale Militare di Napoli;
- Procura Militare della Repubblica di Napoli;
- Sezione Aerea della Guardia di Finanza;
- 6° Reparto Volo della Polizia di Stato;
- Compagnia E.I. nell'ambito delle operazioni "Strade Sicure".

Inoltre, tra i compiti affidati al Comando Aeroporto rientrano le seguenti peculiari attività:

- fornire supporto in occasione di esercitazioni o attività reale in caso di pubbliche calamità; essendo l'Aeroporto inserito quale Focal Point Lo-



cale nei Piani di Emergenza predisposti dalla Prefettura di Napoli (*Piani NBCR, Leonardo da Vinci, eventi vulcanologici/sismologici, esercitazioni di soccorso aereo, transiti personale OFCN, ecc.*);

- gestire e coordinare le attività operative e di esercitazione sia per i velivoli di passaggio che per i reparti di volo insistenti sul sedime aeroportuale (*Guardia di Finanza, Polizia di Stato, US Navy*);
- partecipare alle riunioni periodiche indette dall'ENAC e dal gestore dello scalo civile per la soluzione di problematiche di comune interesse nei settori della safety e security aeroportuale.

Recentemente l'aeroporto è stato inserito nel Piano di Emergenza "VESUVIUS" come Ente di riferimento in uso alle alte cariche regionali in caso di evacuazione per un'eventuale improvvisa eruzione del Vesuvio. Inoltre, nell'ambito dei compiti istituzionali che l'Aeronautica Militare svolge a favore della collettività con i propri velivoli, l'Aeroporto di Capodichino, essendo posizionato al centro di una grande città supporta, 24 ore su 24 per 365 giorni l'anno, i voli sanitari di trasporto organi e pazienti bisognosi di cure urgenti, di tutta la Regione Campania.

L'aeroporto, nell'ambito delle attività previste dagli accordi bilaterali Italia – USA, con particolare riferimento alle risultanze della Commissione Bilaterale "Tricarico-Prueher", svolge una delicata funzione addestrativa in favore degli equipaggi dei reparti di volo americani della *U.S. Naval Support Activity*, relativamente all'aggiornamento in merito alle procedure standardizzate, per condurre in sicurezza le attività di volo.

In particolare l'Ufficio Operazioni del Comando Aeroporto, attraverso briefing di indottrinamento e approfondimento su specifiche tematiche connesse alla disciplina e sicurezza del volo militare, cui partecipano gli equipaggi dell'Helicopter Sea Combat Squadron 28 Det. One – Naples, operanti su elicottero *MH-60S* e della *Naval Support Activity – Naples*, operanti su velivolo da trasporto utility *C-26D*.

L'aeroporto svolge una importantissima azione di integrazione nel tessuto cittadino attraverso l'organizzazione di convegni e conferenze a tema aeronautico e visite scolastiche di orientamento che coinvolgono costantemente istituti scolastici di ogni ordine e grado della città di Napoli e dei comuni della Provincia per rafforzare i rapporti con le Istituzioni civili e le comunità locali.

Cenni storici

Il *Comando Aeroporto di Capodichino* è stato tra i primi a sorgere in Italia. Già nel 1910, denominato "Campo di Marte" ed usato come "Piazza d'Armi" ed Ippodromo, fu teatro delle prime *prove di aviazione* che videro le esibizioni di tre piloti stranieri e di un italiano Ettore Carubbi, che tentava per la prima volta di percorrere le vie del cielo con il monoplano "Napoli I" costruito nelle officine delle "Cotoniere Meridionali" di Poggioreale.

Successivamente l'aeroporto fu progettato e costruito per essere la sede dell'Accademia Aeronautica, dal 1935 al 1939 è stato temporanea sede della Scuola Specialisti.

Nel dopoguerra, dal 1948 al 1956, fu sede del 4° Stormo e quindi della 4ª Aerobrigata Intercettori, nel febbraio del 1957 subentrò l'86° Gruppo Antisom che vi rimase fino ai primi mesi del 1973.



Gli incontri turistici e conviviali dei soci ANUA convenuti a Venezia in occasione della propria Assemblea Nazionale di giugno 2017 hanno stimolato l'evidenza di storie di vita familiare legate al mondo aeronautico che meritano un appropriato riporto divulgativo, sia pure a tappe, su numeri consecutivi del nostro Corriere dell'Aviatore. Cominciamo con un ricordo ed una poesia. Il primo è offerto dal Socio ANUA, Dott. Gianni Gravina – Colonnello Commissario (r) A.M. – che ricorda il padre Gen. Isp. G.A.r.n. Ing. Mario Gravina. La poesia è invece di Giulia Notarangelo, moglie del nostro socio Col. Gianni Gravina e figlia del Gen. D.A. Vincenzo Notarangelo dello "Sparviero", classe 1918.



Non vado oltre nel racconto per non uscire dal tema dei ricordi legati all'aeroporto di Guidonia, dico solo che papà, transitato in S.P.E., percorse tutta la carriera fino al grado di Generale Ispettore.

(a lato, stemma araldico famiglia Gravina)

1. Un ricordo di mio padre Gen. Isp. G.A.r.n. Ing. Mario Gravina legato all'Aeroporto di Guidonia (in occasione del centenario dell'Aeroporto)

Anche mio padre, gen. Ing. Mario Gravina avrebbe compiuto nel 2016 cento anni, proprio come l'Aeroporto di Guidonia!

Il Centro Studi ed Esperienze dislocato sul sedime aeroportuale di Guidonia fu il primo Ente di destinazione di papà, dopo la nomina ad Ufficiale.

Lui, romanaccio "de' Prati" (era nato nel 1916 a Roma, in via Oslavia, quartiere Prati), aveva completato gli studi a Palermo (ove la famiglia si era trasferita per motivi di lavoro di mio nonno, ispettore dell'INPS) e si era laureato brillantemente in ingegneria civile (sottosezione idraulica), diventando anche assistente di Emilio Segrè (cattedratico di fisica nucleare), famoso scienziato che presto dovette riparare in USA perché ebreo.

Allo scoppio della seconda guerra mondiale fu incorporato in Aeronautica come ufficiale di complemento del Genio Aeronautico, ruolo ingegneri.

La sua prima destinazione, Guidonia – appunto –, era molto gradita perché vicina alla "sua" Roma, per cui non stette a sottolizzare e non evidenziò la sua non appartenenza alla specialità "costruzioni aeronautiche", sicché si mise al lavoro progettando siluri per aerei che sperimentava nella vasca idrodinamica del Centro Studi ed Esperienze. Successivamente il Ministero della Guerra dispose il suo trasferimento in Sardegna per assumere altro incarico, sempre nelle "costruzioni aeronautiche". Fu allora che papà rappresentò ai superiori di essere ingegnere civile (edile, non meccanico) e fu quindi revocato il suo trasferimento in Sardegna e... disposto il trasferimento in Sicilia.



Ten. Ing. Mario Gravina (a sin.) con due colleghi al Centro Studi ed Esperienze - Aeroporto di Guidonia - 1941

Col. CCrn ® Giovanni Gravina – Socio della sez. di Taranto, residente a Bari.

2. Da Giulia al Babbo Aviatore





In bianco e nero
(26-6-2001)

Babbo aviatore
di' alla tua bambina
cosa vedeva
dalla libica palma
il giovane tenente
nella foto.

Raccontami i tuoi pensieri
in "sahariana"
sotto il tetto assolato
del deserto

Cosa
guardavi,
a chi
sorridevi
sotto il tetto assolato
del deserto?

(da "La teca di cristallo",
diz. Tabula Fati, Chieti, 2015)

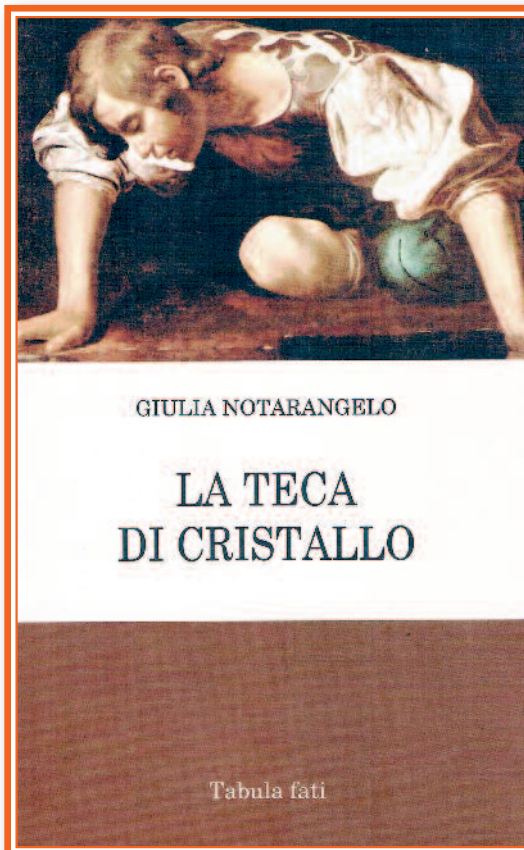
Giulia Notarangelo,

moglie del socio ANUA e consigliere della sezione UNUCI di Bari Dott. Gianni Gravina, ha conseguito la laurea in Lettere Moderne presso l'Università di Bari ed è stata per lunghi anni docente di lettere nella scuola media. Nata a Bari, ha vissuto a Palese dal 1984 al 2011. Dall'autunno 2011 è rientrata in città. Ha sempre coinvolto gli alunni nelle sue "avventure" extrascolastiche e radiofoniche.

Coltiva numerosi interessi nel campo cultural-letterario. Frequenta da oltre un decennio il cenacolo dei "Poeti della Vallisa".

Ha pubblicato numerose recensioni sul sito di Storia Medievale dell'Università di Bari e collabora tuttora alla rivista letteraria "La Vallisa". Ha pubblicato alcune poesie in antologie e altre sillogi curate dai "Poeti della Vallisa".

La sua opera d'esordio *La teca di cristallo* ha subito incontrato il consenso dei lettori e della critica e ha vinto il Premio dell'Editoria Abruzzese "Città di Roccamorice" 2016, successivamente il Premio "Nabokov" 2016 per la Poesia e si è classificata al terzo posto al "Premio internazionale di Poesia Emozioni Poetiche" 2017.



Evento della “Nobile Calotta” del 60° Stormo a Guidonia



La sera del 15 Giugno presso l'Aeroporto Militare “Alfredo Barbieri” di Guidonia, si è tenuto il tradizionale cocktail d'estate del 60° Stormo. L'evento annuale che apre le porte alla bella stagione, è una delle tante occasioni per accogliere all'interno del sedime militare rappresentanti della società locale e delle istituzioni.

Come tradizione impone, l'organizzazione di tale evento mondano e goliardico è affidata alla Nobile Calotta, associazione di tutti gli Ufficiali appartenenti allo Stormo, che per l'occasione è stata affiancata dal Sodalizio dei Sottufficiali. Per l'evento del 15 Giugno il Capo Calotta Cap. Pil. Massimiliano DI TRANI ha invitato due ospiti d'onore Aeronautici di Guidonia:

- il Colonnello Corrado MUTIGNANI istruttore di volo per più di trent'anni a Guidonia, pilota che ha fatto la storia del volo a vela militare e civile alla cloche del leggendario aliante Blanik L-13 che con le sue acrobazie apriva gli airshow italiani;
- il Capitano Guido Enrico BERGOMI pilota istruttore su velivoli a pistoni ed aviogetti, comandante istruttore e controllore per Alitalia, direttore di scuole di volo, esaminatore di Civilavia (ora ENAV) per il volo a vela e scrittore eccellente.

La cena all'aperto si è svolta nel curato giardino del Gruppo Volo a Vela con i tavoli ben allestiti e raccolti in una suggestiva cornice creata dallo schieramento di tutti i velivoli in dotazione al 60° Stormo. In linea di volo, illuminati per l'occasione, spiccavano le differenti carlinghe del MB339, del PC6 Pilatus, del SIAI U-208 e degli alianti da gara LAK-17.

I due ospiti d'onore hanno ricevuto un omaggio alla loro indiscussa professionalità da parte del Comandante di Stormo Col. Pil. Salvatore TRINCONE che durante la cena ha ringraziato pubblicamente i due assi del Volo a Vela esaltandone i traguardi e le mirabili prodezze della loro lunghissima carriera. Sono state consegnate loro le litografie dell'aliante addestratore G-103 TWIN ASTIR con dediche personalizzate ed autografi di tutti i piloti del 60° Stormo a testimonianza della importante continuità tra un recente passato costellato di eroici record sportivi e militari ed un presente fatto di compiti istituzionali delicati, professionalità, eccellenza ed impegno sempre crescente.

Oltre alla presenza degli Ufficiali e Sottufficiali accompagnati dalle proprie famiglie e bambini, hanno presenziato anche il Commissario Straordinario del Comune di Guidonia Dott.ssa Alessandra NIGRO ed i Sub Commissari Dott. Giovanni BORRELLI e Dott.ssa Maria Paola SUPPA ed il Vicepresidente del Rotary Club Dott. Moreno GUERRINI. Tutti i presenti hanno avuto l'occasione di confrontarsi, scambiare le proprie opinioni sulle vicende di attualità ed ascoltare i racconti di imprese del passato in un clima di cordialità e galanteria che ravviva lo storico trait d'union tra l'Aeroporto e la Città di Guidonia.



IL CAPO CALOTTA Cap. Massimiliano DI TRANI

REMOTE VISIONI ovvero Il Volo che rivivi

Dall'archivio di redazione una datata foto dell'Autore:



Colonnello Pilota Guglielmo Canham,
Comandante Base Decimomannu

dal 25 ottobre 1974 al 28 novembre 1977

Sue esperienze di volo su 10 differenti tipi di velivolo
(L5, G46, G59, P148, T6, T28, T33, MB326, F86, F104)

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

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

Sogno di voli ormai remoti, sprofondati nell'abisso del tempo. Adesso attendo che un crew chief dal volto noto ma dal nome

perduto nelle nebbie della memoria, dia un'ultima occhiata all'aeroplano. Non so cosa questo sia, se un reattore o un caccia a pistoncini. Non ne vedo l'elica, ma scorgo un muso molto lungo. Forse uno "Spitfire" o, forse, un "Mustang". Nei sogni, talvolta, tutto si confonde ed i particolari di un qualcosa tramigrano in qualcosa d'altro.

Decollo con facilità. Retraggo il carrello ed i flaps, rimango basso, sui 500 piedi, e regolo la potenza in conformità. Ora so di volare con un "Mustang", riesco a ricordare i regimi di crociera a bassa quota o mi sento padrone del mondo. Anche un rumore fortemente evocativo ricordo: è l'indimenticabile suono del motore "Merlin". Il terreno scorre rapidamente sotto le mie ali in forma di campi coltivati, di muretti divisorii di solchi irrigui e le visioni fanno di magia.

Ora "assaggio" questo aeroplano con il quale, come con tanti altri, un tempo avevo ordinaria dimestichezza. Riduco la velocità e, come conseguenza, gli alettoni diventano meno sensibili, così come il piano di coda. L'ultima superficie di governo a ridurre l'efficacia è il timone di direzione. La riduzione di potenza fa diminuire la velocità e, per mantenere la quota, è necessario variare l'assetto a cabrare.

Ora il sole, all'inizio del suo lungo arco nel cielo, dolcemente fa evaporare la brina che imperla le erbe dei fossi ed i giovani rami degli alberi, ancora immersi nel sonno dell'inverno, spogli di foglie e di gemme. Fuochi accesi nella pianura producono striature di fumo grigio che rigano il cielo.

Ora volgo la prua verso le colline, divise da profonde valli e ricoperte da boschi verdi. Immagino di essere in quel verde, in un'atmosfera malinconica ma romantica, con i suoi dolci colori ed i suoi profumi, luogo silente dove il passato prossimo ed il passato remoto incredibilmente riescono a convivere, dove la luce traspare e dove sembra di essere in un altro tempo ed in un altro luogo.

Vivere in queste plaghe deve avere un sapore bucolico e, al tempo stesso, di lontananza dal mondo di tutti i giorni. Si può essere felici per l'arrivo della Primavera, della luce del sole e del cielo pallido. Sono gli elementi che danno i colori alla terra ed al mare, alle montagne ed alla vita che fiorisce nel mondo.

Ho virato a destra ed ora volo verso Ovest. Sorvolo rare case, alberi dalle poche foglie roride. Visioni che sembrano oscillare nella luce del primo mattino. Qualche carro tirato da cavalli crea la sensazione dell'inizio di lavori agricoli, mentre rari agricoltori alzano la testa al passaggio del mio aeroplano e, forse, mi invidiano. Intanto il cielo assume un

colore più chiaro, senza un'increspatura, senza traccia di ammassi nuvolosi, senza un brivido, come in un quadro di Cezanne o di Monet.

Ho superato la linea delle colline dal verde intenso. Ora seguo un ruscello dal letto cosparso di grosse pietre luccicanti. Mi sembra di avvertire odore di alberi, di terra, di prati dall'erba bagnata.

Chi sa perché, mi sovviene del piacere dell'acrobazia. Ma perché non tentare un looping? Forse mi riesce ancora, anche se non come una volta. Faccio un pò di quota (basteranno 5000 piedi?).

Ora cerco un punto di riferimento adatto (basterà il ruscello? È abbastanza dritto). Adesso assumo un assetto picchiato per raggiungere una velocità sufficiente. Qualche nodo prima di averla raggiunta, inizio a richiamare il velivolo in modo da attraversare la linea dell'orizzonte con la velocità giusta e le ali livellate. Man mano che la velocità diminuisce, tiro progressivamente la cloche (i fatidici 4 g!) fino al raggiungimento della fase rovescia. Superata questa, mi accingo a chiudere la traiettoria circolare, controllando che il muso del velivolo scorra lungo l'allineamento di riferimento e, per l'assetto longitudinale, che l'azione sulla cloche sia tale da poter terminare la manovra alla stessa velocità di entrata. Ce l'ho fatta! Quando un essere umano ha bene appreso un qualcosa in gioventù ne conserva l'abilità anche in vecchiaia.

Il ruscello si inoltra tra altre colline dal verde intenso. I luoghi sono chiusi tra masse montuose giacenti su di un vasto piano al centro del quale è un lago che rimanda riflessi verdi.

Anche paesi sono intorno. Si vedono da lontano, arrampicati sui cocuzzoli, legati tra loro da stradine tortuose. Indugio qualche attimo su quelle visioni che recano il fascino dei luoghi ultimi.

Perduto tra i sentieri della fantasia, vivo il sogno di un volo che non ha bisogno di propellente, che non è schiavo di orari e nemmeno di regole, che è fuori del tempo, nel libero spazio.

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

G.P. Canham (Zio Willie)



Consiglio Direttivo per il triennio 2017-2019

Si sono tenute mercoledì 07 giugno, in Napoli, le elezioni per il nuovo Consiglio Direttivo Periferico di Assoarma che sarà in carica per il prossimo triennio in rappresentanza delle trentadue Associazioni Combattentistiche e d'Arma operanti sul territorio Campano. L'evento si è svolto nei saloni del Circolo Ufficiali della Marina Militare di Santa Lucia che, tradizionalmente, ospita gli Uff.li ed i soci delle varie associazioni locali.

Il neo Consiglio Direttivo designato, all'unanimità, dai Presidenti votanti, è così costituito:

Presidente:

Br. Gen.le. (r), paracad. A.M., Giuseppe Lenzi;
Presidente ANUA Napoli,
Riconfermato per il secondo triennio.

Vicepresidente:

Ten. (r) Artigliere Luigi Ventura;
Segretario: Ten.(r) dott. Vincenzo Di Guida.
Consiglieri: il Ten. CC. (r) Avv. Pasquale D'Errico;
il Serg.M.M.(r) Domenico Icolari.

Il Consiglio Nazionale Permanente delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma della Repubblica Italiana, conosciuto come ASSOARMA* costituitosi in Roma il 15 dicembre del 1998 è l'espressione federale di tutti i Sodalizi militari e di polizia, titolato quale interlocutore privilegiato del Ministro della Difesa e, a livello periferico, dei Comandi Militari Territoriali e di presidio)".

*iscritto nel Registro delle Persone Giuridiche n° 573/2008

Gruppo di solidarietà verso piloti che ne manifestano il bisogno

Contributo divulgativo del Com.te Giampaolo Meotti, responsabile e coordinatore del Gruppo

Premessa

Nel lontano marzo 1996 usciva sulla rivista "Pegaso" un articolo che illustrava le prerogative del nascente PAG quale corpo efficace per dialogare con la vasta gamma di problemi sperimentati dall'individuo pilota nell'esercizio delle sue funzioni di titolare di licenza aeronautica.

Dopo venti anni, con una nuova popolazione di piloti che deve affrontare gli stessi problemi, ma con condizioni di lavoro rese ancor più gravose dalla deregulation, dal risparmio energetico e dalla concorrenza, ritengo utile ed efficace ripetere quanto fu detto, aggiornando l'informazione al presente contesto.

In particolare oggi, dopo l'incidente di Germanwing, l'EASA (European Aviation Safety Agency) ha cercato e dettato dei requisiti in forma di regolamenti per migliorare la sicurezza dei voli approfondendo le valutazioni psicologiche dei piloti e raccomandando la creazione, in ogni Stato, di un programma di sostegno al personale di volo del tipo "Peer Support" che molto successo hanno avuto nel far tornare alla piena idoneità psicofisica il personale di volo.

Introduzione

Nel sistema industriale attuale ed in particolare nel trasporto aereo si incontra una vasta gamma di problemi non necessariamente e direttamente associati con la funzione lavoro, ma che possono avere un serio effetto sulla salute, sulla famiglia, sugli amici ed in ultimo sulla propria abilità a mantenere gli standard professionali di pilota di aereo.

Le statistiche elaborate sulla base degli incidenti aeronautici (circa 3,2 incidenti per milione di decolli) mettono in evidenza che una grossa percentuale di tali incidenti è riconducibile a problematiche connesse con le prestazioni dell'equipaggio. Prestazioni, che è il caso di ricordare, sono influenzate fortemente dal livello di fatica derivante dagli impegni operativi quali i tempi di volo e di servizio sempre più onerosi per gli equipaggi che, fisiologicamente producono decrementi in termini di prestazioni individuali e di vigilanza.

La sicurezza del volo non può confidare unicamente sulla tecnologia avanzata degli aerei e non lo fa, ma necessita del coinvolgimento dei modelli comportamentali che nella pratica tal-

volta si discostano dalle normali procedure e che vengono studiati e fatti rientrare nella complessità delle articolazioni dei Fattori umani (Human factors).

James Reason ebbe a dire che in un modello di "Organizational accident" decisioni manageriali e processi organizzativi predispongono le condizioni di comportamenti (latent failures) che vanno ad incidere sugli eventuali incidenti.

Gli studi sull'errore umano hanno fatto progressi grazie a questo psicologo della Università di Manchester; in particolare sono preziosi gli approfondimenti sulle conoscenze dei meccanismi cerebrali che interagiscono con i principi fondamentali del comportamento umano analizzati negli studi da Lui fatti sui più devastanti incidenti quali: Three miles Island, Bhopal, Space Shuttle Challenger, Chernobyl.

Il volo è una attività ad alta lesività potenziale in quanto l'ambiente di lavoro aereo è un ambiente "ostile" per le aggressioni di agenti patogeni esterni ed interni all'aereo.

La scienza e l'esperienza hanno evidenziato che certe deficienze nelle prestazioni non sono casuali, ma la conseguenza e la concomitanza di elevati livelli di fatica e di stress.

Le Compagnie aeree che evidenziano difficoltà economiche possono indurre il pilota a somatizzare la precaria situazione aziendale, inducendolo ad assumere farmaci non consentiti per combattere l'ansia, l'ipertensione o la depressione.

Le condizioni suddette, molto attuali, richiedono una particolare attenzione da parte di tutti gli addetti alla sicurezza e alla vigilanza delle Compagnie aeree e richiedono inoltre alle Associazioni professionali di contribuire ad aiutare gli anelli più deboli e/o sfortunati della categoria dei piloti per il risvolto dai contenuti sociali e di esperienza umana che questo particolare lavoro induce.

Cosa è il PAG

Il PAG è essenzialmente un gruppo ristretto di piloti e medici volontari con esperienza e conoscenza della vasta gamma dei problemi collegati al volo che hanno formato un "Comitato Aeromedico" per aiutare i colleghi nel momento delle loro necessità.



La forma di Comitato aeromedico è quella suggerita dall'IFALPA per utilizzare la Medical Appeals Procedure (IFALPA, Annex 1, chapter 6) al fine di dialogare con le strutture mediche riconosciute dall'Autorità del trasporto aereo.

Nasce come gruppo di solidarietà verso quei piloti che ne manifestano il bisogno, fornendo quella particolare assistenza necessaria ad aiutarli a superare le situazioni di forte criticità psicofisica o di disagio professionale.

Il progetto PAG ebbe inizio nel 1993 e continua il suo lavoro all'interno di ANPAC, dal 1997 al 2000 diventò operativo all'interno del Sistema di Sicurezza del Gruppo Alitalia.

Perché è nato

Le particolari condizioni del lavoro aereo sommate ai fattori ambientali, la continua desincronizzazione dei ritmi circadiani unita all'alterazione del ritmo sonno-veglia con l'aggiunta della fatica operativa, possono provocare danni profondi alla salute fisica e mentale del pilota.

Questi stress occupazionali (Job induced) collegati ad un errato stile di vita, sono in grado di creare le condizioni per avere una influenza negativa sulla qualità delle prestazioni e delle decisioni creando profonde lacerazioni nella personalità e sull'abilità a mantenere i livelli professionali richiesti, sia come comandante, sia come pilota.

Le statistiche elaborate sulla base degli incidenti aeronautici rivelano che circa il 70 % è dovuto a problematiche connesse alle prestazioni dell'equipaggio.

Pertanto anche gli organismi internazionali dei piloti, IFALPA e ICAO e ora EASA, invitano le Associazioni membre a costituire questi Comitati aeromedici per rimuovere certi problemi professionali, medici e sociali dal negoziato industriale, ponendoli invece correttamente in un contesto che richiede diagnosi, trattamento e riabilitazione per il corretto reinserimento sul posto di lavoro.

L'esigenza della creazione del PAG deriva inoltre dal riconoscimento internazionale di essere l'unica soluzione percorribile, in qualità di Osservatorio (peer report), per il sostegno terapeutico e la guida dei piloti le cui carriere sono minacciate dall'alcol o dall'uso di sostanze non lecite.

Ruolo del PAG

Il PAG ha il ruolo di ricevere e comprendere certi problemi della sfera medica e/o professionale del pilota per indirizzarlo verso medici specialisti o altri esperti che si sono dati disponibili ad un aiuto professionale.

Questi medici che hanno accettato di far parte della squadra condividendone l'utilità e le finalità, sono specialisti di elevata professionalità.

Il PAG svolgerà in questo contesto la funzione di mantenimento dei contatti con tali specialisti verso cui indirizzerà il pilota che necessita di cure particolari per tornare idoneo al volo.

È bene chiarire che il ruolo del PAG non è quello di un ambulatorio polispecialistico ma di Gruppo Consultivo che svolge una funzione strettamente collegata alla Sicurezza del

volo per la qualità dell'assistenza data agli individui le cui prestazioni si sono degradate o sono in pericolo di diventarlo come risultato di patologie o problemi personali.

Prima di ogni altra incombenza il PAG cerca di elaborare iniziative tendenti a migliorare la tutela della Salute del pilota e la Sicurezza delle operazioni.

Obiettivi

L'obiettivo del PAG è il recupero funzionale del pilota temporaneamente non idoneo assistendolo e indirizzandolo verso il recupero dell'idoneità psicofisica al volo (fit to fly).

Per raggiungere questo obiettivo il Gruppo consiglia il percorso più idoneo per tornare in possesso del brevetto, usando la normale procedura di far sospendere il pilota dall'esercizio dell'attività di volo attraverso l'emissione di un certificato medico; altre volte il navigante è già in malattia o in temporanea non idoneità.

Nell'ambiente del Trasporto aereo il PAG diventa, per quanto suddetto, produttivo esercizio di sicurezza e benessere per il pilota.

Esistono anche criticità personali che sono molto difficili da gestire e mettono a nudo degli stili di vita che non possono combinarsi in quanto incompatibili con l'attività di volo.

In passato questi problemi, specialmente l'alcol e le sostanze non lecite, erano nascosti o non compresi, ma i tragici risultati di questa inazione o superficialità sono stati capiti e speriamo anche recuperati.



Fondamentale per il raggiungimento dell'obiettivo è la riservatezza e il riconoscimento che l'ultima parola e responsabilità per la prevenzione e il trattamento rimane nelle mani dell'individuo pilota che ha chiesto di essere aiutato.

Le possibili e probabili aree d'intervento del PAG, frutto di esperienze reali e di altri gruppi simili sono:

**Sospensione dell'idoneità al volo per problemi medici,
Stress traumatico da incidente,
Abbassamento delle capacità professionali,
Problematiche psichiatriche e comportamentali,
Abuso di sostanze non lecite e alcolismo,
Difficoltà di rapporti sociali nel cockpit e con la cabina,
Contegno non professionale, Problemi familiari,
Prematuro pensionamento,
Sorveglianza medica/sanitaria.**

Composizione e organizzazione

Il PAG è composto da uno staff ristretto di piloti esperti, di medici competenti e specializzati in medicina aeronautica e di psicologi.

Il gruppo esprime, grazie alle esperienze e conoscenze acquisite, elevata professionalità medica e grande competenza per le normative regolamentari delle licenze aeronautiche, per i servizi aeromedici ed assistenziali, per le discipline dell'Human factors.

Per raggiungere gli obiettivi sopra indicati è necessaria la realizzazione di un servizio capillare d'informazione attiva che faccia conoscere il PAG, sia alla categoria dei piloti, sia alle Direzioni operative e di gestione del personale di volo delle varie Compagnie, sia alla Struttura Aero medica AMS dell'ENAC.

Il gruppo PAG comprende attualmente le seguenti persone: Dr Luciano Alessio, Dr. Paolo Carminati, Cpt. Giampaolo Meotti, più altre personalità mediche disponibili.

Responsabile e coordinatore del gruppo è il Cpt. Meotti: tel 3482556046 g.meotti@anpac.it e attraverso la e.mail o il cellulare o il telefono dell'ANPAC si richiede un incontro o si lasciano le informazioni utili per un successivo incontro con il responsabile.

Incontro che avverrà in un luogo opportuno e che garantirà al pilota la riservatezza e lo metterà a proprio agio. Il PAG opera come gruppo volontario senza scopo di lucro.

Fino ad oggi sono state trattate oltre 250 criticità personali di cui il 50% aiutati a rientrare in possesso del brevetto, il 25% aiutati nella perdita del brevetto ed il 15% aiutati con l'assicurazione perdita brevetto.

Com.te Giampaolo Meotti – 2017

UN AGGIORNAMENTO

SUL MANCATO
ADEGUAMENTO ANNUALE
DELLE PENSIONI
LIMITATO ALLE FASCIE
PENSIONISTICHE PIÙ BASSE,
A SEGUITO DELL'ENTRATA IN VIGORE
DEL DL 65 /2015

Finalmente ci siamo! Dopo numerose ordinanze emanate dalle sedi regionali della Corte dei Conti e dai Tribunali civili, sui ricorsi presentati rispettivamente da decine di migliaia di pensionati ex dipendenti del settore pubblico e privato, che, nel sospendere il giudizio, hanno rimesso la decisione per la dichiarazione sulla presunta incostituzionalità del dl 65/2015 alla Corte Costituzionale, È STATA FISSATA PER IL 24 OTTOBRE 2017 L'ATTESA UDIENZA, LA CORTE COSTITUZIONALE dovrà NUOVAMENTE esprimersi SULLA DELICATA MATERIA.

È appena il caso di ricordare che il citato dl, nonostante il chiaro monito precedentemente espresso con la sentenza della Corte Cost. 70 /2015, ha rinnovato un iniquo meccanismo perequativo delle pensioni interessate, ignorando l'irritazione del giudice costituzionale per la sistematica reiterazione dei meccanismi costringenti dei diritti dei pensionati di cui alla norma dichiarata incostituzionale (art. 24, comma 25 del DL.20172011 convertito con legge 214/2011 CD LEGGE FORNERO).

Segnaliamo, come segno di buon auspicio per le aspettative dei pensionati, che NELLA TANTO ATTESA UDIENZA INNANZI ALLA CORTE COSTITUZIONALE, che dovrà esprimersi sulla presunta incostituzionalità del dl 65/2015, **componente e relatrice sarà La Prof.ssa Silvana Sciarra** estensore della sentenza 70 2015, che ha cancellato la legge Fornero.

IL VOLO E L'ARTE

Ospiti del Circolo Uffli della Marina Militare di Napoli si son ritrovati, aviatori e marinai, per vivere una "due giorni" all'insegna di un affascinante argomento caro agli studiosi e cultori del volo. (da ANUA Na. – Giuseppe Lenzi)



Il 25 ed il 26 maggio i protagonisti dell'evento sono stati: l'Aeronautica Militare, l'Accademia Aeronautica, il CESMA (centro studi dell'Associazione Arma Aeronautica) e Città della Scienza. Tutti riuniti nel novero dei grandi eventi della 31^a edizione di Futuro Remoto. L'iniziativa ha radunato piloti, scienziati ed appassionati del volo per una tavola rotonda di alto e qualificato livello. All'indirizzo di saluto del Gen.le di S.A. (r) Giovanni Sciandra, Presidente Nazionale A.A.A. che ha moderato, introdotto e presentato i lavori della Tavola Rotonda delle giornate aeronautiche, sono seguiti gli interessanti gli argomenti trattati nei due giorni di conferenze. Il giorno 25 maggio, il primo ad entusiasmare gli intervenuti è stato il Prof. Francesco MARULO Ordinario presso il Dipartimento Ingegneria Aerospaziale – Università Federico II che ha trattato l'argomento: "Il Design nella progettazione dei velivoli".



f1: tipologie di profili alari e design.

Sono, quindi, intervenuti: il Gen. S.A. (a) Pietro VALENTE già Comandante dell'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche che ha intrattenuto i presenti sul tema: "L'Arte del Volo".



f2: una delle immagini proiettate dal gen.le Valente.

Il Prof. Gregory ALEGI Storico, Docente presso l'Accademia Aeronautica ha poi trattato con maestria il affascinante argomento: "L'Aeronautica e il fumetto".



f3: pagine di un classico "fumetto" di ispirazione aeronautica.

Ha chiuso l'incontro della prima giornata il Prof. Mario RIVELLI docente presso l'Accademia di Belle Arti di Bologna che ha illustrato e commentato le migliori realizzazioni artistiche del mondo del volo.



f4: macchine volanti mostrate dal prof. Rivelli.

Il 26 pomeriggio la tavola rotonda è iniziata con l'intervento del Col. Dott. Enrico PACIARONI Presidente Regionale A.A.A. Toscana, e Associazione Culturale "Imparalarte" che modera, in-

troduce e presenta la seconda giornata di conferenze. Il Prof. Luciano BOZZO dell'Università di Firenze ha trattato il delicato ed importante argomento: "L'impatto della guerra aerea sulla politica e la strategia del Novecento".



f5: un'immagine di Max Ernst. "il giardino acchiappa aeroplani", fra le tante mostrate a commento dell'intervento.

E seguito l'intervento della Prof.ssa Gaia SALVATORI dell'Università della Campania che ha discusso sul tema: "il volo e la pittura; ed altre modalità di spaziare nell'arte contemporanea".



f6 a-b: due immagini proiettate dalla prof.ssa Salvatori.

È seguita un'interessante esposizione del Prof. Arch. Enrico ACETI, Vice Direttore dell'Accademia di Belle Arti di Bologna che ha illustrato, con ampia documentazione storica "L'architettura industriale aeronautica".



f7: veduta aerea, dell'Accademia Aeronautica, commentata dal prof. Aceti.

Particolarmente interessante l'intervento della Dott.ssa Cristina ACIDINI già Soprintendente al Polo Museale Fiorentino che ha commentato bellissime realizzazioni artistiche d'epoca passata e recente che afferiscono al "Il Volo nel mondo classico e rinascimentale".



f8: l'opera di Michelangelo commentata da prof.ssa Acidini.

Le Conclusioni sono state espresse dal Presidente della AAA Gen.le Sciandra che ha rivolto un ringraziamento alla Marina Militare, che ha ospitato l'evento, ed al Com.te della Accademia Aeronautica gen.le di D.A. Nicola Lanza de Cristoforis che, con numerose decine di allievi delle varie classi, ha partecipato ad entrambe le giornate di studio. L'appuntamento è per il 2018 a Palermo (data e luogo da definire) che ospiterà altrettante giornate di studio ed approfondimento sui più importanti temi aeronautici di generale interesse.



f9: intervento del Gen.le Lanza de Cristoforis.



f10: Aspiranti ed Allievi dell'Accademia Aeronautica Napoli 26 maggio 2017.

“AMARCORD” al 6° Stormo



Una splendida giornata di Maggio in quel di Ghedi, anche dal punto di vista meteorologico, ha fatto da cornice alla visita dell'ANUA di Brescia presso il prestigioso 6° Stormo.

I visitatori, per la maggior parte già “*diavoli rossi*”, hanno potuto rivedere i luoghi dove hanno trascorso parte della propria vita professionale.



Va da sé che l'occasione è stata quella di individuare i cambiamenti che si sono succeduti nel tempo, rispetto al ricordo di come era la Base in precedenza, magari cercando di interpretarne i motivi che li hanno determinati.

All'altezza della sua fama, a seguire, è stata l'accoglienza che i solerti e competenti accompagnatori hanno evidenziato, come pure è stato particolarmente apprezzato il saluto di benvenuto del Col. Comandante Davide Re che, a margine del suo intervento ha illustrato l'attuale “*mission*” del Reparto e le attività correlate, a termine del quale a suggellare l'incontro, c'è stato il tradizionale scambio di doni tra il Comandante ed il Presidente della Sezione bresciana.



Il “*suono*” del Tornado in decollo ha poi suscitato qualche emozione, specie tra chi ricordava anche quello del famoso “*spillo*” come il risedersi dentro il velivolo, anche se all'interno di un hangar, ha costituito per i vecchi piloti, ma non piloti vecchi, un intenso momento di “*amarcord*”!



Uno squisito e raffinato pranzo, seguito da un'ottima torta con lo stemma dell'ANUA, hanno preceduto l'immane “*Ghergheghez! Ghez!*” che ha concluso la permanenza presso lo Stormo del Sodalizio bresciano, organizzata egregiamente dal Consiglio Direttivo.

La Presidenza Nazionale ANUA rivolge un caloroso compiacimento al pres. Scacco perché 25 Associazioni Bresciane lo hanno confermato presidente di ASSOARMA Brescia per il triennio 2018-2020.





La Sezione ANUA di Latina in visita al 70° Stormo

Venerdì 28 Aprile, la Sezione ANUA di Latina, guidata dal Presidente Gen. BA(r) Antonio Muccitelli, ha fatto visita al 70° Stormo che ha sede presso l'Aeroporto E. Comani di Latina Scalo.

La numerosa rappresentanza includeva anche alcune signore e, più in particolare, Ufficiali in congedo che nel loro passato avevano prestato servizio su questo Aeroporto sotto le insegne di Reparti che, con diversa denominazione ma simile missione, vi hanno avuto sede. Tra essi è degna di menzione la presenza del Gen. Mario Travaini, già Comandante dell'allora SVBAE ma soprattutto ammirevole Socio che, appartenente al Corso Vulcano e quindi "diversamente giovane", si distingue per la presenza in Sezione e spirito di iniziativa anche verso i più giovani Corsi Vulcano. Il folto gruppo ha ricevuto presso il Circolo Ufficiali una spontanea e molto cordiale accoglienza dal Comandate Col. Pil. Luca Vitali e Signora Lara.

A seguire, lo stesso Col. Vitali ha tenuto un briefing presso il 207° Gruppo Volo, incentrato sulla nuova struttura organizzativa dell'Aeronautica Militare. La presentazione, molto efficace, ha fornito ai presenti un quadro della nuova articolazione della Forza Armata, risultante dal processo di razionalizzazione, dettato dalla più ampia esigenza di contenimento della spesa. Nell'ambito di questa cornice, il Capo Ufficio Operazioni - T. Col. Corrado Ferranti - ha poi illustrato nel dettaglio il compito istruzionale assegnato allo Stormo che consiste nel fornire l'addestramento iniziale al volo agli Allievi Piloti nel loro percorso verso il Brevetto di Pilota Militare. In accordo ai nuovi indirizzi, l'iter è differenziato nelle fasi successive in base alle linee di futuro impiego operativo (velivoli Jet, Plurimotori ed Elicotteri). Da notare che il 70° Stormo riceve anche Allievi Piloti di Aeronautiche estere, ciò a significare l'elevata qualità dell'istruzione impartita.

La visita è proseguita presso il Centro Manutenzione dove è stato presentato il nuovo velivolo bimotore

T-2006A che dal luglio 2016 ha affiancato il monomotore T-260B. Quale evento conclusivo, ai partecipanti è stato mostrato il simulatore di volo del T-2006.

Per la sua articolazione come pure per il suo contenuto, la visita ha riscosso vivo interesse e totale gradimento da parte dei partecipanti, per molti dei quali, come accennato, si è trattato di una bella occasione per rivivere emozioni e ricordi legati alle proprie esperienze passate. Questi aspetti di carattere emotivo ed umano sono stati altresì esaltati dalla squisita cortesia e disponibilità del Col. Vitali e del suo "Staff".
A loro va la sincera gratitudine della Sezione.



Sezione ANUA di Catania

Scrive il Presidente Luigi Barzaghi:
“Venerdì 28 Aprile, sono finalmente riuscito a portare la Sezione ANUA-CT a Sigonella, ospiti del Comandante dell’86° Centro Addestramento Equipaggi, T.Col.Pil Maurizio Maggio.

Il Com.te Maggio, che ha da qualche mese concluso il Comando dell’88° GRUPPO A/S del 41° Stormo, è stato per Noi uno spendido Intrattenitore, perché provenendo dagli ATLANTIC (come la Maggioranza di Noi), si è addestrato sul P-72A ed insieme al Comandante di Stormo, hanno portato “giù a Sigonella” i primi Due Esemplari.

La visita, articolata sul “Briefing” preliminare in Sala Operativa di Training Equipaggi, ha avuto due momenti topici: la visita sul Velivolo e la Visita al B.O.C. di Base.

Per quanto attiene al velivolo, suggerisco un “link” ove attingere le Parti più significative sull’ATR 72 / 600 che è diventato P-72A.

<http://www.analisdifesa.it/2016/12/consegnati-allaeronautica-militare-i-primi-due-p-72a/>

Vorrei invece evidenziare che la visita al B.O.C. di Base, Ci ha letteralmente impressionato/sconvolto : vedere che un “TEAM Operativo di Terra” segue e controlla il Velivolo in volo con sistemi Satellitari integrati con Piattaforme Informatiche potentissime, al punto di consentire il monitoraggio continuo di TUTTO il Mediterraneo e di Qualunque Imbarcazione lo stia solcando. Se e quando il BOC ritiene che sono cambiate le finalità della Missione, da terra “riprogrammano” la Stessa e la inviano al Velivolo che riparte con i Nuovi Compiti assegnati. Inutile dirTi che per la Nostra Generazione, prendere coscienza di questa Realtà dà significato compiuto al Concetto di “Information Superiority” “...che personalmente mi sta facendo mettere in Archivio Dohuet ed il Suo “Dominio dell’Aria”, antiche storie di un Giurassico lontano...!

Se tanto ci da tanto, dopo avere visto i “silenzi” tra gli Operatori di Bordo (perché parlano essenzialmente con una Platform satellitare, e le “vision d’insieme” più che in Cabina di Pilotaggio al Comandante, vanno al BOC che analizza e decide), tra qualche lustro mi viene difficile non pensare che Ci saranno “Velivoli-Droni” che faranno il lavoro!



ANUA Roma a Bagnaia e Calcata



Sabato 6 maggio 2017 la Sez. ANUA di Roma, con una folta partecipazione di soci, ha visitato, nel viterbese, il Santuario di Santa Maria della Quercia, la villa Lante a Bagnaia ed il borgo medioevale di Calcata.

Il giro è iniziato con la visita al santuario della Madonna della Quercia dove, con il supporto di una guida locale, è stato possibile conoscere, tra storia e leggenda, le origini della Basilica e del culto alla madonna della quercia che inizia nel 1417 quando mastro Battista Luzzante fece dipingere l'immagine della Vergine Maria su di una tegola piana, ad un pittore chiamato Monnetto, e l'appende poi a una quercia.

L'inizio del culto alla Madonna della Quercia comincia nel 1467 quando un cavaliere insegui-

to dai nemici si gettò ai piedi della quercia dove era appesa la sacra immagine e divenne miracolosamente invisibile ai suoi inseguitori. Secondo altri risale a una pestilenza che in quello stesso anno sconvolse l'Alto Lazio e 30.000 devoti accorsero sotto la quercia ad invocare pietà e dopo una settimana di preghiera, inspiegabilmente, la peste cessò. A seguito di questi avvenimenti, tra il 1467 e il 1469, si decise di costruire una chiesa e quindi edificarono il primo Santuario. Grazie ai Padri Domenicani che la considerarono la loro protettrice, il culto verso la Vergine della Quercia si accrebbe sempre più e si espanse in tutta Italia ed anche in Europa. Nel 1867 papa Pio IX proclamò Basilica la chiesa della Quercia e nel 1873 lo Stato Italiano la dichiarò monumento nazionale.

La mattinata è proseguita con la visita a Villa Lante a Bagnaia. Una delle maggiori realizzazioni del Cinquecento italiano in cui è predominante il giardino rispetto all'opera architettonica, infatti la residenza si sdoppia in due piccoli edifici gemelli e simmetrici rispetto all'asse centrale del giardino che domina l'intera composizione attraverso un percorso d'acqua.

Chiusa in un rigoroso dedalo geometrico, opera dell'architetto Jacopo Barozzi da Vignola, Villa Lante fu costruita nella seconda metà del Cinquecento per volere del cardinale Gambara, a ridosso di un bosco già riserva di caccia.

La Villa è attraversata longitudinalmente da un ruscello che sgorga in alto dalla roccia e segue il pendio del terreno, sfruttandone i dislivelli e raccordandoli con terrazze e fontane fino a placarsi nel quadrato della fontana dei Mori. Uno specchio d'acqua che eleganti balaustre suddividono in quattro bacini su cui galleggia una barca con un putto zampillante e al centro un triplice cerchio di vasche culminanti nel gruppo dei quattro mori che reggono lo stemma di Papa Sisto V.

La pausa pranzo, effettuata in un locale al centro di Bagnaia, è stata caratterizzata da portate tipiche dei luoghi e da allegre conversazioni favorite da armonia, amicizia e forte coesione dei commensali che, durante il trasferimento da Bagnaia al borgo di Calcata, non hanno disdegnato un pisolino preparatorio ad affrontare, poi, le scalinate ed il dedalo dei vicoli che caratterizzano l'antico borgo.





Le origini di “Calcata”, il cui stesso toponimo rimane un enigma etimologico, si perdono nella notte dei tempi. Sicuramente abitata nell’era preistorica, la zona divenne in epoca preromana importante avamposto della civiltà falisca, una popolazione culturalmente affine ma non assimilabile a quella etrusca, e forse ancora più antica, che si diffuse in tutta la Tuscia Tiberina a partire dall’VIII secolo A.C..

Il nome **di** Calcata, compare per la prima volta in un documento del 772-795, sotto il pontificato di Adriano I. Sono comunque visibili i ruderi di diversi insediamenti probabilmente alto medievali, come quello di Santa Maria, la cui torre mozza svetta su un’eminenza delle pareti rocciose che chiudono il fiume Treja. Più tardi, nel duecento, Calcata entrò nell’orbita della nobile famiglia degli Anguillara, che vi eressero un castello e la cinta muraria, ma, data la posizione impervia e nascosta, rimase sempre ai margini delle vicende storiche.

Dagli anni '30 del Novecento il paese iniziò a spopolarsi a causa dei frequenti crolli della fragile rupe tufacea, fino agli anni immediatamente posteriori alla guerra, quando il borgo si salvò dall’abbattimento sancito dalle istituzioni soltanto per un fortuito cavillo burocratico, mentre i calcatesi si trasferirono a circa 2 km di distanza, costruendo un piccolo centro moderno (Calcata Nuova). Ormai completamente abbandonata ed esposta ai cedimenti del terreno, Calcata fu allora chiamata il “paese che muore”, appellativo, questo, che allo stesso tempo era conferito alla più celebre Civita di Bagnoregio. E tuttavia, proprio grazie al suo fascino decadente e surreale, il borgo fantasma cominciò man mano ed essere ripopolato da artisti, artigiani ed intellettuali, che a partire dagli anni '60 vennero da ogni parte del mondo, in cerca di una dimensione di vita genuina e in contrasto con l’incalzante società industriale e consumistica. Mentre dall’esterno Calcata conserva un aspetto marcatamente medievale, appena varcata la porta d’accesso al borgo ci si trova immersi in un’atmosfera indefinita, difficilmente riconducibile ad un’epoca o ad uno stile urbanistico-architettonico precisi, e che riporta alla mente quella di un villaggio in stile “fantasy” complice anche l’atteggiamento decisamente aperto, multietnico ed internazionalistico dei moderni abitanti i quali hanno provato a plasmare la realtà con le proprie ispirazioni artistiche, letterarie, fantastiche. Questi tratti singolari fanno oggi di Calcata un vero e proprio centro di sperimentazione urbana, sociale e culturale, un unicum nell’ambito dei piccoli centri italiani, oltre che uno scrigno di arte, natura, pace e buon vivere a due passi da una metropoli sempre più caotica ed affollata. A fine giornata i soci ANUA, della sezione romana, stanchi ma sazi nello spirito per le bellezze dei luoghi visitati e nel corpo per l’ottimo cibo consumato si sono reimmersi nel caos, ma sempre affascinante, città di Roma.

Sezione ANUA di Taranto

Inaugurazione Palestra del 16° STORMO

Scrive il Presidente Aldo Marturano: “...Invio quanto in allegato (*Comunicato Stampa redatto dal Cap. Massimo Battista Ufficiale addetto alla Pubblica Informazione*) perché si possa raccogliere nel Nostro periodico l’evento al quale ho partecipato con il Segretario Rossini in rappresentanza dell’A.N.U.A.

Ho colto l’occasione del porgere il saluto del Presidente Gen. S.A. Mario Majorani, a nome e per conto del CDN dell’ANUA, per congratularmi con il Generale di B.A. Francesco Saverio Agresti, comandante la 1^a Brigata Aerea Operazioni Speciali (B.A.O.S.) di Cervia (Ra), e con il Col. Giorgio Piccirillo Com.te del 16° Stormo Fucilieri dell’aria di Martina Franca.



Ho condiviso l'allocuzione del Gen. Agresti che, in forza della sua identità valoriale, ha evidenziato le doti manageriali del Col. Piccirillo per il lavoro svolto per il raggiungimento degli obiettivi presi, in accordo con i vertici, al fine di realizzare, in assoluta economicità, una struttura servizio dei militari e delle loro famiglie. Le decisioni, ha precisato il Com.te Piccirillo, sono state prese facendo leva sulla cultura organizzativa e professionale del personale della base che ha saputo esprimere al meglio le proprie risorse, attraverso un'integrazione fra i diversi soggetti che, fortemente motivati, hanno consentito il raggiungimento dell'auspicato risultato.

Sono certo che si farà conoscere ai lettori del Corriere quanto sopra, rappresentato con l'orgoglio di un Socio ANUA che ha constatato come il Personale Militare in servizio, nel rispetto dell'economicità, efficienza ed efficacia, trova soluzioni che soddisfano il delicato rapporto tra uomo, struttura ed ambiente assicurando il benessere della comunità in cui svolge la sua attività".

La nuova palestra dei Fucilieri dell'Aria



Il 17 maggio 2017, presso la sede del 16° Stormo "Protezione delle Forze" di Martina Franca (Ta), ha avuto luogo l'inaugurazione della nuova palestra dei Fucilieri dell'Aria. L'evento è stato presieduto dal Generale di Brigata Aerea Francesco Saverio Agresti, comandante la 1ª Brigata Aerea Operazioni Speciali (B.A.O.S.) di Cervia (Ra), dalla quale il Reparto martinese dipende.

La sobria cerimonia è stata partecipata da autorità civili, religiose e militari locali, fra le quali il Rettore della Basilica di San Martino, don Franco Semeraro, e le rappresentanze delle forze di Pubblica Sicurezza e delle associazioni d'arma, tra cui l'Associazione Arma Aeronautica e l'Associazione Nazionale Ufficiali dell'Aeronautica.



"I nuovi locali adibiti all'attività ginnica sono un'evoluzione di quelli preesistenti. Una palestra di Reparto in versione 2.0, più ampia e maggiormente rispondente alle esigenze addestrative del 16° Stormo, la cui componente operativa, i Fucilieri dell'Aria, deve mantenere le proprie capacità fisiche, per rispondere al meglio ai variegati impieghi operativi assegnati", ha riferito il colonnello Giorgio Piccirillo, comandante il 16° Stormo. "Un plauso va tributato al personale del Reparto che, con ingegno e dedizione, ha realizzato l'opera attraverso il ricorso a tutte le forme di "insourcing" valorizzando le capacità professionali presenti in seno allo Stormo, senza gravare sulle assegnazioni finanziarie e riducendo così i costi a zero".

Nel corso del suo intervento, il generale Agresti ha rimarcato "il valore della sfida, dettata dalla volontà di migliorare le infrastrutture disponibili", manifestando il proprio apprezzamento per l'impegno profuso dal personale, perché la nuova palestra fosse fruibile e rispondente alle esigenze addestrative dei Fucilieri dell'Aria.

Dopo la benedizione dei locali da parte del cappellano militare del Reparto, don Caizzo, si è proceduto dunque al tradizionale taglio del nastro.

La palestra 2.0 del 16° Stormo è dotata di un sistema di controllo informatizzato, che oltre a garantire in maniera automatica il pieno rispetto delle prescrizioni di sicurezza e di tutela dei luoghi di lavoro, in armonia con le prescrizioni di Forza Armata, potrà consentire agli utenti di praticare l'attività ginnico-sportiva, 24 ore su 24, senza il necessario ricorso all'impiego di risorse umane.

Nel corso della sua permanenza presso il Reparto martinese, il comandante la 1ª B.A.O.S. ha visitato l'area addestrativa del 16° Stormo, ubicata in zona Trasconi, in agro di Martina Franca, ove il Gruppo Addestramento Survive to Operate/Force Protection (STO/FP) ha dato luogo a una dimostrazione di tecniche di lotta militare, a cura di personale istruttore Fuciliere dell'Aria.

La visita del generale Agresti si è conclusa con la firma dell'albo d'onore del 16° Stormo.



Martina Franca, 17 maggio 2017

Anua Sezione di Roma Nuovo Consiglio Direttivo

In data 17 maggio l'Assemblea della Sezione di Roma ha votato per il nuovo Consiglio Direttivo, da cui sono scaturite le seguenti cariche:

- **Presidente: Gen. B.A. Paolo Bettinelli;**
- **Vice Presidente: Gen. Br. Stefano Rosati;**
- **Segretario/Tesoriere: Col. Diamante Bove;**
- **Consigliere: Gen. B.A. Giuseppe Cornacchia;**
- **Consigliere: Gen. Br. Gian Franco Oddone.**

Come già comunicato, il giorno 23 c.m. è venuto improvvisamente a mancare il Col. Bove e nel Consiglio è stato inserito il primo escluso: **Col. Luciano Sadini.**

Si riportano di seguito i "curricula" di Presidente e Vice:

Gen.B.A. Paolo Bettinelli

- nato a Zogno (BG) il 4-12-1948
- entra in Accademia Aeronautica col corso Grifo 3° nel 1968
- svolge la sua vita operativa presso il 156° Gruppo CB a Gioia del Colle su F-104S e Tornado
- comanda il 156° Gruppo nel periodo 1985-'86
- comanda il 36° Stormo nel periodo 1991-'92
- ha assunto incarichi presso la SGA di Firenze (1986-'90), la 3ª R.A di Bari (1992-'95), NATO Hq, IMS (1995-'98), la Squadra Aerea (1998-2004), il Dipartimento della Protezione Civile (2004-'07)
- va in congedo nel dicembre 2007 col grado di Gen. B.A.



Gen. Br. (r) Stefano Maria Rosati

- In A.M. dal 22-IX-1966
- Direttore M.S.A. del 6° Stormo 1971-1974
- Capo Sezione Corsi del Centro di Sopravvivenza ed Aerosoccorritori A.M. 1974-1980
- Addetto di sezione allo S.M.A 1° Reparto 1980 - 82
- Capo Reparto Attitudinale del Centro di Selezione 1983-88
- Capo della Vª Sezione del CIGA 1989-1990
- Capo della Sezione Cartografica dello SMA 4° Reparto 3°Ufficio 1990-1993
- Comandante 537° Gruppo SLO del 37°Stormo 1993-96
- Capo Sezione Cooperazione Internazionale del 3°Ufficio 3°Reparto di Segredifesa 1996-2000.
- Comandante XI Deposito Centrale di Orte 2000-2005



Un sincero grazie dai soci romani al C.D. uscente ed al Presidente Raffaele Cariglia

La Redazione di questo "Corriere" condivide pienamente i favorevoli apprezzamenti espressi al C.D. ed al suo Presidente Cariglia, avendone sperimentato il grande impegno nei sei anni e mezzo trascorsi. Al Gen. Raffaele Cariglia una particolare piacevole evidenza perché, nei "6,5" anni del suo mandato, ha "fra l'altro" saputo organizzare ben 96 Incontri Conviviali presso la "Casa dell'Aviatore", con lo staff della quale ha sempre tenuto felici rapporti. In forma di richiamo onorifico nei riguardi del Pres. uscente della Sez. ANUA Roma vogliamo in questo piccolo spazio riportare stralcio di alcuni riconoscimenti ricevuti negli anni di servizio attivo e gelosamente tenuti anche nel suo ufficio in ANUA.



La Regia Aeronautica dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943

di Giovanni Battista Cersòsimo



Ottobre 1943 – Idroscalo di Taranto – Vittorio Emanuele III, proveniente da Brindisi, visita il Raggruppamento “Idrovolanti”, con lui il Gen. S.A. Ferruccio Ranza

L'annuncio dell'armistizio dato, a sorpresa, da radio Algeri la sera dell'8 settembre 1943 aveva colto tutti i nostri Comandi dislocati nel territorio metropolitano impreparati ad affrontare la nuova situazione, soprattutto in considerazione della forte presenza dei consistenti contingenti tedeschi, ovunque presenti.

Ancora più critica era subito apparsa la sorte dei nostri Comandi dislocati al di fuori dei confini nazionali – in Dalmazia, Slovenia, Grecia, Montenegro e Dodecanneso Italiano – ove erano ancora presenti nostri contingenti militari, destinati a pagare duramente le conseguenze di quel “tradimento”, subito ritenuto tale dall'ex alleato tedesco, che non era stato naturalmente informato.

In tutti i territori appena ricordati, i Comandi italiani avevano combattuto fino a quel momento al fianco dell'alleato tedesco, ovunque presente e per di più con disposizioni precise, da attuare in caso di una prevedibile defezione italiana.

Era questa una possibilità che gli alti Comandi tedeschi avevano paventato già nei giorni immediatamente successivi alla perdita della Tunisia, ma la caduta del Governo Mussolini dopo la riunione del Gran Consiglio del 25 luglio 1943 e la nomina del Maresciallo Badoglio alla guida del Governo Italiano, aveva definitivamente rafforzato i loro timori.

Nonostante il proclama del Maresciallo Badoglio “*la guerra continua*”, l'alleato tedesco, già in allarme, aveva diramato immediatamente e segretamente disposizioni precise ai suoi Comandi per fronteggiare una prevedibile resa italiana.

Già dal mese di maggio del 1943, dopo la conquista anglo-americana della Tunisia, l'Alto Comando Tedesco aveva iniziato a preparare piani per assumere la difesa dell'Italia e dei

Balcani nel caso di crollo italiano o di un suo possibile, improvviso armistizio con gli anglo-americani.

La debolezza militare italiana dopo tre lunghi, logoranti anni di guerra, combattuti sui fronti Africano, Greco, Russo, Sloveno ed in tutto il Mediterraneo, cui si aggiungeva l'evidente stato di demoralizzazione delle truppe, rendevano improbabile la possibilità di una prolungata resistenza italiana. La Germania non poteva, però, permettersi di perdere l'Italia, sia per le risorse industriali e agricole della valle del Po, sia perché con il crollo italiano, il nemico anglo-americano sarebbe arrivato a contatto diretto con il confine meridionale dello stesso Reich.

Dietro richiesta di Hitler, il feldmaresciallo Erwin Rommel aveva elaborato un piano per la difesa e l'occupazione dell'Italia nel caso di una sua defezione.

Il piano, prevedeva, fra l'altro, che, nella impossibilità di mantenere il controllo dell'intera penisola, sarebbe stato opportuno prevedere l'evacuazione dell'Italia meridionale e la difesa ad oltranza solo fino agli Appennini, come in effetti avvenne dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943.

Le trattative di resa erano state avviate dal Governo Badoglio subito dopo l'insediamento, portate a compimento con il massimo riserbo con i Comandi Anglo-Americani che occupavano già l'intera Sicilia, anche se non era stata concordata, nei particolari, la data precisa della sua entrata in vigore.

Una clausola precisa dell'armistizio prevedeva che il Re ed il Governo legittimo, dopo la resa, dovessero portarsi in luogo sicuro da eventuali, possibili reazioni dell'ex alleato tedesco, che se fosse riuscito a catturarli, avrebbe sicuramente potuto far ritrattare la resa.

Così, già il 9 settembre il Maresciallo d'Italia Pietro Badoglio, con il Re, la Regina, il Principe Ereditario e il Governo lasciarono Roma e, dopo una breve sosta presso l'aeroporto di Pescara, raggiungevano, via mare, il Comando Marina di Brindisi, al sicuro dai tedeschi.

Le vicende della Regia Marina, dopo l'armistizio, sono note e non possono essere oggetto di trattazione per esigenze di spazio, sempre tiranno in queste circostanze.

Le forze di terra non avevano potuto opporre un'adeguata resistenza alla immediata reazione tedesca, che aveva avuto il sopravvento su tutti i nostri Comandi dislocati nelle regioni del centro e del nord della penisola, con l'occupazione immediata di Caserme, aeroporti ed infrastrutture militari, anche di minore importanza.

Nonostante la confusione generale del momento, molti piloti della Regia Aeronautica, a bordo dei velivoli in dotazione, eludendo pericolosamente la reazione tedesca, avevano raggiunto

La Regia Aeronautica dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943

di Giovanni Battista Cersòsimo

gli aeroporti della Puglia, che i tedeschi, secondo i piani già accennati, avevano prontamente abbandonato.

La presenza al Sud dei nostri piloti provenienti da tutti i Reparti ormai in mano tedesca era stata naturalmente accolta dagli anglo-americani con riserbo e, solo in un secondo momento, accettata con circospezione, i nomi e le imprese di guerra di quei nostri aviatori, che fino ad un giorno prima si erano battuti valorosamente contro di loro, continuavano ad evocare combattimenti aerei nei quali i nostri avevano inferto loro perdite durissime, difficili da dimenticare.

Superato comunque quel primo momento di comprensibile diffidenza, i nostri piloti rifugiatisi al Sud, avevano potuto acquisire, gradualmente, la fiducia dei nuovi alleati e combattere al loro fianco, fino alla conclusione del conflitto.

Un esempio significativo della collaborazione offerta nella circostanza dalla Regia Aeronautica è dato dallo Stormo "Baltimore", uno stormo da bombardamento, costituito a Napoli il 1° luglio del 1944 presso l'aeroporto di Campo Vesuvio, inquadrato, a partire dall'autunno di quell'anno, nella Balkan Air Force e dotato di velivoli Martin 187 "Baltimore", un bombardiere bimotore d'attacco leggero costruito dalla statunitense Glenn L. Martin Company.

Il velivolo aveva incontrato una serie di problemi iniziali di messa a punto e non era mai stato adottato dalle forze aeree statunitensi, prodotto comunque in grande numero, aveva equipaggiato gli stormi d'assalto britannici e di altre aeronautiche militari del Commonwealth.

Il "Baltimore" era stato impiegato dai britannici intensivamente nel corso della campagna d'Italia del 1943 nel quadro delle operazioni di avanzata verso Roma e dopo la costituzio-

ne di una Aeronautica Cobelligerante Italiana, con basi nel territorio del sud Italia liberato dalle forze tedesche.

Per la costituzione dello Stormo "Baltimore" si era attinto prevalentemente ai militari internati nel campo di El Burey in Palestina, dopo che il capitano pilota Giacomelli, già comandante del 154° Gruppo Caccia Terrestre Autonomo di Rodi aveva rappresentato al Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Generale Sandalli, la volontà del personale appartenente al suo Gruppo di voler continuare la guerra contro i tedeschi.

La richiesta era stata accettata favorevolmente dagli alleati e dopo il loro rimpatrio erano stati destinati allo stormo "Baltimore".



Il capitano Giulio Cesare Graziani con altri piloti dello Stormo "Baltimore"

Il personale, che necessitava di un addestramento per operare con il nuovo velivolo, era stato fatto affluire all'aeroporto di Campo Vesuvio, una installazione provvisoria alleata, costruita con "grelle metalliche" su di una base di polvere di pomice, in prossimità di Ottaviano, a pochi chilometri da Napoli.

I "quattro gatti" dello stemma del Reparto facevano riferimento alla scarsità di uomini e di mezzi a disposizione della Regia Aeronautica, durante la "Guerra di Liberazione" (1943-1945).

Le difficoltà logistiche e di adattamento alla tecnologia e standard inglesi erano state molte, ma i nostri equipaggi si erano trovati soprattutto in difficoltà ad adattarsi al comportamento dell'aereo.



La Regia Aeronautica dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943

di Giovanni Battista Cersòsimo

Molti erano stati gli incidenti anche mortali per la maggior parte durante le fasi di decollo e atterraggio, a causa dell'elevato carico alare che comportava come conseguenza alte velocità di avvicinamento e decollo, cui si sommavano problemi di stabilità direzionale.

Tra gli incidenti mortali avvenuti durante i mesi di familiarizzazione con il velivolo a Campo Vesuvio, il più celebre era stato quello occorso al maggiore Carlo Emanuele Buscaglia, l'asso degli aerosiluranti e uno dei piloti italiani più celebri del secondo conflitto mondiale.



Buscaglia era stato decorato con Medaglia d'Oro al Valor Militare "alla memoria" dopo che era stato creduto morto quasi due anni prima, dopo l'abbattimento subito il 12 novembre 1942, durante una missione sulla baia di Bougie.

Buscaglia era stato decorato con Medaglia d'Oro al Valor Militare "alla memoria" dopo che era stato creduto morto quasi due anni prima, dopo l'abbattimento subito il 12 novembre 1942, durante una missione sulla baia di Bougie.

Questa la motivazione della decorazione:

"Comandante di un gruppo di aerosiluranti, fiaccola d'entusiasmo e maestro della nuovissima arma, in trentadue azioni di siluramento tra uragani di ferro e di fuoco, confermava lo spirito guerriero dell'italica gente, infliggendo alla marina nemica la perdita di oltre 100.000 tonnellate di naviglio. Alla testa dei suoi gregari, dopo aver compiuto con ardimento e perizia inimitabili un'azione con risultati brillantissimi contro navi anglo-americane alla fonda nell'Africa del Nord, ripeteva, il giorno appresso, l'attacco. Sulle vampe della violenta difesa contraerea, sotto la mitraglia rabbiosa di numerosi caccia che gravemente colpivano il suo velivolo incendiandolo, si lanciava come folgore sull'obiettivo prescelto e, a distanza ravvicinata, mentre un'ala dell'apparecchio era già consumata dal fuoco, sganciava il siluro contro un grosso piroscampo che, colpito s'incendiava. R.D. 10 maggio 1943 (B.U. 1943, disp. 22 pag. 1327 e disp. 30 pag. 1371)."



All'epoca era il comandante del 132° Gruppo aerosiluranti che impiegava i Savoia-Marchetti S.M.79.

Sopravvissuto all'abbattimento, pur se gravemente ferito ed ustionato, era stato internato come prigioniero di guerra negli Stati Uniti presso il Fort George G. Meade nel Maryland.

Dopo l'accettazione della sua richiesta di tornare a combattere, questa volta al fianco dell'antico avversario, il 15 luglio 1944 aveva raggiunto a Campo Vesuvio lo Stormo "Baltimore", divenendo il comandante del 28° Gruppo.

Pochi giorni dopo, il 23 agosto del 1944, aveva tentato di decollare da solo, approfittando dell'assenza del personale che si trovava in mensa.

L'aereo al decollo aveva imbarcato sulla sinistra, toccando con l'ala il suolo, incendiandosi.

Buscaglia, seppur gravemente ustionato, era riuscito a fuggire dall'aereo in fiamme.

Immediatamente soccorso, era stato ricoverato all'ospedale militare di Napoli, ove era deceduto il giorno successivo, 24 agosto 1944, in seguito alle gravi ferite riportate, all'età di 29 anni.

Le operazioni belliche dello Stormo, si erano svolte deliberatamente sulla Jugoslavia e la Grecia, evitando l'impiego dei nostri equipaggi sul territorio italiano, dove erano ancora in corso i combattimenti.

La durata dell'impegno era stato di circa sei mesi, durante i quali erano state via via svolte con maggiore precisione missioni di bombardamento e lancio di rifornimenti alle formazioni partigiane, che avevano riscosso l'apprezzamento degli inizialmente perplessi britannici.

Questi i comandanti dello Stormo "Baltimore":

- Ten. Colonnello Pilota Giuseppe Noziglia (luglio 1944- agosto 1944),
- Ten. Colonnello Pilota Renato Roveda (Agosto 1944- febbraio 1946),
- Ten. Colonnello Pilota Cesare De Porto (febbraio 1946- settembre 1947),
- Colonnello Pilota Raffaele Di Maio (settembre 1947- agosto 1948),
- Colonnello Pilota Nino Pasti (agosto 1948- novembre 1948).

L'intensa attività operativa dallo Stormo, gli aveva fatto meritare la Medaglia d'Argento al Valor Militare, questa la motivazione:

"Stormo costituito da personale già duramente provato dalla guerra e dotato di velivoli Baltimore di produzione alleata, superando notevoli difficoltà tecniche, logistiche ed organizzative, partecipava a fianco degli alleati, alla guerra di liberazione sul

La Regia Aeronautica dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943

di Giovanni Battista Cersòsimo

fronte balcanico, ottenendo brillanti risultati. Scrisse, con l'eroismo e la perizia dei suoi equipaggi e con supremo sacrificio di alcuni di essi, una nuova pagina di gloria. Esempio e monito per il futuro. Cielo dei Balcani, 11 novembre 1944 – 8 maggio 1945”.

Giova inoltre ricordare che a Bari, dopo l'8 settembre del 1943 aveva subito operato un'embrionale organizzazione ministeriale, che aveva iniziato il suo funzionamento già il 24 ottobre del 1943.

Il 2 dicembre del 1943 si era spostato a Bari anche il Comando dell'Unità Aerea, inizialmente costituita a Brindisi alle dipendenze gerarchiche di Superaereo, a disposizione, per l'impiego, del Comando delle Forze Aeree Alleate.

Il Comando dell'Unità Aerea aveva struttura simile alla Squadra Aerea, anche se non così complessa ed aveva alle sue dipendenze, per l'impiego, l'addestramento, la disciplina ed il funzionamento dei servizi tre Raggruppamenti “Caccia”, “Bombardamento e Trasporti”, “Idrovolanti”, una Intendenza e i Servizi Tecnici.

Il Generale B.A. Pietro Piacentini assumeva il Comando della neo costituita Unità Aerea il 27 dicembre del 1943, il Comando Unità Aerea cessava la sua attività il 1° novembre del 1948 e, al suo posto, era ricostituito il Comando della IV Zona Aerea Territoriale, presente nella sede del Lungomare di Bari dal 1° luglio del 1935.



I Comandanti della IV Zona Aerea Territoriale succedutisi nella sede del Lungomare di Bari:

Gen. S.A.	LOMBARD	Vincenzo	01.07.1935 – 07.04.1937 (1)
Gen. D.A.	BIAGINI	Luigi	08.04.1935 – 15.05.1939
Gen. S.A.	AIMONE CAT	Mario	16.05.1939 – 15.04.1940 (2)
Gen. S.A.	ILARI	Eraldo	16.04.1940 – 14.12.1940
Gen. D.A.	BONOLA	Augusto	15.12.1940 – 01.03.1942
Gen. S.A.	RANZA	Ferruccio	02.03.1942 – 14.10.1943 (3)
Gen. B.A.	GRANDE	Enrico	15.10.1943 – 15.08.1944
Col. Pil.	PELLACCI	Ettore	01.09.1944 – 21.02.1945
Gen. B.A.	SGARLATA	Giuseppe	22.02.1945 – 23.06.1949
Gen. D.A.	CUPINI	Ranieri	24.06.1949 – 15.01.1952
Gen. D.A.	PORRU-LOCCI	Mario	01.03.1952 – 14.03.1953
Gen. S.A.	LUDOVICO	Domenico	25.05.1953 – 10.09.1957
Gen. D.A.	FANELLI	Achille	11.09.1957 – 31.08.1959
Gen. S.A.	UNIA	Carlo	01.09.1959 – 15.11.1962 (4)



- (1) primo Comandante della IV Zona Aerea Territoriale di Bari
- (2) poi Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica (13.12.1944 – 25.12.1951)
- (3) Comandante della IV Zona Aerea Territoriale e della IV Squadra Aerea durante la II Guerra Mondiale
- (4) primo Comandante della III Regione Aerea di Bari, subentrata alla IV Z.A.T.

Bibliografia

1. Walter J. Boyne, *Scontro di ali – L'aviazione militare nella II guerra mondiale*, Ugo Mursia Editore, Milano 1997
2. Giovanni Battista Cersòsimo, *La città di Bari e l'Aeronautica dalla IV Z.A.T. alla III Regione Aerea*, pubblicato dal Corriere dell'Aviatore N.5/2003
3. Giuseppe D'Avanzo, *Ali e poltrone*, Roma, Ciarrapico Editore, 1976
4. Mario De Paolis, *Obiettivo mancato*, Veant s.r.l. Roma 2001
5. Sergio Flaccomio, *Piloti della Regia Aeronautica nella II Guerra Mondiale*, Longanesi Editore, Milano 1966
6. Giulio Cesare Graziani, *Dal primo all'ultimo giorno (10 giugno 1940 – 5 maggio 1945)*, Edizione Rivista Aeronautica, Roma 2009
7. Giulio Lazzati, *Storni d'Italia – Storia dell'aviazione militare italiana*, Ugo Mursia Editore, Milano 1975
8. Angelo Lodi, *L'Aeronautica Italiana nella Guerra di Liberazione*, Stato Maggiore Aeronautica, Ufficio Storico, Roma 1975
9. Paolo Moci, *Seguendo la bandiera*, Giorgio Apostolo Editore, Milano 2001
10. Antonio Mura, *In volo tra guerra e pace – Quarant'anni nell'Aeronautica militare italiana*, Giorgio Apostolo Editore, Milano 1995
11. Mirko Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945 – Azioni belliche e scelte operative*, Odoia, Bologna 2012
12. Enzo Orlanducci – Bruno Ceccarelli, *Impegno dell'Aeronautica Militare nella Guerra di Liberazione*, Edizioni A.N.R.P. Roma 1994
13. Franco Pagliano, *Aviatori italiani: 1940-1945*, Ugo Mursia Editore, Milano 2004
14. Antonio Pelliccia, *Nel segno dell'aquila*, Editrice Innocenti, Grosseto 2005

Auguri a Luigi Gastaldello – Pilota centenario plurispecializzato

Luigi Gastaldello nasce a Teolo in provincia di Padova il 7 marzo 1917.

Il 28 ottobre 1936 consegue il brevetto di pilota civile presso l'aeroporto di Padova sul velivolo A.S.I. nel 1937 si arruola nella Regia Aeronautica e consegue nello stesso anno il brevetto di pilota militare presso la Base Aerea di Grottaglie dopo aver completato l'addestramento sui velivoli Breda 25 e Caproni Ca133.

Con il grado di Sergente è assegnato, presso la Base di Cagliari Elmas, al 32° Stormo da bombardamento marittimo e terrestre, con la 228^a Squadriglia equipaggiata di velivoli Savoia Marchetti S81 e il nuovo Savoia Marchetti SM79 Sparviero.

Dopo la dichiarazione di guerra del giugno 1940, il Serg. Luigi Gastaldello partecipa a numerose missioni di guerra di ricognizione strategica e bombardamento contro convogli navali nel Mediterraneo occidentale e Canale di Sicilia fino alla primavera del 1941.

Nella seconda metà del 1941 insieme ai pochi equipaggi sopravvissuti del 32° Stormo viene trasferito presso l'aeroporto militare di Bologna per collaudare il nuovo velivolo Savoia Marchetti SM 84, che doveva equipaggiare lo Stormo.

Insieme ad un altro selezionato gruppo di piloti viene destinato, il 26 novembre 1941, al 1° Nucleo Addestramento Tuffatori su Ju 87 Stuka, a Lonate Pozzolo (VA) e da questo alla 239^a Squadriglia Tuffatori, comandata dal Capitano Giuseppe Cenni.

Il 26 giugno 1942 il Serg. Magg. Gastaldello, per la buona esperienza acquisita sul velivolo Stuka, è trasferito al 1° Centro Sperimentale presso la base Aerea di Ciampino, per partecipare allo sviluppo del nuovo velivolo d'attacco IMAM Ro 57. In questo periodo consegue le abilitazioni su differenti velivoli, quali il Macchi MC 202, Macchi MC 205, Fiat CR 42 e Fiat G-50.

Con la creazione del 97° Gruppo Intercettore equipaggiato con i Ro 57, nel giugno del 1943 il Serg. Magg. Luigi Gastaldello è assegnato presso la Base Aerea di Crotona con compiti di difesa aerea contro le sempre più frequenti incursioni aeree, che tuttavia riusciranno ad interdire l'impiego di nuovi velivoli introdotti tardivamente.

Pochi giorni prima dell'Armistizio dell'8 settembre 1943, con pochi commilitoni rimasti, ripiega verso nord presso l'aeroporto di Foligno e rientra nei luoghi nativi durante lo sbandamento delle FFAA.

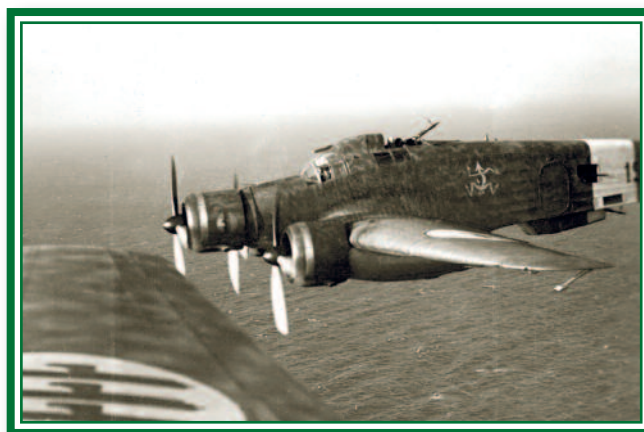
Rimane latitante, decidendo di non aderire alle ricostituite Aeronautiche di Nord e Sud, marientra in servizio attivo al termine della Seconda Guerra Mondiale, presso il 46° Stormo, sulla Base aerea di Pisa, conseguendo le abilitazioni sui velivoli Beechcraft C 45 "Expediter" e Fiat G-12 della linea di Trasporto Aereo.

Negli anni successivi consegue le abilitazioni su numerosi altri velivoli, quali: S-7, Fiat G-46, Piaggio 148, Fiat G-59, Macchi 416, P 51 Mustang e, in ultimo, sul turbogetto Lockheed T33 per terminare il servizio attivo nel 1968 nel ruolo di Ufficiale.



Il velivolo al quale è più affezionato è l'S-79 sul quale ha fatto quasi 1.000 ore speso in equipaggio con gli atlantici ed in particolare con il Cap. Remo Magistrelli e con il Cap. Irnerio Bertuzzi (che fu nel dopoguerra il pilota di Enrico Mattei). Durante la sua lunga carriera, Luigi Gastaldello ha volato

oltre 3500 ore, conseguendo l'abilitazione su quasi 30 velivoli differenti per ruolo d'impiego e prestazione: monomotore, plurimotore, a elica e a getto; è stato insignito di importanti onorificenze tra cui, oltre quella di Cavalier al Merito della Repubblica, 2 Croci al Valore Militare e tre Croci al merito di Guerra.



Immagini e testo offerti dal figlio Vittorio – Socio ANUA Sez. Vicenza.

La Presidenza nazionale ANUA si unisce agli amici Vicentini nel formulare auguri di ogni bene al Festeggiato.



F.1

Ermanno Bazzocchi nacque a Tradate (Varese) il 27 marzo 1914. (foto 1)

Si laureò nel 1938 al Politecnico di Milano con il massimo dei voti e nel frattempo ottenne il brevetto di volo a vela e progettò l'aliante EB 1. Fu uno dei più giovani progettisti di aeroplani della nostra generazione.

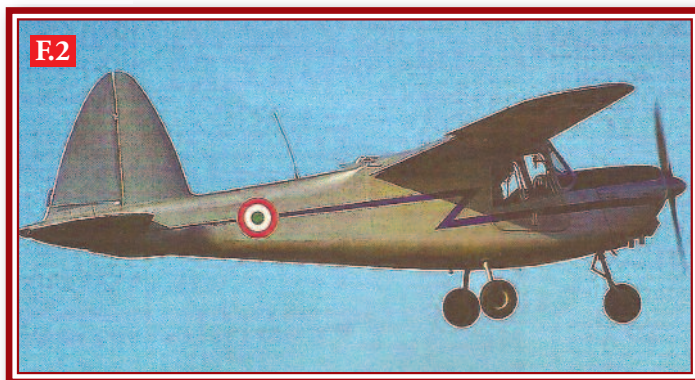
Dopo aver ottenuto anche il Brevetto di 2° Grado, diventato militare partecipò al progetto del velivolo da turismo PM 1, costruito a Roma e che, nel dopoguerra leggermente modificato, diventò il primo Macchino MB 308, il famoso velivolo che permise a molti appassionati di iniziare a volare dopo le vicende belliche della seconda guerra mondiale e fu anche ordinato in una cinquantina di esemplari dall'Aeronautica Militare per i corsi premilitari cosiddetti "delle trenta ore". (foto 2)

Ma procediamo con ordine. Con l'aliante EB 1, quando

era ancora studente, ottenne lusinghieri risultati nei Littorali del 1936 e come premio diventò, senza volerlo, un deputato del vecchio regime ma non ne approfittò.

Subito dopo la guerra progettò, oltre al Macchino, un motocarro diesel che la Macchi costruì con un discreto successo. (foto 3)

Erano tempi che bisognava adattarsi a qualsiasi esperienza. Progettò anche un velivolo che avrebbe dovuto sostituire il T.6 (con lo stesso motore) ma sebbene di ottime caratteristiche se ne realizzò solo un prototipo.



F.2

Progettò altresì altri aerei tra cui un bellissimo bimotore executive acquistato in un certo numero da alcune società di trasporto africane.

Uno di questi aerei dell'East African Airways, l'MB 320, è illustrato mentre a Nairobi, nel 1956, sta per imbarcare la principessa Margaret. (foto 4)

Più tardi, superando gli stessi requisiti enunciati dall'Aeronautica



F.3

Militare Italiana progettò quello che diventerà senza dubbio uno dei più diffusi e famosi reattori addestratori militari mondiali: l'MB 326. Fra l'altro venne costruito anche come monoposto da attacco e come addestratore dell'Alitalia. (foto 5)

Costruito in 800 esemplari dalla Macchi di Varese venne or-



F.4



mondo non solo per le eccellenti caratteristiche di addestratore ma, fra l'altro, per le esaltanti esibizioni acrobatiche delle nostre Freccie Tricolori: l'MB 339. (foto 6)

Bazzocchi morì nella sua Tradate il 7 luglio 2005.

dinato da molte aeronautiche mondiali e addirittura il Sud Africa richiese ed ottenne la licenza di fabbricazione per diverse centinaia di esemplari. Ebbe il nome di Impala. Anche il Brasile lo costruì su licenza col nome di Xavante.

Dopo di ciò arrivò anche il successore del 326, migliorato e potenziato che fece il primo volo nel 1976 ed entrò in servizio nel 1979, e che si fece notare con ammirazione anche lui in tutto il



Aerei importanti ma poco conosciuti

Il GEE BEE (a cura di Guido Bergomi)



Come già accennato in altra occasione l'appellativo di "poco conosciuti" si riferisce al nostro Paese perché a volte il soggetto trattato in altri Stati è tutt'altro che sconosciuto ma questa rubrica è rivolta al contesto aeronautico italiano e quindi:

Siamo negli anni trenta e la competizione nello sport aereo assume livelli leggendari, anche negli Stati Uniti dove, malgrado la grave depressione mondiale una notevole attenzione viene posta alle gare di velocità spinte all'estremo.

Fioriscono molti modelli di aeroplani progettati e costruiti solamente per partecipare a competizioni di vario tipo ma soprattutto per raggiungere sempre più elevate velocità. Sono modelli unici, costruiti nella maggior parte in un solo esemplare che la fabbricazione pressoché artigianale del tempo permette.

Sono aerei generalmente molto difficili da pilotare e richiedono anche uno spirito di sacrificio non comune nei piloti che accettano una elevata possibilità di effetti catastrofici con la conclusione fatale per chi li impiega.

Tra i tanti privati appassionati di questo sport ci sono i **fratelli Granville** che costruiscono prima degli innocenti aerei privati ma poi si dedicano ai bolidi da corsa.

Nasce così il nome di Gee Bee che, dopo vari modelli iniziali, viene formato principalmente da un grosso motore stellare, una corta fusoliera con delle piccole ali di metri 7,62 controventate da vari tiranti. La piccola cabina di pilotaggio è posta in coda, molto vicina all'impennaggio verticale tale da farne praticamente parte.

Con una nutrita successione di modelli sempre più "cattivi" con il motore che arriva a 800 cavalli vi è la partecipazione a numerose gare che offrono il miraggio di consistenti premi offerti da vari magnati americani.

Queste gare sono costellate da vari spettacolari incidenti non senza la perdita totale di alcuni piloti, tanto da procurare al Gee Bee il nomignolo di "Aereo maledetto" che chiude la sua carriera con un ennesimo incidente in cui perde la vita uno dei fratelli costruttori, cioè Allen Granville. Aveva però vinto il Thompson Trophy Race nel 1932.

Ma la passione per gli sport più impegnativi e pericolosi non finisce mai e così dopo quasi sessant'anni ecco rinascere da un gruppetto di fanatici appassionati la replica dell'aereo maledetto, il GEE BEE Super Sportster model R-1 che si è esibito ad Oskosh alcuni anni a cavallo del 1900-2000 mostrando a migliaia di persone (compreso il sottoscritto) non solo la sua elevata velocità, vicina ai 500 Km/h. ma anche eccezionali doti acrobatiche compreso il volo rovescio. Ora è conservato nel New England Air Museum in California.

Esplorazioni spaziali e propulsori elettrici

Propulsori in orbita

In orbita, per le varie manovre, si possono utilizzare i cosiddetti cold gas motors, che utilizzano semplicemente gas (freon, elio) in pressione, oppure i classici propulsori a propellente liquido che, a differenza di quelli a propellente solido, sono capaci di essere accesi e spenti più volte, mentre già da un certo tempo si notano, a bordo dei satelliti artificiali, dei piccoli reattori elettrici che assicurano i moti necessari. Di questi motori ne vengono costruiti molti tipi e rispetto ai razzi chimici presentano una maggiore autonomia a parità di massa di “propellente” imbarcato ma, per il momento, dispongono di valori di spinta molto limitati, quindi vanno tenuti accesi per più tempo per ottenere la stessa variazione di velocità.

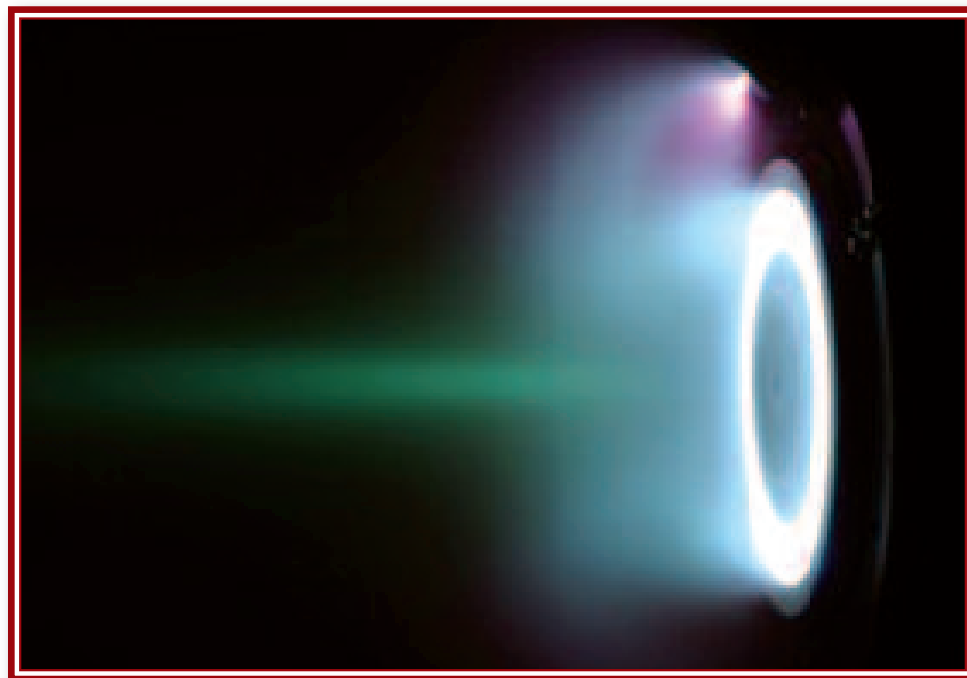
L'idea alla base di questi motori innovativi è quella di accelerare i “gas” di scarico oltre i limiti della velocità di combustione, ecco perché si può usare meno materiale rispetto ai razzi chimici. Infatti, la velocità di scarico dei motori chimici è “limitata” ad appena, si fa per dire, 4570 metri al secondo (motori ad idrogeno ed ossigeno criogenici dello Shuttle) quando impiegati nello spazio, invece, per i propulsori elettrici, non è difficile raggiungere frazioni significative della velocità della luce permettendo di sparare via degli ioni a velocità che possono raggiungere l'ordine di 10^7 metri al secondo.

L'elevatissima velocità di uscita e la piccola spinta finora raggiunta significano che, al momento, la quantità di materia che si scarica nello spazio è molto poca, ed anche da questo scaturisce la grande durata del propellente imbarcato.

Questi motori elettrici sono stati sviluppati da tutti i Paesi proiettati fuori dall'atmosfera, in particolare i Paesi occidentali si sono interessati maggiormente ai motori elettrostatici, mentre la Russia ha meglio studiato il metodo magnetodinamico o ad effetto Hall. Dopo il tracollo economico dell'URSS e la caduta del muro di Berlino, una piccola società italiana, spin-off dell'Università di Pisa, la Alta Spa si è assicurata il know how russo nel settore divenendo uno dei leader in Europa per questa area tecnologica.

Se andiamo sul web a cercare Alta, il motore di ricerca ci propone “Sitael”: questo è infatti il nome della società che ha ultimamente comprato Alta e che la fa vivere al suo interno. Nel catalogo Sitael si trovano motori che sfruttano diversi principi, tra di essi ne riporto due più significativi:

- Propulsori elettrotermici – un gas viene iniettato in una camera e scaldato con una resistenza elettrica (motore resistotermico) o con una scarica ad arco (motore ad arco) prima di essere fatto uscire da un ugello, con spinte dell'ordine dei 200 mN (il millinewton è ancora per qualche tempo l'unità di misura della piccola spinta di questi propulsori elettrici) che permettono di realizzare un impianto adatto alle manovre orbitali di micro o mini satelliti;
- Motori ionici ad effetto Hall – un gas viene sottoposto a campi elettrici e magnetici che prima ne permettono la ionizzazione e dopo accelerano gli ioni ad alta velocità ottenendo spinte dell'ordine dei 300 mN sparando via ioni di un gas che, per ora, può essere Krypton o Xenon.



Motore Sitael HT 5K capace di spingere fino a 350 mN

L'impulso specifico I_{sp} dei migliori motori ionici Sitael è di ben 2850 secondi e l'orgoglio con cui la prestazione viene indicata dal costruttore richiede una breve digressione su questo importante parametro. L' I_{sp} rappresenta la spinta per portata unitaria del propellente e si misura in secondi. Quindi più è alto tale parametro e maggiore è la velocità di efflusso e quindi la capacità di spingere a parità di massa espulsa dagli ugelli e, per conseguenza, minore è il peso da portarsi dietro per svolgere una particolare missione. Se prendiamo il miglior motore a razzo a propellente chimico, cioè il motore principale dello Shuttle che



Lanciatore Sojuz al decollo

sfruttava idrogeno ed ossigeno criogenici, si aveva un I_{sp} di 466 secondi, vale a dire circa sei volte di meno di quello del propulsore ad effetto Hall della SI-TAEL.

Eppure con questi razzi chimici siamo andati e tornati dalla Luna, abbiamo esplorato il sistema solare con sonde automatiche e stiamo progettando di portare l'uomo sul suolo di Marte col programma Space X.

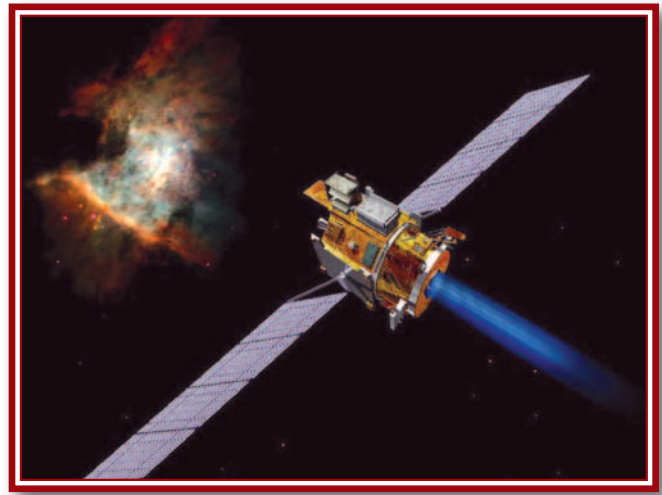
I russi, cercando di evitare l'impiego complesso dell'idrogeno criogenico, hanno adottato generalmente motori a ossigeno liquido e cherosene che hanno I_{sp} di circa 350 secondi, con cui sono stati ben capaci di realizzare efficaci lanciatori come la Sojuz che ha un primo stadio da più di 325 tonnellate di spinta al prezzo dell'utilizzo di 150 tonnellate di propellente che viene sparato via nei pochi minuti di accensione.

Va notato che questo ottimo lanciatore russo permette di portare un carico utile di appena un cinquantesimo della massa totale presente sulla rampa di lancio al suolo: un chilo in orbita con la Sojuz richiede quindi qualcosa come ben cinquanta chili di materiali di altissima tecnologia ed elevatissimi costi. Oggi altri vettori più moderni vantano risultati migliori che tendono ai trenta chili di lanciatore per chilo utile in orbita. Insomma i motori chimici bruciano rapidamente masse imponenti di propellente ed hanno la capacità di realizzare spinte eccezionali in pochissimo tempo, ecco perché ancora per un bel pezzo dovremo pensare che siano indispensabili nell'impiego spaziale, almeno per uscire dal fondo del pozzo gravitazionale in cui viviamo.

Vi è infatti la prima parte del volo, quella che da Terra ci porta in orbita bassa, che richiede uno sforzo immane, anche se per pochi minuti, e per ora non si vede come fare a meno dei razzi chimici. Se abbiamo però raggiunto una velocità e quota orbitale, ci si apre un ventaglio di soluzioni sempre più ampio a seconda della missione prevista. Oltre ai motori chimici si vedono molti reattori elettrici su diversi satelliti artificiali ed a bordo di sonde che ottengono la spinta voluta mediante l'accelerazione di un gas ionizzato.

Motori ionici e loro applicazioni

I motori a ioni hanno già mostrato le loro potenzialità non solo nelle manovre orbitali dei satelliti, ma anche nei viaggi di esplorazione. La sonda Deep Space 1, spinta dal propulsore ionico elettrostatico NSTAR (92 milli Newton con impulso specifico di 3000 secondi), è partita verso la fascia asteroidi nel 1998. Il



La sonda Deep Space 1 in volo

motore ha funzionato continuamente per due anni ed è stato spento, a fine missione, quando il serbatoio conteneva ancora il 10% di propellente.

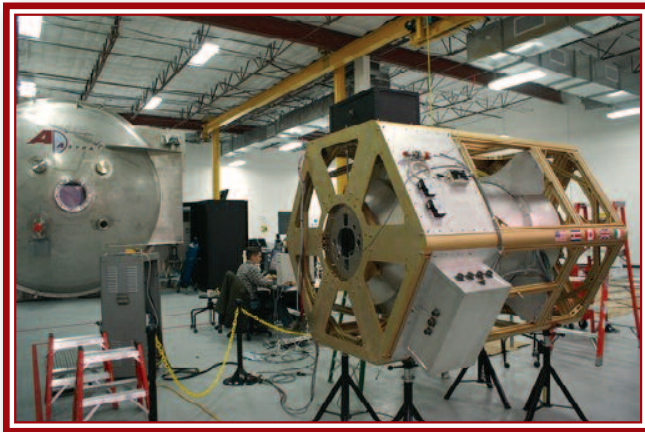
La spinta di 92 mN può sembrare disprezzabile, ma l'eccezionale durata nel tempo di tale piccola accelerazione fece comunque raggiungere velocità elevatissime alla sonda che si portò prima nei pressi dell'asteroide Braille e poi proseguì per fotografare la cometa Borrelly.

Ma già si stanno progettando motori ancora più efficaci, nel mondo, dagli americani, ai russi, dagli europei ai giapponesi ed ai cinesi, si immagina di poter raggiungere ben altri livelli di potenza e di realizzare il motore magneto plasma dinamico MPD. Si pensa di surriscaldare un gas fino alle temperature in cui tutto il propellente si tramuta in plasma, cioè raggiunge lo stato in cui la materia è costituita da cariche elettriche libere, in quanto l'altissima temperatura proietta in tutte le direzioni gli elettroni staccandoli dai propri nuclei atomici. Quando ogni atomo ha raggiunto questa condizione e si è scisso in ione positivo ed elettroni negativi si dice che la materia, divenuta plasma, è completamente ionizzata. Per raggiungere questa condizione sulla terra, a pressione atmosferica, occorrono temperature dell'ordine dei milioni di gradi che in natura si trovano nelle fornaci solari e che l'uomo sta cercando di replicare nelle macchine a fusione che promettono di soddisfare la fame di energia delle prossime generazioni.

Il plasma caldo è difficile da maneggiare in quanto è capace di fondere qualunque recipiente volessimo usare per contenerlo, si devono infatti creare le cosiddette bottiglie magnetiche cioè zone dove campi magnetici fortissimi mantengono il plasma lontano dalle pareti. Prima ancora di poter pensare quindi di accelerare gli ioni positivi in modo da ottenere una spinta per il nostro veicolo spaziale, dobbiamo spendere una notevole quantità di energia per difendere le pareti dell'ugello mediante questi campi magnetici.

I motori MPD intendono quindi non solo aumentare la velocità di efflusso del materiale “propellente” fino a valori una volta inimmaginabili, cioè fino alle decine di milioni di metri al secondo ottenendo così il vantaggio, a parità di spinta, di ridurre la massa espulsa rispetto a quella necessaria con i razzi chimici, ma anche di accrescere la massa del propellente che viene accelerato dal motore nell’unità di tempo e ciò fornirà valori di spinta oggi irraggiungibili.

Un progetto di cui sentiremo probabilmente parlare in un prossimo futuro è il VASIMR (Variable Specific Impulse Magneto-



VASIMR - 100 ai test in laboratorio

plasma Rocket) e su di esso fioccano già le polemiche perché la NASA, sotto la spinta del Presidente Obama, ha finanziato pesantemente tale progetto di ricerca, che al momento vede un prototipo operare in laboratorio mentre presto dovrebbe essere provato sulla International Space Station (ISS) per verificare se sia possibile utilizzarlo per contrastare la perdita di velocità causata dalle tracce di atmosfera presenti nell’orbita della stazione spaziale. Ogni anno infatti la manovra di riposizionamento in orbita richiede l’impiego di ben 7,5 tonnellate di propellente e quindi il poterne usare una piccola frazione ridurrebbe di una buona fetta il costo del mantenimento in orbita della ISS.

Il prototipo che sta funzionando è detto VASIMR-100 e richiede un alimentatore da 100 KW per fornire una spinta di 5 N, ma la società che lo sta sviluppando pensa che in futuro si potranno costruire propulsori che, utilizzando potenze mille volte superiori, forniranno una forte accelerazione continua che permetterà di viaggiare in tempi molto più brevi di quelli oggi previsti. Per esempio i tecnici stimano di poter realizzare un’astronave a propulsione ionica con equipaggio umano capace di compiere il viaggio Terra Marte in solo 39 giorni, invece dei 9 mesi mediamente previsti per l’orbita di Hohmann, generalmente impiegata, o dei 6-7 mesi attualmente previsti per una missione con equipaggio a bordo.

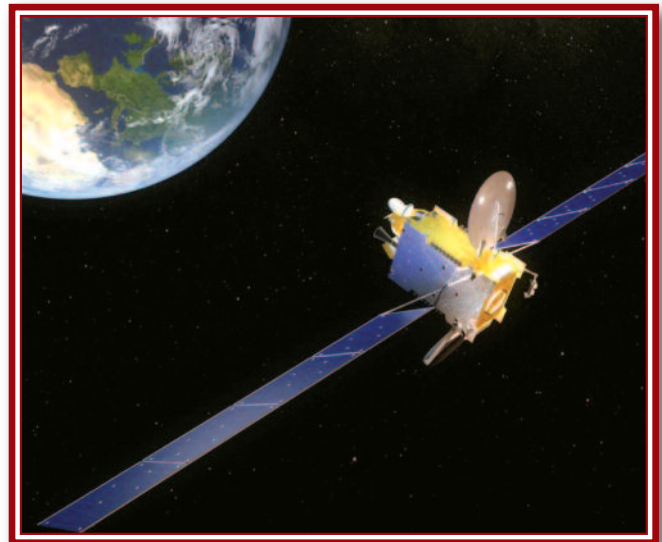
Una spinta forte e continua per tutto il viaggio permetterebbe di liberarsi dai vincoli delle lunghissime traiettorie ellittiche di cui

ha saputo indicare le potenzialità il nostro Gen. Crocco, inventore della ben nota fionda gravitazionale, tendendo ad un percorso molto più breve, per intenderci molto più rettilineo, verso il punto futuro della meta da raggiungere.

I detrattori del VASIMR ritengono però che tali potenze non saranno facili da installare in un veicolo spaziale, sia se si vorrà impiegare l’energia atomica sia se si sceglieranno i pannelli solari, infatti, per avere la spinta continua dei 5 KN di cui ci parlano i progettisti, occorrerebbero potenze di 100 MW, cioè potenze continue dell’ordine di quelle erogate da una delle più grandi centrali elettriche in uso oggi sul nostro pianeta. È meglio non pensare alla superficie dei pannelli solari corrispondenti a tali potenze che, presso la Terra, possono fornire poco più di 1 KW per metro quadrato, ma se si vuole andare verso Marte od oltre hanno prestazioni che diminuiscono rapidamente con l’aumento della distanza dal Sole.

Inoltre un’astronave spinta dal VASIMR, sparando quantità notevoli di materia elettricamente carica a qualche centesimo della velocità della luce, potrebbe risultare molto pericolosa per chiunque si trovasse a passare nelle zone calde di scarico del motore che saranno presumibilmente molto ampie.

Per ora quindi i propulsori elettrici non ci permettono di staccarci dal suolo ma promettono di migliorare la condotta di una missione spaziale perché riducono sostanzialmente la massa del propellente che ci si deve portare dietro.



Satellite Electra dell’ESA

L’ESA con il progetto Electra ha dato il via alla costruzione di un satellite per telecomunicazioni geostazionario che verrà introdotto in orbita bassa da un lanciatore standard ma si trasferirà fino all’orbita operativa con la sola propulsione elettrica e disporrà di solo questo tipo di propulsione per le manovre orbitali.

A parità di durata (circa 15 anni) il peso complessivo a carico del lanciatore viene così grandemente ridotto; il progetto, che dovrebbe vedere il primo prodotto di serie nel 2018, prevede di arrivare ad una riduzione della massa del satellite di circa il 40%, rispetto alla configurazione con propulsori chimici, con grandi benefici in termini di costo di lancio.

Per comprendere meglio il beneficio ottenibile basta pensare che in orbita geostazionaria si trovano generalmente satelliti di telecomunicazioni del peso dell'ordine delle 3 - 5 tonnellate in cui il motore di apogeo ed il suo propellente costituiscono circa il 40% della massa complessiva, gran parte della quale viene bruciata nei primi minuti di funzionamento dopo il rilascio dal lanciatore. Ecco che lanciatori fino ad oggi pensati per operare solo su carichi più piccoli da consegnare in orbita bassa, con l'avvento di questa innovativa architettura satellitare in cui la propulsione elettrica diminuisce notevolmente il peso a parità di prestazioni, possono trovare nuovi orizzonti di impiego e ridurre, per i clienti sparsi per il mondo, il costo dei servizi spaziali.

Il nostro lanciatore Vega, per esempio, potrebbe essere capace di partecipare a tali attività portando ordini propizi per le nostre maestranze di Colferro.

Prospettive future

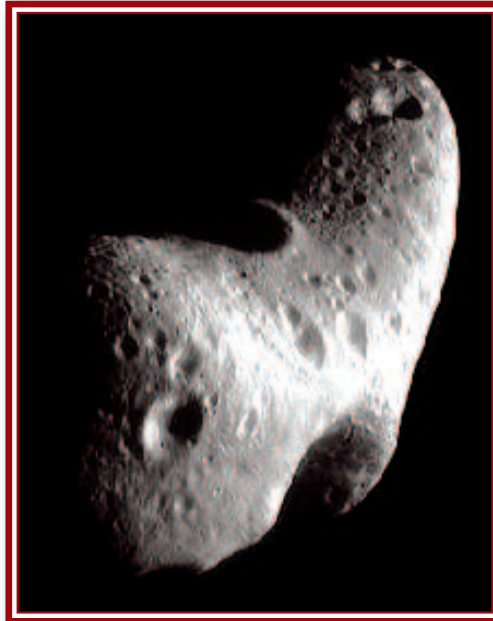
Forse è giunto quindi il momento di ripensare alle missioni spaziali viste come imprese in cui tutti i materiali necessari debbano necessariamente provenire dal nostro pianeta. Se consideriamo che un chilogrammo viene portato in orbita al prezzo dell'uso di almeno trenta chili di lanciatore, impianti e propellente, si vede che l'esplorazione spaziale o addirittura la migrazione di folle dal nostro pianeta non è sostenibile perché impoverirebbe in maniera drammatica le risorse del nostro pianeta. Basta che pensiamo non soltanto al peso dei corpi umani, ma a quanto è necessario per la loro sopravvivenza fisica e mentale, al cibo, all'aria, alla gestione dei rifiuti oltre al bisogno di avere adeguate protezioni dalle radiazioni solari e vediamo che portare anche un so-

lo uomo fino a Marte è un'impresa titanica, fattibile certo per la nostra tecnologia, fattibile come raggiungimento di un importante traguardo, di un ineguagliabile record tecnologico, ma non può essere l'inizio di una reale capacità operativa e continua, né l'inizio di una migrazione, in sicurezza, di masse di uomini e donne per fondare una colonia spaziale.

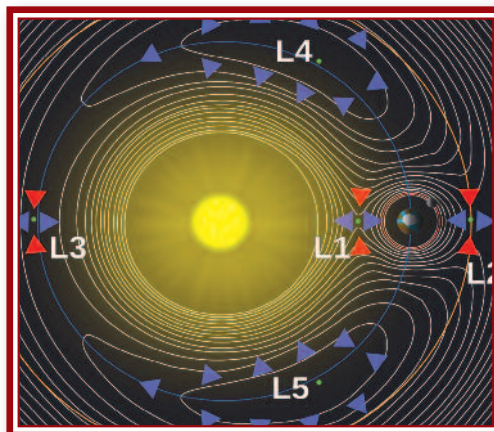
Ma perché dobbiamo portarci tutto da casa? Lo spazio è pieno di materiali e di energia solare e noi disponiamo ormai di tecnologie automatiche e semiautomatiche per estrarre minerali dagli innumerevoli corpi celesti più facilmente raggiungibili. Non è il momento di immaginare fabbriche in assenza di peso controllate da pochi uomini, anche in controllo remoto? Oggi possiamo pensare a sonde che, lentamente propulse da motori elettrici alimentati da pannelli solari, si aggirino pazientemente senza problemi di tempo alla ricerca di miniere spaziali sugli asteroidi. Possiamo immaginare materiali estratti ed inviati, con i propulsori

ionici, verso luoghi di raccolta e produzione, per esempio in uno dei punti di Lagrange da cui, come noto, si può uscire con Delta V minimi. Possiamo sviluppare una logistica dei satelliti in orbita terrestre, possiamo ripararli e rifornirli in questa fabbrica spaziale per allungarne la vita, possiamo inviarli ad un magazzino di parti di ricambio quando obsoleti. Possiamo cercare il propellente per i motori ionici nei ghiacci o nelle rocce degli asteroidi e delle comete e se volessimo impiegare anche l'energia dell'atomo potremmo trovare il necessario sulla Luna o dovunque i cercatori automatici lo dovessero individuare nei miliardi di asteroidi presenti nel sistema solare.

Possiamo infine sognare comode astronavi ampie, dotate di ogni comfort, assemblate nello spazio con materiali forniti dallo spazio, alimentate dal sole o da una centrale atomica, e capaci di venire a prendere i propri passeggeri ad un appuntamento in un'orbita bassa della Terra e portarli comodamente ed al sicuro verso il proprio luogo di lavoro o verso nuovi habitat dove impiantare nuove colonie umane.



Eros 433, uno degli asteroidi vicini alla Terra è lungo 30 Km e potrebbe, in futuro, ospitare una base al suo interno

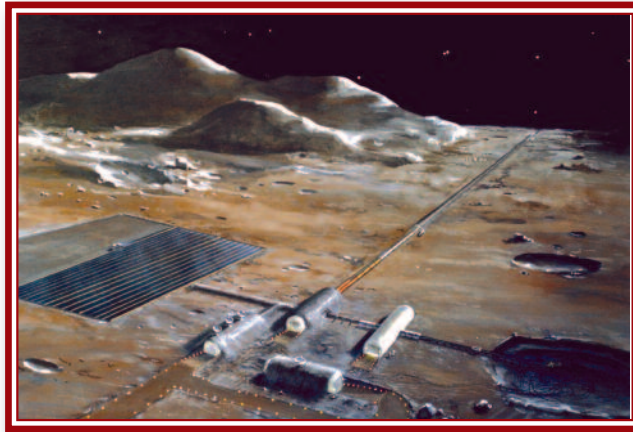


I 5 punti di Lagrange in cui un satellite sarebbe in equilibrio mantenendosi fermo rispetto alla terra

Centro Studi - Tematiche sullo SPAZIO

di Francesco Falcucci

Per rendere questo sogno realizzabile e condivisibile occorre però una sinergica volontà ed un vasto programma internazionale da mantenere e finanziare per molto tempo finché le sonde automatiche non abbiano trovato i materiali necessari e non li abbiano inviati nel luogo dove vorremo costruire il centro logistico spaziale e finché tale fabbrica non sia entrata in funzione con il minimo di supervisione umana possibile. La difficoltà tecnica da superare è certamente minore degli ostacoli politici che si possono presentare su questa strada che è la sola, secondo me, capace di aprire veramente le vie dello spazio al genere umano.



Una base lunare con una catapulta elettromagnetica (la lunga struttura protesa verso l'orizzonte). Elaborazione artistica. (NASA)

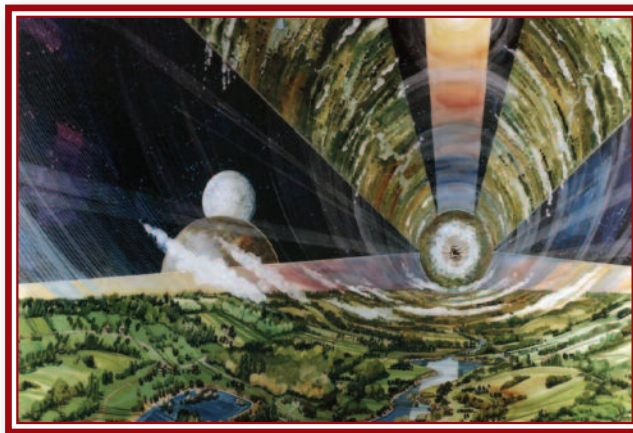
Una stazione di produzione, una fabbrica nello spazio, potrebbe esistere solo se un grande numero di nazioni si alleasse in questo sforzo ed accettasse di accollarsi gli enormi oneri iniziali concordando non solo sui finanziamenti, ma anche sul programma da mantenere per anni (esperienza, peraltro, già in corso con la ISS seppur su una scala nettamente minore).

Se scegliessimo, per questa base avanzata dell'umanità, il punto di Lagrange L4 vi troveremmo già un asteroide, il 2010 TK7 lungo 300 metri che potrebbe fornire la base iniziale di partenza con i primi materiali dell'insediamento produttivo, ma vicino alla Terra vi sono circa 15.000 asteroidi tra cui scegliere quello più adatto per minerali disponibili o per costo del volo per raggiungerlo. E se un asteroide fosse troppo lontano ma avesse caratteristiche utili, lo potremmo far avvicinare portandolo su un'orbita più favorevole per una base permanente mediante l'impiego di adeguati propulsori ionici. La Luna stessa, priva di atmosfera con composizione geologica simile a quella della Terra ma forza di attrazione molto più bassa, potrebbe facilmente fornire materiali estratti dal suo sottosuolo da lanciare verso la fabbrica mediante catapulte magnetiche ad energia solare.

Potremmo iniziare una nuova civiltà spaziale basata sull'energia solare che ci permetterebbe di gestire i vari manufatti in modo diverso da oggi: alla fine del loro ciclo vitale, potrebbero essere riportati con i propri propulsori elettrici alla stazione di manutenzione revisione e

rifornimento per essere da lì nuovamente posizionati ed impiegati senza l'enorme costo del lanciatore da terra. Anzi la fabbrica potrebbe lei stessa assemblare i nuovi satelliti che dovessero entrare in servizio ed inviarli alle loro posizioni operative in orbita senza bisogno di costosi lanciatori da Terra. Non vi sarebbero così i minacciosi rifiuti spaziali perché i numerosissimi vecchi satelliti, le corazze termiche, i motori e quant'altro è rimasto in orbita potrebbero essere recuperati da rimorchiatori ionici ad hoc e costituire, presso la fabbrica stessa, una ricchissima riserva di materiali preziosi per altri impieghi mentre al momento sono solo un grave pericolo per la navigazione spaziale e fonte di problemi a terra quando vengono attirati e precipitano al suolo.

Con la fabbrica in orbita sarebbe certo possibile realizzare vere astronavi o ampi habitat nelle viscere di adattabili satelliti ed asteroidi. Con tali ampi habitat, protetti dalle radiazioni spaziali, è pensabile che una popolazione numerosa possa lavorare in sicurezza e garantirsi un futuro e potremmo anche arrivare ad immaginare una reale efficiente colonizzazione umana all'esterno del tremendo pozzo gravitazionale in cui la natura ci ha fatto nascere. Potremmo vedere ampi insediamenti comodi e prosperi, capaci di accogliere masse di uomini e di donne, masse di famiglie con i loro sogni e con i loro bambini, senza dover tentare di rendere abitabile un altro pianeta come Marte, freddo, lontanissimo e desertico, senza atmosfera respirabile, sottoposto a forti radiazioni e che richiederebbe sforzi, secondo me, del tutto non sostenibili promettendo enormi difficoltà a fronte di uno sviluppo del tutto irrisorio.



Cilindro habitat proposto da O'Neil, lungo 30 Km con 3 Km di diametro, ruotando sul suo asse riproduce la forza di gravità terrestre

rebbe sforzi, secondo me, del tutto non sostenibili promettendo enormi difficoltà a fronte di uno sviluppo del tutto irrisorio.

Un ulteriore vantaggio da questo tipo di colonizzazione deriverebbe dal fatto che presto avremmo molti insediamenti in punti diversi e molto lontani dal nostro pianeta, da cui sarebbe più facile attivare metodi multipli di controllo ed avvistamento anticipato delle rocce potenzialmente pericolose per il nostro pianeta, ed inoltre disporremmo già nello spazio delle risorse, in termini di veicoli disponibili, mezzi ed uomini, per fronteggiare tale minaccia qualora malauguratamente si presentasse.

Il traguardo sembra allontanarsi

A dar credito ad alcune fonti di stampa, sembrerebbe che lo sbarco dell'uomo su Marte avverrà più tardi del 2030, data programmata dalla NASA all'inizio dell'attuale decennio. A tutt'oggi, infatti, non è ancora stata sperimentata, in condizioni reali d'impiego, la parte più importante dei mezzi e dei sottosistemi con cui dovrebbe essere effettuata l'impresa mentre, via via che gli studi e le simulazioni a terra procedono, aumenta la consapevolezza di quanto possa essere difficile l'impresa.

L'astronauta italiano Paolo Nespoli, in procinto di partire per la sua terza missione sulla Stazione Spaziale Internazionale, in una recente intervista rilasciata al mensile Focus, a proposito del viaggio verso Marte ha dichiarato: “quando ho iniziato a fare l'astronauta sentivo dire: tra 15 anni andremo su Marte. Sono passati 20 anni e si dice ancora: tra 15 anni saremo su Marte. Finché non si comincia saremo sempre a 15 anni dalle missioni umane su Marte”.

In realtà per la NASA il programma risulta in fase avanzata di sviluppo, anche se i problemi

da superare per la riuscita dell'impresa sono ancora moltissimi: a parte la sperimentazione del sistema di lancio e di trasporto, che dovrà consentire la discesa sul suolo marziano di un veicolo che potrebbe pesare più di 40 tonnellate, dovranno essere trovate (considerata la lunghezza del viaggio calcolata in 7/8 mesi per la sola andata) soluzioni efficaci per la protezione dell'equipaggio dalle radiazioni cosmiche e per la mancanza di gravità che comporta la perdita di massa ossea e muscolare, difficile da compensare, trattandosi di una missione di lunghissima durata. Sempre riguardo alla salute dell'equipaggio, vi è da considerare inoltre che molto complicata sarebbe la possibilità di cure a seguito di eventuali malattie o incidenti durante il viaggio. Serio problema infine sarà rappresentato dallo spazio limitato a disposizione degli astronauti, con possibili danni psicologici, alterazione delle percezioni sonno/veglia e i probabili momenti di tensione sarebbero difficilissimi da risolvere, mancando la possibilità di un sia pur minimo isolamento.

Pur ammettendo che tutti i problemi citati, a cui se ne potrebbero aggiungere molti altri, potranno trovare adeguate soluzioni

attraverso le sperimentazioni in corso e gli sviluppi tecnologici dei prossimi anni, l'aspetto più importante del programma resta legato ai costi: attualmente infatti non è possibile fare una stima di quanto costerà “l'impresa Marte”. Potrebbe essere fissato un tetto massimo (all'inizio del programma venne ipotizzato un budget di almeno 100 miliardi di dollari), ma cosa accadrebbe una volta che questo limite fosse raggiunto, mentre l'obiettivo si presentasse ancora lontano? Per ripartire i costi, potrebbe essere ricercata una partecipazione internazionale più allargata, ma quale sarebbe la bandiera che verrebbe collocata sulla superficie di Marte e come scegliere la nazionalità dell'equipaggio? Ricordiamo che si tratta della più importante impresa della storia dell'umanità e nessuno dei Paesi partecipanti farebbe spontaneamente un passo indietro.

Passando a parlare del sistema di trasporto, le missioni preliminari che prevedono di inviare equipaggi umani in orbite alte attorno alla Luna, saranno effettuate con il sistema denominato

Orion-Multi-Purpose Crew Vehicle il quale avrà una architettura concettualmente simile a quella che ha consentito nel 1969 lo sbarco sulla Luna, naturalmente aggiornata alla luce del progresso degli ultimi decenni, e comporta quindi: l'impiego del nuovo lanciatore “pesante” della NASA (SLS-Space Launch System) che dovrà portare, su un'orbita a circa 35.000 km



sopra la Terra, un “modulo di servizio” e il “modulo equipaggio”. Il modulo di servizio (ESM- European Service Module) sarà realizzato dall'Agenzia Spaziale Europea e, collegato alla navicella che ospiterà l'equipaggio, dovrà fornire il sistema di propulsione per raggiungere l'orbita lunare, l'energia elettrica, tutti i rifornimenti, l'apparato di controllo termico e l'aria per la respirazione.

La NASA prevede che l'intero complesso sarà sperimentato attraverso due missioni esplorative. La prima (EM-1 Exploration Mission 1) dovrebbe essere realizzata nel 2018, non avrà equipaggio e servirà per testare le prestazioni del veicolo Orion attraverso il suo posizionamento in un'orbita alta intorno alla Luna e il rientro sulla Terra. La seconda missione (EM2), con equipaggio (forse di 4 membri), è programmata per il 2021 e anch'essa prevede una traiettoria alta intorno alla Luna e il ritorno sulla Terra. Il successo di queste missioni e di altre che seguiranno (attualmente ne sono programmate 8, fino al 2030), consentirà finalmente la realizzazione della prima missione umana oltre l'orbita lunare e il viaggio verso Marte.

Centro Studi - “Andar su Marte?”

di Angelo Pagliuca

Per tale obiettivo il sistema Orion dovrà essere integrato dalla parte che consentirà alla navicella equipaggio di scendere e lasciare la superficie del pianeta al termine della missione e consentire il riaggancio con una sezione orbitante, per poi intraprendere il viaggio di ritorno.

Questa parte della missione, di cui si leggono meno notizie, è forse la sfida ingegneristica più importante del programma, tanto da essere considerata una “missione nella missione”. Infatti, far scendere sulla superficie di Marte un mezzo pesante alcune decine di tonnellate è molto più complicato rispetto alla Terra.

È opportuno, a tal proposito, ricordare che Marte ha un'atmosfera molto rarefatta, ma sufficiente per provocare il surriscaldamento di un veicolo che l'attraversa, il quale necessiterà quindi di uno scudo termico, mentre non può essere sfruttata per ridurre di molto la velocità di caduta libera del mezzo. Motivo per cui l'atterraggio dovrà

avvenire in modo controllato avvalendosi di motori a razzo, che richiederanno una rilevante quantità di propellente. Proprio la necessità di propellente, sia per la discesa e molto più ancora per la fase relativa al momento di lasciare la superficie del pianeta, rappresenta un ulteriore problema, in quanto difficilmente il relativo peso (si calcolano alcune decine di tonnellate), secondo alcuni esperti, potrà essere trasportato dalla Terra all'inizio della missione. Allora una prima soluzione potrebbe essere ottenuta con l'invio in precedenza sul pianeta di un veicolo carico di propellente, costituito ad esempio da metano ed ossigeno liquidi, da trasferire successivamente sul modulo di decollo degli astronauti. Una alternativa, che appare meno fattibile, potrebbe prevedere la produzione del propellente “in loco”, ricavandolo dalle sostanze (anidride carbonica e acqua) che risultano presenti nell'atmosfera e nel sottosuolo del pianeta, attraverso processi, semplici sulla Terra, ma certamente molto complicati da effettuare su Marte e che richiederebbero la disponibilità di pesanti attrezzature. Entrambe le soluzioni, oltre a presentarsi di non facile attuazione, allungerebbero inoltre notevolmente i tempi della missione.

È necessario aggiungere che, accanto ai mezzi principali, per conseguire l'obiettivo finale, dovranno essere sviluppati numerosissimi sottosistemi, quali ad esempio nuove tute spaziali meno ingombranti delle attuali, più leggere, resistenti e confortevoli, capaci di garantire la migliore protezione dai raggi cosmici, lunga autonomia e di rendere più agevoli gli eventuali spostamenti sul suolo marziano. Data la lunga durata della missione dovranno

inoltre essere predisposti cicli ecologici chiusi, in grado di riciclare i “prodotti di scarto” per ridurre i costosissimi trasferimenti dalla Terra di acqua, ossigeno e alimenti. E ancora implementati nuovi sistemi di comunicazione, più veloci e affidabili, per mantenere stabili i collegamenti con la Terra; al riguardo sono allo studio sistemi laser capaci di fornire un flusso di dati centinaia di volte più veloce dei sistemi attuali.

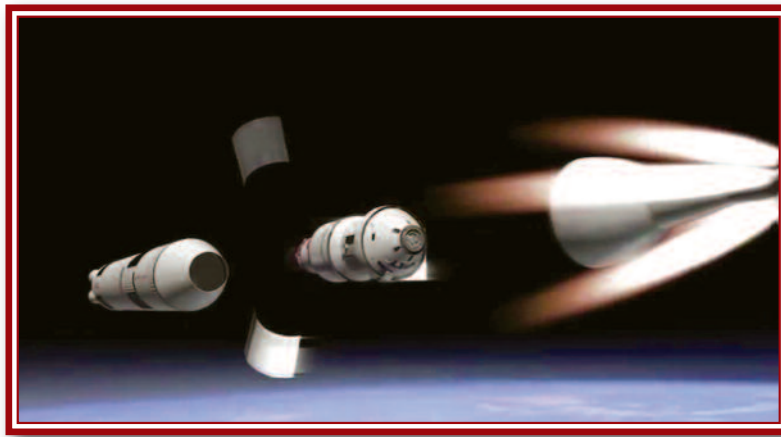
Per comprendere meglio la complessità dell'intero progetto, va ricordato ancora che Marte, pur essendo considerato potenzial-

mente idoneo ad ospitare missioni umane, è un luogo ostile, distante circa 55 milioni di km dalla Terra nel periodo di massima vicinanza, con finestre di lancio favorevoli che si ripetono ad intervalli di circa due anni. Presenta temperature variabili dai 20°C all'equatore con minime che raggiungono i -140°C; la gravità risulta circa 1/3 rispetto a quella terrestre. L'atmosfera del pianeta è composta per il 95% da an-

idride carbonica e per il 5% da azoto, argon, ossigeno (0,13%), tracce di vapore acqueo, metano e altri gas inerti; essa è molto rarefatta (1% della pressione terrestre) e questo costituisce un grosso problema per quanto riguarda la protezione degli uomini dalle radiazioni cosmiche. Infine, la superficie è flagellata da venti che trasportano grandi quantità di polveri che metteranno a dura prova gli esploratori e i mezzi che saranno inviati sul pianeta, specie se la loro permanenza sul suolo non sarà breve.

Queste, a larghe linee, sono le notizie reperite sul programma per la conquista del “pianeta rosso”, che portano a comprendere il più che probabile slittamento dei tempi di esecuzione inizialmente previsti. Ritardo reso ancora più plausibile se si considera, da ultimo, che la NASA attualmente non dispone ancora di una propria capsula spaziale per trasportare uomini e materiali dalla Terra alla Stazione Spaziale Internazionale ed è ancora costretta ad “acquistare passaggi” sulla Soyuz russa, sembra al costo stimato di 70-80 milioni di dollari per un viaggio A/R.

Appare allora meno stravagante il progetto denominato Mars One, proposto alcuni anni fa dal fisico premio Nobel olandese G. Hoof, che prevede di far sbarcare su Marte 2 uomini e 2 donne disposti a rimanerci stabilmente (al limite tutta la vita) in un viaggio di sola andata e che sarebbero raggiunti ogni 2 anni da altri 4 colonizzatori. Naturalmente in questo caso dovrebbero essere spediti in precedenza alcuni moduli senza equipaggio, contenenti scorte logistiche e attrezzature per consentire la sopravvivenza dei “colonizzatori”.



EM-1 Exploration Mission 1

Mutilati e invalidi di guerra o per servizio

(ex art. 57 comma 3 L. n. 833/78 e art. 13 c.6 D.L. n. 463/83)

Allo scopo di dirimere dubbi e perplessità si forniscono alcuni chiarimenti circa i requisiti necessari per accedere alle cure termali.

Ogni iscritto al Servizio Sanitario Nazionale, ha diritto ad usufruire di un ciclo di cure (uno solo in un anno) che sono interamente a carico del SSN limitatamente alle patologie in grado di trarre beneficio da questi trattamenti. Per ottenere il diritto d'accesso alle cure si deve essere in possesso di un certificato, rilasciato dal proprio medico curante (la prescrizione deve essere compilata sulla ricetta rosa, quella appunto che hanno i medici di famiglia) o da uno specialista in una delle patologie trattate, a condizione che sia in possesso dell'apposito ricettario.

Il primo e importante presupposto è che nella ricetta venga ben specificata la diagnosi per quella patologia che il paziente intende curare attraverso i trattamenti termali.

Il Ministero della Sanità, oggi Ministero della Salute ha pubblicato, allegato al D.M. 15 dicembre 1994 e richiamato da un successivo decreto nel Marzo del 2001, l'elenco delle patologie curabili appunto con le acque termali. Nella richiesta dovrà essere indicata la diagnosi corrispondente ad una delle patologie di cui all'elenco del citato decreto.

Il medico delle Terme, al contrario di quanto si crede, non è un "figurante" ma rappresenta un'importante soggetto di riferimento per il paziente che si accinge ad intraprendere un percorso terapeutico in un centro termale perché qualora egli riscontri nella ricetta prescrittiva una differenza tra la patologia da trattare e le cure suggerite, può rivolgersi egli stesso al medico referente della Asl di appartenenza del paziente e concordare con lui all'istante eventuali modifiche senza però modificare la diagnosi fatta precedentemente dal medico di famiglia o dallo specialista.

Categorie Protette

Tutti coloro che appartengono alle Categorie Protette (invalidi di guerra, di servizio, ciechi, sordomuti, invalidi civili con una percentuale che supera i due terzi), hanno diritto ad usufruire nel corso dell'anno, di un ulteriore ciclo di cure specifico, previa dichiarazione, nella parte posteriore della prescrizione e sotto la propria responsabilità, di non aver usufruito nel corso dell'anno di un altro ciclo di cure specifico a carico del Servizio Sanitario Nazionale oppure di essere in possesso dei requisiti per ottenere il diritto d'accesso ai trattamenti previsti per la categoria.

Auspiciando di aver fornito alcuni elementi di chiarezza si resta a disposizione della compagine associativa per dirimere eventuali perplessità.

Vincenzo Ruggieri

Un socio Tenente di cpl dell'Aeronautica scrive:

Come da contatto telefonico le espongo brevemente la mia situazione.

Ho prestato servizio nell'Aeronautica Militare quale Ufficiale di Complemento AAr dal 01.04.1983 al 31.07.1986 congedato con il grado di Tenente.

La circolare dell'INPDAP n.20 del 18.9.2009 (link allegato) all'art. 3.4 riporta "...gli aumenti dei periodi di servizio (max 5 anni per ogni 3 di servizio prestato) sono computabili (riscattabili) a titolo in parte oneroso, anche per periodi di servizio comunque prestato."

Mi sono interessato all'INPS di Siena e al CAF dell'ACLI di Siena... ma non mi hanno dato una delucidazione in merito...

Avendo effettuato oltre i 3 anni di servizio volevo sapere se è possibile riscattare un ulteriore anno di contribuzione figurativa.

RISPOSTA

In esito al quesito formulato si precisa che i servizi prestati dal 1.1. 1958 ancorché di complemento sono validi ai fini pensionistici senza necessità di riscatto.

Infatti con L 2/4/1958, n. 322 tutti i lavoratori, compresi gli ufficiali di complemento, da tale data sono stati assoggettati alla ritenuta previdenziale conto tesoro.

Per il relativo riconoscimento e ricongiungimento è sufficiente presentare all'INPS la copia dello **Stato di Servizio** o, in alternativa, una dichiarazione rilasciata dalla competente autorità attestante il periodo di servizio prestato presso il Minidifesa.

Se si possiede il PIN è possibile accedere al sito INPS e compilare la domanda di accredito on line.

Non risultano riscattabili ulteriori anni oltre quelli di servizio effettivamente prestato.

Vincenzo Ruggieri

Inps Richiesta Pin

Per richiedere un pin, i dipendenti pubblici devono andare sul sito ufficiale dell'Inps e cliccare sul bottone **IL PIN ONLINE**

Una volta dentro, il portale offre la possibilità di ottenere il primo pin, un pin nuovo in caso di smarrimento oppure attivare il proprio pin. Inoltre, è presente in questa pagina un ulteriore servizio per la conversione del pin. Infatti, alcuni servizi online, quali ad esempio le domande di prestazioni, necessita che il PIN sia di tipo dispositivo.

Assemblea Generale Soci ANUA 2017

Con le immagini riportate in queste pagine dedicate all'Evento ANUA Veneziano la Redazione ha inteso esemplificare in piccola parte i piacevoli ed interessanti momenti vissuti dai 112 partecipanti. Sono immagini che raccontano visivamente il risultato di un grande impegno per il quale va riconosciuto con gratitudine un incommensurabile merito organizzativo ai Soci Zandonà, Passaro e Lagumina. Un grazie vivissimo non solo dai partecipanti ma dall'intero Sodalizio.



L'ANUA a Venezia - 14/16 giugno 2017



Le foto di questa e della precedente pagina sono state scattate nelle sale di Palazzo Cornoldi (E.I.), nella Chiesa di Santa Maria della Visitazione al concerto dedicato all'ANUA da "I Virtuosi Italiani", all'Arsenale ed al Museo Navale.



100 Anni dei Gruppi Caccia

I Velivoli dal 1917 '30 '40 '60 '80 2000 2017



13° Gruppo Caccia

Costituito il 10 novembre 1917 a Marcon, Venezia, è il primo Gruppo di Volo dell'Aeronautica su F-35.



XII Gruppo Caccia

Costituito il 10 maggio 1917 a Belluno, fu un gruppo da osservazione e fotografia aerea fino al 1941.

Dal 1966, quando fu inquadrato nel neocostituito 36° Stormo, ha assicurato il servizio di allarme su F-104S, Tornado ADV e oggi su F-2000 "Typhoon".



F-16 ADF "Fighting Falcon" (X Gruppo Caccia)



Tornado ADV (XII Gruppo Caccia)



X Gruppo Caccia

Dal 1931 fino al dopoguerra, il X Gruppo è stato inquadrato come Gruppo di Volo del 4° Stormo, dotandosi anche dei primi caccia a reazione come gli F-86.

Dal 1967, è stato Gruppo di Volo del 9° Stormo su F-104S, del 37° Stormo su F-16 ADF, per poi giungere al 36° Stormo su F-2000 "Typhoon".



F-86 Sabre (X Gruppo Caccia)



F-104 Starfighter (XVII Gruppo Caccia)



XVIII Gruppo Caccia

Costituito il 24 dicembre 1917 a Taliedo, Milano, ha partecipato alle azioni di bombardamento durante la Grande Guerra. Sciolto nel dopoguerra e ricostituito nel 1931, si è occupato di ricognizione tra gli anni '50 e '70.

Dal 1984, è inquadrato come Gruppo di Volo del 37° Stormo e, da allora, ha svolto servizio di allarme con F-104S, F-16 ADF e F-2000 "Typhoon".



Macchi M.C.202 "Falco" (IX Gruppo Caccia)



IX Gruppo Caccia

Costituito il 10 aprile 1917 a Villaverla, Vicenza, ha iniziato la propria attività su velivoli da ricognizione, per poi dotarsi di caccia dal Fiat C.R.1 fino all'Eurofighter.

Dal 1931 è inquadrato come Gruppo di Volo del 4° Stormo e oggi è dotato di F-2000 "Typhoon".



Fiat C.R.1



Fiat C.R.32 (I Gruppo Caccia)

X Gruppo Caccia - le origini

Costituito il 10 aprile 1917 a Pasian del Prato, Udine, su 6 Squadriglie. Tra queste, la 91ª Sq., formata l'1 maggio, è la celebre "Squadriglia degli Assi", comandata da eroi come Francesco Baracca e Fulco Ruffo di Calabria. I suoi componenti personalizzavano il lato sinistro della fusoliera e raffiguravano un Grifo rampante sul lato destro, simbolo ancora oggi presente nello Stemma araldico dell'Aeronautica.



SPAD di Fulco Ruffo di Calabria e di Francesco Baracca (X Gruppo Caccia)