

# *Il* CORRIERE *dell'* AVIATORE



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

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



*Lago di Bracciano – sedime Idroscalo Vigna di Valle*

*Museo dell'Aeronautica Militare*

*Inaugurato il 24 maggio 1977 alla presenza  
del Presidente della Repubblica On. Giovanni Leone,  
custodisce velivoli e motori che rappresentano  
l'evoluzione della Forza Armata in Italia*

*Dettagli e cenni storici in Art. a pag. 44*

*N. 9-10/2019*

# IL CORRIERE dell'AVIATORE

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

**N. 9-10 Settembre-Ottobre 2019**

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

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

Direttore editoriale  
**Claudio Debertolis**

Direttore responsabile  
**Mario Tancredi**

Redazione

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

Segretario Generale ANUA

**Norberto Vassalli di Dachenhausen**

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

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



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

Stampato nel mese di settembre 2019

Numero di 52 pagine

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

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

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

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

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

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

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

## In questo numero:

pag. 1-3 – *Editoriale*

### pag. 4-9 **Evidenze particolari dell'Aeronautica Militare**

- *Beyond, andare oltre nello spazio* – di Ufficio Capo SMA
- *Il PISQ* – Poligono Sperime.le e di Addestr.to Interforze
- *Difesa Collettiva* – UPI – Cap. Liberata D'Aniello
- *Cyber Security: prospettive della Difesa* – conf. al 51° Str.

### pag. 10-18 **Avvicendamento in Comandi dell'A.M.**

- *Al Vertice del Comando Squadra Aerea*
- *Al Quartier Generale del Comando Scuole A.M./3ª R. A.*
- *Al Quartier Generale del COMAER – Roma*
- *Al Comando del 6° Stormo di Ghedi*
- *Al Reparto Volo della 46ª Aerobrigata – Pisa*
- *Al Vertice del Reparto DAMI – Poggio Renatico*
- *All'11° Reparto Manutenzione Velivoli – Sigonella*
- *Al 72° Stormo – Frosinone*
- *Al Reparto Medicina Aero-Spaziale – Pratica di Mare*
- *L'ANUA a cerimonie di Gioia del Colle e Taranto*

### pag. 19-26 **Ricordi... Riflessioni... Sentimenti**

- **STORIA DA SANTO SPIRITO (BA)** (di Gb. Cersosimo)
- *Tramonti.* (di Sergio Bedeschi)
- *Palestra di Pensiero* – ANUA Napoli
- *Saluto di commiato al Generale M. Travaini* (di A.Stoto)
- *Il G59 e la ragazzina dal costume fucsia* – di L. Forzani
- **DOMENICO MONDELLI: IL GENERALE NERO**

### pag. 27-30 **Il Decollo di un Varo di Poppa** (di G. Lenzi) **VOLATI PIÙ IN ALTO**

### pag. 31-36 **STUDI E PROGETTI**

- **Breve Storia dell'inquinamento dell'Aria**  
di A. Pagliuca
- **S.A.P.R. Quell'oscuro oggetto del desiderio**  
di G. Lenzi
- **La BOCCONI studia l'Aeronautica Militare**  
di A. Colot

### pag. 37-38 **Illustri personaggi dell'Aviazione:**

**FRANK WHITTLE**  
*Aerei importanti ma poco noti:*  
SIAI S.M. 91/92 (a cura di Guido Bergomi)

### pag. 39-43 **LE PRIME COMPAGNIE AEREE ITALIANE** (di Luciano Sadini)

### pag. 44-46 **Il Museo Storico dell'Aeronautica Militare** (Autore: Cap. Debora Corbi)

### pag. 47-III di cop.

**20° Anniversario del Circolo della P.A.N.**



## Editoriale

Come avevo accennato nel numero scorso, mi sta a cuore questa volta effettuare delle considerazioni sulla nostra industria della Difesa, partendo dalle mie esperienze professionali ed esprimendo alcune riflessioni. Spazierò qua e là liberamente, intendo poi approfondire alcuni temi più sistematicamente in tempi successivi. Sosterrò cioè con ragionamenti e dati di fatto più approfonditi, ciò che oggi dirò come lancio sparpagliato di sassi nello stagno.

Mi piace parlarne perché lo ritengo un argomento chiave della Sicurezza del Paese, cui la nostra vita si è dedicata. Certamente la vita dei soci ANUA è sempre dedicata in un modo o in un altro alla Sicurezza del Paese. È il nostro credo.

L'Italia ha una grande tradizione manifatturiera anche nel campo della Difesa e in particolare la nostra industria aeronautica ha tradizioni e capacità risalenti alla nascita del volo umano. Il secondo conflitto mondiale ha creato una gravissima discontinuità alla crescita delle nostre capacità, ma la rinascita post bellica ci ha riportato a livelli generalmente ragguardevoli e in alcune nicchie addirittura da primato. Oggi però, e da qualche tempo, intravedo un rallentamento, una involuzione che mi lasciano molto preoccupato. Ci sono numerosi fattori che contribuiscono a questo stato, ma la causa prima è unica: una certa disattenzione dei responsabili del Paese. Questa disattenzione pian piano lascia sgretolare le delicate competenze che si sono formate e sono ancora diffuse nella grande industria come nelle PMI della Difesa.

Intendiamoci, la costruzione di sistemi d'arma non è mai stata popolare presso l'opinione pubblica e il supporto politico e governativo non è mai apparso entusiasta di esprimersi. Ma in realtà, dietro una apparenza distaccata, molti responsabili avevano una piena consapevolezza della importanza di questo settore e hanno contribuito ad elaborare leggi, procedure e prassi che hanno consentito un forte sviluppo delle abilità tecnologiche nazionali.

Ora questo agire "di nascosto" è stato molto efficace, e potrei fare numerosi esempi. Certo però non ha creato la giusta cultura. Una cultura che dica: ehi, è giusto fare così, creare condizioni normative e assicurare finanziamenti che consentano lo sviluppo della Industria della Difesa.

Tutti devono capirlo. È nell'assoluto interesse del Paese. Non c'è da vergognarsi.

La mancanza di questa cultura e l'evoluzione della politica può creare situazioni in cui questo modo di agire "nascosto", viene meno per un semplice cambio generazionale e metodologico. Ciò causa immediati danni che rimangono anch'essi nascosti, almeno per un po', finché è troppo tardi per rimediare.

Ritengo che sia ciò che sta avvenendo, da qualche anno ormai. E non desidero limitarmi al settore politico, non voglio innescare una identificazione con parti politiche, in realtà la mancanza di continuità riguarda anche alcuni tecnici che nei ministeri si rassegnano a lasciare cadere prassi consolidate. In un certo senso riguarda anche noi.

Infatti per strano che sia, questa mancanza di cultura e la popolarità dell'industria della Difesa riguarda anche un certo atteggiamento diffuso in personale delle Forze Armate. Quello dei cosiddetti "puri operativi" che vedono nell'industria un qualcosa di poco limpido e avvertono un pericolo di contaminazione nell'occuparsene. Ho dovuto spesso affrontare questa mentalità e a tutti i livelli. È una realtà che non ha fatto mai gravi danni, anche perché portata avanti da ottime persone in perfetta buona fede. Esse infatti generalmente si occupavano di questioni strettamente operative. Oggi però, davanti a un pericolo di sgretolamento di capacità industriali nazionali, i danni potrebbero esserci e tutti i militari dovrebbero avere una piena consapevolezza del pericolo. Io affermo il principio che un militare si deve occupare direttamente di chi gli fornisce i mezzi per operare. E scegliere e comprare non basta certo. È necessario poter contribuire al buon sviluppo organizzativo e comportamentale dei fornitori principali e dare attenzione anche a tutto il tessuto industriale sottostante.

Ho analizzato le ragioni di chi non la pensa così, con cui ho avuto della dialettica sino alla fine della mia carriera. Mi sono reso conto che ciò è dovuto più a mancanza di opportunità di conoscenza che a una maturata convinzione. Il mio particolare iter di carriera mi ha posto a contatto con la nostra Industria nazionale fin da capitano (contatti inizialmente choccati). Successivamente ho avuto una continuità di esperienza, nei vari incarichi suc-



## Editoriale

cessivi, piuttosto rara. Per questo ho potuto riflettere molto, e senza variazioni di tema, su quello che stavo facendo e sono stato in grado di unire teoria e pratica nel mio impegno quotidiano.

La teoria è abbastanza chiara, quasi banale. La capacità industriale è un fattore di potenza di un Paese, per la sua capacità di produrre ricchezza e livello di influenza della Nazione. In particolare il settore della Difesa conduce allo stato dell'arte dell'altissima tecnologia; è un moltiplicatore di forza che ne fa un chiaro elemento di potenza militare.

La potenza militare di un Paese cioè non si può infatti basare soltanto sulle proprie Forze Armate, per quanto efficienti, ben addestrate ed equipaggiate esse siano. Solo la capacità industriale può dare base, continuità e forza alle attività di predisposizione e mantenimento dello strumento militare. Giova ricordare il pensiero dell'Ammiraglio Yamamoto, il quale conosceva gli Stati Uniti, dove aveva studiato, e prevedeva bene che, in una guerra, il pur perfetto apparato bellico giapponese sarebbe crollato alla distanza, proprio per la mancanza di una potenza industriale correlata. Per questo aveva elaborato il progetto di Pearl Harbour: colpire a sorpresa, annientare i mezzi bellici principali e concludere lo scontro prima che quella potenza industriale si dispieghi. Progetto fallito sia per l'assenza delle portaerei in rada, in quell'attacco, sia per la pronta risposta di un apparato che rimpiazzava e incrementava i mezzi distrutti con ratei impossibili alla realtà nipponica. E per di più era capace di sviluppare l'arma nucleare.

Il fatto che l'industria della Difesa sia un evidente fattore di potenza e sicurezza, accanto alle Forze Armate, mi porta appunto ad affermare quanto detto sopra. Una organizzazione militare in un Paese avanzato deve avere delle competenze di natura tecnica per interfacciarsi con la propria industria, indirizzarla con requisiti adeguati, ed avere anche un potere di controllo e influenza sui processi di sviluppo e non solo sui risultati.

Ebbene, sempre nell'ambito di quella attività non palese fatta da politici sensibili e competenti, devo dire che le normative in vigore danno una piena facoltà alle Forze Armate di effettuare questa attività di controllo e indirizzo. Danno al Ministero della Difesa gli strumenti per

controllare i processi, per elaborare una politica industriale della Difesa, per stabilire alleanze internazionali su sviluppi di sistemi d'arma comuni. Tutto ciò si è consolidato con la riforma Andreatta: la legge sui vertici del 1997. Con una perfetta lucidità di pensiero, dopo avere analizzato e dibattuto internamente a lungo le problematiche del Dicastero, Andreatta concepì un sistema con i due vertici tecnici che complementavano le loro azioni verso la creazione di uno strumento militare attento a tutti i fattori di potenza: il Capo di Stato Maggiore della Difesa, Comandante pieno delle Forze Armate è responsabile della loro preparazione e della elaborazione dei requisiti degli equipaggiamenti; il Segretario Generale della Difesa è responsabile dell'approvvigionamento di tali mezzi, ma con il dovere aggiuntivo di utilizzare tale azione per difendere e sviluppare la capacità produttiva del Paese. Ha inoltre piene responsabilità nelle relazioni internazionali, dotato di passaporto diplomatico.

Tutto ciò è armonizzato con il resto delle strutture dello Stato, in particolare con il Ministero dell'industria, con gli Esteri, con il Tesoro, con la Ricerca e sotto il controllo parlamentare.

Posso affermare che sono stato testimone di periodi felici in cui la cooperazione tra le varie articolazioni statali e la dialettica con la controparte industriale, ha prodotto risultati estremamente positivi in crescita tecnologica, acquisizione di know-how, importanti rapporti internazionali nel settore. Ci si è mossi da manuale, come un grande e consapevole Paese.

Non tutto è filato liscio, ho avuto la visione di risultati finali che non coincidevano con la percezione quotidiana che invece sembrava esprimere contrasto, dubbio, scoramento, discussione sugli obiettivi, battaglie continue. Però era come se una intelligenza immanente e collettiva alla fine dirigesse tutto verso un buon esito, superando apparenti discrepanze.

Se oggi guardiamo il livello di efficacia e operatività soltanto della nostra Aeronautica e la confrontiamo con quella degli anni 70 e inizio 80, questo risultato finale balza agli occhi. Allora non eravamo in grado di operare efficacemente oltre i confini nazionali e mancavamo di dotazioni essenziali. Spesso supplivamo con ingenua inventiva e improvvisazione alla carenza di mezzi. Oggi sia-



## Editoriale

mo veramente in grado di affrontare qualsiasi situazione operativa, e lo abbiamo potuto dimostrare sul campo.

L'Aeronautica di oggi e il risultato di un intenso lavoro che ha visto tutte quelle articolazioni dello Stato contribuire al momento giusto a realizzarla, grazie ai meccanismi messi in piedi da una classe politica e tecnica competente. L'Aeronautica ha oggi tutto quello che serve per operare dovunque nel mondo, analizzare gli scenari operativi, intervenire con i mezzi più adeguati, inserirsi in apparati interforze e internazionali con un contributo da protagonista.

Allora perché sono preoccupato, perché non godo di questo risultato in cui anch'io ho potuto dare il mio piccolo contributo?

Perché proprio la mia esperienza e conoscenza di dettaglio mi fa intravedere delle crepe in questo sistema che fino a poco tempo fa ha funzionato, senza essere sostenuto da una precisa cultura della sicurezza e difesa. Oggi alcuni equilibri sono saltati, interrelazioni ministeriali sono diventate più conflittuali, alcuni contrasti portano alla paralisi e la competenza non sembra più essere un fattore importante per definire degli obiettivi.

Non è un vero problema delle Forze Armate questo. La stabilità e la continuità che un apparato militare sa dare alle sue capacità, il passaggio codificato di conoscenze tra generazioni, rende impossibili cambiamenti comportamentali di rottura. Da noi la competenza e la preparazione è ancora un fattore tenuto in "qualche" considerazione.

Ma certo anche gli apparati tecnici di altri Ministeri non sono da meno in propria competenza, anche se noi abbiamo la fortuna di avere una formazione organizzata in modo peculiare, lungo ampi tratti di carriera. Quella che è venuta meno, secondo me, è la capacità di interlocuzione tra i livelli tecnici e quelli politici. La capacità di convincere è sempre stata l'arma del tecnico competente per spiegare le sue azioni al politico. Questi necessariamente ha un approccio di alto livello strategico e deve essere convinto che quello che avviene negli atti concreti quotidiani è in linea con la sua visione.

Mi rendo conto che quando sopra parlavo di intelligenza collettiva che superava le apparenti discrepanze quotidiane, non facevo altro che descrivere la sommatoria della diuturna dialettica tra tecnici e politici per l'individua-

zione e il perseguimento degli obiettivi. E pensavo alle comunicazioni orizzontali tra tutti gli addetti dei vari Ministeri. Alla fine il buon senso e la praticità prevaleva e ci si incamminava su strade virtuose, produttive, efficaci. Questo a prescindere dalla parte politica, alla fine la Sicurezza del Paese sta a cuore a tutti, e tutti alla fine hanno dato continuità allo sviluppo industriale.

Oggi io vedo la disattenzione mascherata da tanti dibattiti che parlano a vuoto di Difesa, dall'arte dello "story telling" (il descrivere una realtà positiva che non esiste, come se fosse vera), da falsi problemi, fake news, da ideologie acritiche, da istinti di pancia che prevalgono sul buon senso.

E i risultati si vedono in alcuni accadimenti. La concentrazione illogica di capacità tecnologiche in situazioni di monopolio, che tolgono la leva della competitività e dell'incentivo a ben operare; la disattenzione verso l'imprenditoria privata del settore, che non ha riferimenti di pianificazioni a lungo termine e che subisce inaccettabili tempistiche nei pagamenti da parte della grande industria. Esse sono gravemente dannose, specie per chi ben lavora. Sono problemi che solo una attenzione politica può risolvere.

Questi segnali mi fanno prevedere che in pochi anni una grande capacità raggiunta, in vari decenni, potrebbe degradare rapidamente. E non saprei come reagire. Mi viene in mente di affermare che sarebbe necessario sfruttare al massimo i ruoli stabiliti dalla legge per facilitare il ritorno a percorsi adeguati a un grande Paese. Il vertice responsabile della acquisizione dei mezzi dovrebbe dispiegarsi in tutta la sua potenzialità ed essere ben supportato dagli Stati Maggiori, come forse mai avvenuto prima. Anche i "puri operativi" devono rendersi conto che una buona industria della Difesa nasce da azioni concrete di chi ne ha necessità.

Ecco finisco qui, ben sapendo che sono stato frammentario, con notevoli salti logici e conclusioni non pienamente giustificate. Ma preferisco lanciare sassi, piuttosto che ricercare la completezza, magari sfociando in un noioso trattato. Mi riservo chiaramente di continuare, anche sulla base delle vostre osservazioni.

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



# Beyond, andare oltre



**A** 6 anni dalla missione Volare, il Colonnello Luca Parmitano è tornato di nuovo nello spazio per assumere, successivamente, il ruolo di Comandante della Stazione Spaziale Internazionale

Il Colonnello Luca Parmitano, pilota dell'Aeronautica Militare ed astronauta dell'ESA, è arrivato sulla Stazione Spaziale Internazionale dopo un viaggio di sei ore a bordo della navicella spaziale russa Soyuz MS-13. Il suo arrivo segna l'inizio della seconda missione sulla Stazione Spaziale Internazionale per Luca Parmitano, denominata *Beyond*, il termine scelto per indicare il desiderio di esplorare l'universo, di ampliare la conoscenza e di guardare oltre il nostro pianeta.

Nel solco iniziato sessant'anni fa dal Generale Luigi Broglio e proseguito dai suoi discendenti in azzurro (Maurizio Cheli, Roberto Vittori, Samantha Cristoforetti) si inserisce questa nuova missione di Luca Parmitano, oltre che astronauta, anche pilota collaudatore sperimentatore dell'Aeronautica Militare.

Da sempre la Forza Armata, per la sua naturale competenza ambientale, applica una strategia inclusiva e collaborativa con realtà del mondo scientifico e dell'Università quali l'Agenzia Spaziale Italiana, il Consiglio Nazionale delle Ricerche, il Centro Italiano Ricerca Aerospaziale, strategia che riconosce una chiara distinzione tra lo spazio e l'aerospazio, due ambienti fisici differenti ma complementari, ciascuno caratterizzato da proprie tecnologie, normative e modalità di intervento, destinatari di convergenti interessi anche strategici, economici, industriali. Inoltre, la strategia dell'Aeronautica Militare prevede la valorizzazione delle competenze peculiari acquisite in anni di esperienza grazie all'elevata specializzazione del proprio personale.

In ambito internazionale, l'Aeronautica Militare ricerca ed incrementa le relazioni con la US Air Force, l'Agenzia Spaziale Russa Roscosmos, l'Agenzia Spaziale Americana NASA e con le aeronautiche dei Paesi alleati con le quali condivide una visione sempre più proiettata verso l'aerospazio quale naturale estensione della capacità di difesa aerea.

Un'attenzione costante e particolare è rivolta all'addestramento ai massimi livelli, alla cooperazione internazionale, alla tecnologia avanzata e alla professionalità altamente specializzata espressa dai suoi piloti, ingegneri e medici, risorse che l'Aeronautica Militare mette a disposizione del Paese per promuovere, supportare e guidare lo sviluppo del settore aero-spaziale italiano.

Un aspetto di particolare rilevanza quello del volo umano nello spazio che rappresenta storicamente una delle prime attività alle quali l'Aeronautica Militare ha contribuito. Infatti, ben cinque degli otto astronauti italiani provengono dalla Forza Armata, che nel volo spaziale vede da sempre un'estensione del tradizionale concetto del volo aeronautico. L'evoluzione delle tecnologie conduce ad una progressiva espansione del volo verso quote più alte e velocità maggiori. In questo senso, una missione spaziale richiede nel suo svolgimento l'intero spettro delle operazioni spaziali (lancio, inserimento in orbita, rendezvous, docking, manovre di trasferimento orbitale, undocking, rientro) e da qui l'interesse dell'Aeronautica Militare verso questo dominio. A ciò si aggiungono le competenze di medicina aero-spaziale, fondamentali abilitanti per ogni missione, nonché la possibilità di effettuare sperimentazioni in un ambiente unico come quello in microgravità.

Inoltre, lo scenario attuale si sta arricchendo di nuovi protagonisti, pensiamo ad esempio ai privati, rendendo lo spazio un ambiente che sarà sempre più "frequentato".

L'Italia ha in questo contesto un ruolo speciale, con pregiate competenze operative, industriali, scientifiche e l'Aeronautica Militare, con le proprie competenze (Centro Sperimentale di Volo di Pratica di Mare), si colloca come istituzione al servizio del Paese nell'ottica di facilitare, promuovere e stimolare le attività di volo umano spaziale in un contesto che vedrà divenire sempre più importante la cosiddetta "space economy".

Luglio 2019 – Uff. Gen. Del Capo di SMA

## *Il PISQ – Poligono Sperimentale e di Addestramento Interforze*

01 Agosto 2019 – Ufficio Generale del Capo di SMA



**I**l Poligono Sperimentale e di Addestramento Interforze di “Salto di Quirra” (PISQ) è un polo d’eccellenza per la sperimentazione, tecnologicamente all’avanguardia, attento all’ambiente e capace di ospitare una molteplicità di attività militari e civili.

Il Poligono è situato nella parte sud-orientale della Sardegna, nella subregione denominata Ogliastra, un’area che si trova a cavallo delle province di Cagliari e Nuoro, sulla quale si estende un vasto altopiano geograficamente conosciuto come “Salto di Quirra”.

### *La storia*

Il PISQ, per esigenze legate alle diverse tipologie di attività, è suddiviso in due aree morfologicamente molto differenti ed è articolato su due installazioni militari: il “Poligono a terra”, con sede a Perdasdefogu, dove risiede il Comando del PISQ, e il “Poligono a mare”, con sede a Capo San Lorenzo, dove sorge l’omonimo Distaccamento. Nel 1956 l’Aeronautica Militare, in virtù della sua scarsissima densità di popolazione, scelse questo territorio per l’ubicazione del Poligono al fine di poter disporre di un’area attrezzata a scopo:

- scientifico, per applicazioni in campo meteorologico e aerospaziale;

- sperimentale, per l’esecuzione di prove in volo di vari prototipi di missili e aereo-bersagli, nonché la messa a punto di razzi aria/aria e terra/aria;
- addestrativo, per le esercitazioni di reparti militari ai tiri reali.

Dopo l’iniziale costituzione del Comando del PISQ nell’area nei pressi del paese di Perdasdefogu, nel 1962 nasce il dipendente Distaccamento del Poligono del Salto di Quirra”, con sede a Capo San Lorenzo, a ridosso della costa sud-est della Sardegna.

Nato sulla spinta dell’innovazione tecnologica nel campo della difesa, il Poligono è presto diventato un polo di eccellenza dove l’allora Prof. Luigi Broglio, padre della sperimentazione aerospaziale nazionale, a quei tempi Tenente Colonnello del Genio Aeronautico che all’inizio degli anni ‘60 aveva fondato il Comitato delle Ricerche Spaziali Italiane (CRSI) - ente da lui stesso presieduto che operava in collaborazione con i tecnici della NASA - decise di porre le basi per “lanciare” l’intero Paese verso la conquista dello spazio.

Dai primi test in atmosfera con lo scopo di studiarne i fenomeni meteorologici (sistema NIKE-CAJUN – test “nube di sodio”) fino allo sviluppo di programmi strettamente legati alle attività aerospaziali poi confluite nel progetto internazionale “San Marco”, sono stati ottenuti vari risultati quali il lancio in orbita equatoria-

le di un satellite scientifico italiano, spinto nello spazio da un vettore americano lanciato da una piattaforma galleggiante, quella del progetto "San Marco".

Dalle sperimentazioni aerospaziali fino al lancio del primo satellite per le telecomunicazioni interamente di produzione nazionale, la vita del Poligono ha fatto registrare una molteplicità di prove, test, collaudi e una conseguente crescita dell'industria oltre alla nascita professionale di varie eccellenze che ancora oggi si dimostrano leader nel settore della difesa e della tecnologia.

### La sicurezza e tecnologia

Molteplici sono le collaborazioni e le attività congiunte svolte negli anni e nelle aree del PISQ e che hanno visto, tra gli altri, il coinvolgimento di altri Ministeri oltre alla Difesa, ed Enti e vari Corpi dello Stato tra i quali il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, i Corpi destinati alla tutela del territorio e all'ambiente, la Protezione Civile, le associazioni di volontariato.

L'apparato tecnologico del PISQ ha pochi eguali in Europa ed è articolato per garantire l'inseguimento e monitoraggio di quanto testato con il fine principale di sviluppare la tecnologia nel rigoroso rispetto della sicurezza e con una sempre più marcata attenzione per la tutela ambientale.

Nella sua veste tecnologica, il Poligono può essere considerato al pari di una grossa macchina da cinepresa, in grado di inseguire oggetti a decine di chilometri di distanza con un'accuratezza elevatissima del dato di traiettoria. Apparatrici ottiche, radar, di telemisura, all'infrarosso e tanto altro vengono coordinati e condotti per il raggiungimento degli scopi dei singoli test e diretti in modo sinergico dal "cuore" del Poligono ove confluiscono tutti i dati in tempo reale e dove viene monitorata e garantita la sicurezza. Il nuovissimo Posto di Comando e Controllo (PCC) rappresenta il fiore all'occhiello per tecnologia disponibile e professionalità di quanti vi operano e consente di condurre le missioni addestrative e sperimentali riproducendo scenari complessi, simulati e reali su larga scala.

### La sperimentazione, l'ambiente e la tutela del paesaggio

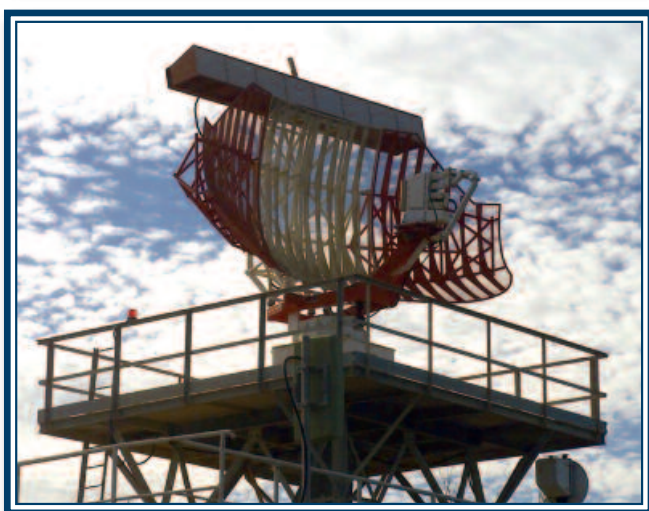
È presso il PISQ che le attività dei centri interforze e di Forza Armata, quali ad esempio il Centro Sperimentale di Volo (CSV) di Pratica di Mare, vengono svolti i test reali a valle delle complesse attività di studio e ricerca condotte preliminarmente per l'aggiornamento costante degli assetti in dotazione alla Difesa. È qui che vengono testate le fondamentali misure di autoprotezione dei velivoli della Forza Armata destinati ad operare nei teatri operativi internazionali.

Inoltre, è stato sviluppato, in collaborazione con le autorità competenti regionali e nazionali, un complesso piano per il recupero dei materiali ferrosi ad esito dei test di prova e che, con un'attenzione sempre più spinta verso le necessità di tutela del patrimonio ambientale, si è tramutato in articolate campagne di ricerca, raccolta e successivo conferimento del recuperato. A queste si ag-

giungono i contratti posti in essere per il recupero periodico dei materiali di risulta e le regolamentazioni interne confluite in un disciplinare per la tutela ambientale con lo scopo di analizzare la fattibilità delle attività da eseguirsi, secondo un pre-determinato processo di valutazione. Sempre in tema ambientale, fondamentali sono anche tutte le attività di controllo e verifica interne che hanno portato il Poligono a conseguire la certificazione ambientale ISO 14001.



## Evidenze dell'Aeronautica Militare



### L'innovazione e la ricerca

Grazie alle capacità ed alle strutture delle quali dispone il Reparto, il Poligono Sperimentale e di Addestramento Interforze di "Salto di Quirra" è il sito ideale scelto per l'avanzamento di prestigiosi programmi di sviluppo nel settore della ricerca aerospaziale. Infatti, enti importanti quali l'Agenzia Spaziale Europea

(ESA), l'Agenzia Spaziale Italiana (ASI), il Centro Italiano Ricerche Aerospaziali (CIRA), e tante industrie di settore quali la Avio SpA e Leonardo, nell'ambito di programmi internazionali altamente sfidanti e di interesse per l'economia del paese, hanno sviluppato ed esportato tecnologie ed eccellenza nazionale.

Il Dipartimento della Protezione Civile in concorso con il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, il Corpo Forestale e di Vigilanza Ambientale e varie associazioni di volontariato collaborano con il Poligono sia nella formazione del personale che nelle esercitazioni congiunte di assetti e capacità, non ultima la lotta contro gli incendi boschivi.

Ma la prerogativa base di questo Ente è la vocazione verso la ricerca aerospaziale e quei programmi che, partendo dai primi esperimenti del Prof. Broglio, hanno dato lustro all'Italia intera in più di 60 anni di attività arrivando a testare razzi e motori per la messa in orbita di vettori internazionali. Tra le maggiori attività in corso si cita lo "Space Situational Awareness", un progetto nato per monitorare la "spazzatura spaziale" con il fine di tutelare la sicurezza del nostro pianeta.

### Il territorio e le realtà locali

La disponibilità di zone di spazio aereo pressoché illimitate in quota e di ampia estensione in miglia quadrate, attivabili ad esigenza, contribuisce a rendere il PISQ la sede ideale dove le tre componenti terra, mare e cielo, possono essere utilizzate per i test sulle nuove tecnologie. La possibilità di disporre di dati di traiettoria al termine delle missioni addestrative e sperimentali, in formato digitale di altissima qualità, consente di ottimizzare le fasi di test e la post-analisi ed apportare, ove necessario, le migliori.

### Salto di Quirra



## *Difesa Collettiva: l'Aeronautica Militare*

*Fonte Ufficio Pubblica Informazione – Roma Autore Cap. Liberata D'Aniello*

**È** stato il nuovo avveniristico auditorium di Palazzo Aeronautica ad accogliere, giovedì 25 luglio, l'evento di Difesa Collettiva dedicato all'Arma Azzurra, tappa di un ciclo di incontri programmati ed aperti ai cittadini, allo scopo di coinvolgerli attivamente ed avvicinarli al mondo militare con il nobile intento di diffondere la cultura della Difesa.

Alla presenza di una folta platea e di numerosissimi utenti collegati in diretta streaming, sono state illustrate le capacità peculiari e le attività svolte dall'Aeronautica Militare direttamente dalla viva voce degli uomini e delle donne dell'Arma Azzurra, con una novità importante: la collaborazione con l'Istituto Statale Sordi di Roma che ha garantito il servizio di interpretariato in diretta Italiano/LIS (lingua dei segni italiana).

All'iniziativa, fortemente voluta dal Sottosegretario di Stato alla Difesa, On. Angelo Tofalo, sono intervenuti anche il Sottosegretario alla Difesa, Raffaele Volpi, il Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale Enzo Vecciarelli, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale di Squadra Aerea Alberto Rosso, il Comandante logistico, Gen. S.A. Giovanni Fantuzzi, il Comandante della Squadra Aerea, Gen. S.A. Gianni Candotti ed il Comandante delle Scuole AM, il Gen. S.A. Aurelio Colagrande.

*“L'Aeronautica Militare è oggi un elemento di pregio della Difesa italiana che il mondo ci invidia. Un'eccellenza che va tutelata e promossa, e che viaggia di pari passo con il posizionamento competitivo dell'industria nazionale di settore, soprattutto nel panorama internazionale”.*

Così il Ministro della Difesa, Elisabetta Trenta, nel suo intervento ha raccontato l'Aeronautica Militare, evidenziando come, in 96 anni di vita, abbia assolto in modo completo ed efficace tutti i suoi compiti istituzionali, perfettamente integrata nell'ambito dello strumento militare nazionale e sempre più apprezzata anche nel contesto internazionale. Rivolgendosi ai tanti studenti presenti, provenienti dalla Facoltà di Ingegneria Aerospaziale dell'Università di Roma, dall'Università LUISS, dal Liceo D'Annunzio di Corropoli, dall'Istituto Statale per non Uudenti di Roma, il Ministro ha detto: *“Siete il nostro futuro e avrete la responsabilità di contribuire a fare dell'Italia un Paese ancora più grande”.* Il Sottosegretario di Stato alla Difesa, On. Angelo Tofalo, nel suo indirizzo di saluto, ha espresso la sua gratitudine al personale dell'Aeronautica Militare: *“Il fattore umano resta la risorsa più pregiata dell'Arma Azzurra. Oggi, con il convegno Difesa Collettiva dedicato*



*all'Aeronautica Militare, abbiamo illustrato le principali capacità e attività messe al servizio del Paese, 365 giorni all'anno, 24 ore su 24. Un assetto strategico perfettamente integrato in ambito Difesa e con le Forze dell'Ordine. Grazie ragazzi, siete il nostro orgoglio!”*

*“Siamo ritenuti affidabili dagli alleati perché la nostra capacità di stare nei teatri è unica. La sensibilità dei nostri militari è riconosciuta universalmente ed anche nei paesi dove agiamo non veniamo percepiti come invasori, perché la nostra umanità è unica”.* Queste le parole con cui il Sottosegretario di Stato alla Difesa, On. Raffaele Volpi, ha descritto la professionalità, la competenza ed i valori che animano gli uomini e le donne in uniforme.

Il Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale Enzo Vecciarelli, ha definito l'Aeronautica Militare *“una splendida realtà che, operando in sinergia con le altre Forze Armate consorelle e le altre realtà dello Stato, contribuisce in modo significativo a fare della Difesa un forza ed una risorsa per il Paese”.*

*“Il nostro è un grande lavoro di squadra svolto con orgoglio e professionalità ogni giorno senza soluzione di continuità. 44.000 uomini e donne, civili e militari di cui 1200 piloti, poco più di 500 aerei ed elicotteri per svolgere i compiti a noi assegnati. I velivoli operano da 20 aeroporti, volando circa 100.000 ore l'anno. Un impegno importante, numeri significativi che dicono qual è lo sforzo dell'Aeronautica per assolvere, con le altre Forze Armate, il proprio compito”.* Così il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale di Squadra Aerea Alberto Rosso, ha riassunto l'impegno quotidiano della Forza Armata al servizio della collettività.

La parola è poi passata ai tre Comandanti degli Alti Comandi dell'Aeronautica, il Comando della Squadra Aerea, il Comando Logistico ed il Comando delle Scuole, che grazie al contributo di

numerosi testimonial e di avvincenti videoclip, hanno illustrato al giovane e numeroso pubblico presente in sala e connesso online, le missioni, le attività e le capacità che la Forza Armata esprime ogni giorno al servizio della collettività, con il proprio slancio tecnologico, pronta per le sfide future.

Tanti i temi che sono stati trattati, con un linguaggio semplice e diretto, durante le due ore di interventi: dalla Difesa Aerea alla

Cyber Security, dall'importanza dell'addestramento a quello della logistica, dal concorso delle capacità ISR (intelligence, sorveglianza e ricognizione) alle operazioni di ricerca e soccorso per salvare vite umane, dallo Spazio all'impiego nelle operazioni fuori dai confini nazionali, fino ad esplorare le molteplici professionalità della Forza Armata e le svariate possibilità di far parte della grande famiglia dell'Aeronautica Militare.

## Cyber Security: prospettive della Difesa

18 Luglio 2019

Fonte 51° Stormo – Istrana (TV)

**N**ell'ambito della visita al 51° Stormo di Istrana (TV) il Generale di Divisione Aerea Francesco Vestito, Comandante del Comando Interforze per le **Operazioni Cibernetiche** (CIOC), ha tenuto, al personale dello Stormo, la conferenza: "Prospettive sulla **sicurezza Cibernetica** della Difesa".

Dopo il saluto e l'introduzione da parte del Comandante del 51° Stormo, il Generale ha illustrato il quadro normativo che disciplina la materia della sicurezza cibernetica, evidenziando il ruolo e la missione del CIOC che, costituito nel settembre del 2017, attualmente è nella Initial Operational capability plus (IOC+) per conseguire a breve la Full Operational Capability (FOC).

Durante la conferenza sono stati inoltre descritti gli scenari cyber in cui opera il CIOC e la tipologia di minaccia da affrontare, sia in

funzione degli attori, che pongono in atto tali attività, sia delle finalità che essi intendono perseguire, sottolineando la missione del Reparto Cibernetiche esclusivamente a protezione delle reti militari.

Tra gli altri argomenti trattati, anche il panorama dei pericoli derivati dall'ampio spettro della minaccia cyber capace di "attaccare" ed introdursi nei sistemi informatici sia privati di utilizzo quotidiano, che nei sistemi di organizzazioni private o pubbliche più complesse. Per fronteggiare la minaccia, il CIOC ricorre anche all'impiego di uomini e donne delle Forze Armate, della cosiddetta generazione dei nativi digitali o della generazione "zeta", organizzandoli per liberare le loro capacità e preparandoli secondo precisi percorsi formativi.

Il 51° Stormo è uno dei Reparti di volo dell'Aeronautica Militare dipendente dal Comando Squadra Aerea per il tramite del Comando Forze da Combattimento di Milano. Il Reparto ha la configurazione di Stormo caccia bombardiere e ricognitore, basato sulla presenza di un gruppo di volo, il 132° equipaggiato con velivolo AMX e AMX-T. I principali compiti dello Stormo sono le operazioni combinate di supporto alle forze di superficie e le operazioni di attacco e ricognizione (Information Superiority). Lo Stormo assicura inoltre l'addestramento operativo dei piloti e la standardizzazione delle procedure d'impiego per la linea AMX e, dal 18 gennaio 2017, fornisce supporto tecnico logistico alla cellula d'allarme composta da velivoli Eurofighter (F-2000) schierati ad Istrana con compiti di difesa aerea.



Il Comandante del Comando Interforze per le Operazioni Cibernetiche (CIOC), ha tenuto presso il 51° Stormo la conferenza sulla Cyber security

### Cambio al vertice del Comando Squadra Aerea

Fonte C. S. A. – Autore T.Col. Domenico Spalluto



*ve il mio distacco: l'eccellenza che ammiro crescerà ancora molto bene anche senza di me. Auguro che essa mai sia arrogante e che mai si accontenti. Al Gen. Candotti ufficiale di valore, saggio, equilibrato, competente, un fraterno augurio di condurre questa meravigliosa squadra a nuovi traguardi, partendo da quelli impressionanti fin qui raggiunti e di crescere insieme alla tua gente come sono cresciuto io”.*

Il Generale Candotti, nel ringraziare le Superiori Autorità per la fiducia concessa ha evidenziato che “sarà occasione per mettere a frutto la mia esperienza operativa maturata in vari incarichi trascorsi vicino alle miserie del mondo. L'incarico di Comandante della Squadra Aerea è un importante cambio di prospettiva. Le operazioni aeree si susseguono senza interruzione, non riconoscono anniversari, ricorrenze familiari e, spesso, si sommano ad altre difficoltà della nostra vita. Necessitano di personale preparato, addestrato e pronto all'azione in tempi ristretti.”

**G**iovedì 27 giugno, presso il 36° Stormo Caccia di Gioia del Colle è svolta, per la prima volta in Puglia, la cerimonia di avvicendamento al Comando Squadra Aerea tra il Generale di Squadra Aerea Fernando Giancotti, uscente ed il Generale di Squadra Aerea Gianni Candotti, subentrante.

La cerimonia è stata presieduta dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Alberto Rosso. Ha ulteriormente impreziosito l'evento la partecipazione di numerose autorità civili, religiose e militari, tra cui il Presidente della Regione Puglia, il Sindaco della Città di Bari ed il Prefetto di Bari.

Il Generale Giancotti che lo scorso 12 giugno è stato nominato Presidente del Centro Alti Studi Difesa, ha aperto il suo discorso di commiato evidenziando che “il 36° Stormo, prescelto per questa cerimonia, è uno degli Stormi della Squadra Aerea. Ciò è per sottolineare la natura operativa del Comando, che deve essere interiorizzata e vissuta anche simbolicamente. La nostra Forza Armata esprime oggi una eccellenza operativa ammirata nel mondo. La coesione, le idee, le dinamiche e i risultati che ho visto svilupparsi attraverso queste tappe rendono lie-

La cerimonia ha avuto termine con l'intervento del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Alberto Rosso che dopo aver salutato le autorità civili e militari ed aver omaggiato la bandiera di guerra del 36° Stormo e tutte le bandiere di guerra dei Reparti del Comando Squadra Aerea e dell'Aeronautica Militare, ha voluto sottolineare l'importanza del momento dell'avvicendamento al vertice della Squadra Aerea e gli importanti obiettivi e notevoli livelli di crescita che durante il periodo di comando del Generale Giancotti essa ha raggiunto. Esprimendo l'orgoglio e l'apprezzamento per il lavoro del Generale Giancotti e di tutto il personale, il Capo di Stato Maggiore ha enfatizzato il ruolo fondamentale del Comando Squadra Aerea, “il braccio operativo dell'Aeronautica Militare che sostanzia tante capacità operative e dove opera la metà degli uomini della Forza Armata”.

Il Generale Rosso ha, inoltre, augurato buon lavoro al Generale Candotti nella scia dell'eccellente operato del suo predecessore.



### Al Quartier Generale del Comando Scuole A.M./ 3<sup>a</sup> Regione Aerea – Bari Palese

Autore 1° Av. Ca. Sc. Qual. Spe Domenico Carnimeo



**G**iovedì 4 luglio, presso l'Aeroporto Militare di Bari Palese, si è svolta la cerimonia del cambio di comando del Quartier Generale del Comando Scuole A.M./3<sup>a</sup> Regione Aerea, tra il Colonnello Antonio Evangelio, comandante uscente, ed il Colonnello Maurizio Ortenzi, comandante subentrante.

L'evento, presieduto dal Generale di Squadra Aerea Aurelio Colagrande, Comandante del Comando Scuole A.M./3<sup>a</sup> Regione Aerea di Bari, si è svolto alla presenza di numerose Autorità religiose, civili e militari e di tutto il personale del Quartier Generale.

Il Colonnello Evangelio, dopo aver ringraziato le numerose autorità e gli ospiti intervenuti, si è rivolto al personale del Quartier Generale del Comando Scuole A.M./3<sup>a</sup> Regione Aerea ringraziandolo per essere stato *"ineguagliabile testimone della migliore tradizione aeronautica, uomini e donne che lavorano in silenzio e nel*



*silenzio collocano una tessera sul delicato mosaico delle azioni a tutela del buon nome e della missione a noi affidata. Sono stato il vostro Comandante e mi avete dato l'onore di modellare i contorni di quella tessera e di poterla posare in vostra rappresentanza".*

Il Colonnello Ortenzi, dopo aver ringraziato le superiori autorità per il delicato incarico affidatogli, durante il suo discorso d'insediamento, ha sottolineato come *"la fiducia nella professionalità del personale del Quartier Generale è l'elemento che più mi dà la si-*

*curezza di poter operare al meglio, perchè il nostro dovere è quello di essere tutti, ciascuno al proprio livello, dei leader in grado di valorizzare le potenzialità di noi stessi e dei nostri dipendenti, così da raggiungere gli obiettivi condivisi della nostra Forza Armata, al servizio del Paese e della comunità locale".*

Il Generale di Squadra Aerea Aurelio Colagrande, dopo aver ringraziato il Colonnello Evangelio per il prezioso lavoro svolto e rinnovando al Colonnello Ortenzi la propria fiducia e l'auspicio per le migliori fortune nel nuovo e delicato incarico ha sottolineato come *"il cambio al vertice rappresenta un evento fisiologico della vita di un Reparto che garantisce continuità alla condivisione dei valori e degli ideali che rappresentano le fondamenta su cui si basa la nostra Forza Armata, assicurando, allo stesso tempo, nuova linfa ed energia, frutto delle diverse esperienze dei comandanti che si avvicendano, chiamati quotidianamente a risponderne a nuove sfide".*



**Il Comando Scuole dell'Aeronautica Militare/3<sup>a</sup> Regione Aerea**, con sede a Bari, è uno dei tre Comandi di Vertice della Forza Armata. Assicura la selezione, il reclutamento, la formazione militare, culturale e professionale del personale dell'Aeronautica e l'addestramento al volo (a livello internazionale), attraverso lo studio e l'adozione di innovative metodologie didattiche e addestrative focalizzate sul discente e informate ad innovazione, creatività, ottimizzazione delle risorse umane e materiali, eco-sostenibilità, costante confronto con istituzioni e territorio al servizio della collettività.

**Il Quartier Generale del Comando Scuole / 3<sup>a</sup> Regione Aerea**, ubicato presso l'Aeroporto Militare di Bari Palese, ha il compito di assicurare il supporto logistico-amministrativo e la sicurezza delle installazioni dello stesso Comando Scuole con sede a Bari e dei numerosi Enti e Reparti presenti sull'Aeroporto Militare di Bari Palese.

### Passaggio di consegne al Quartier Generale del COMAER

Fonte Comando Aeronautica Militare – Autore 1° M.llo Angelo Valori

Mercoledì 10 Luglio, presso la cornice storica dell'Aeroporto "F. Baracca" di Centocelle, si è svolta la cerimonia di avvicendamento al Comando Aeroporto / Quartier Generale del COMAER, fra il **Colonnello Gianvito Gerardi, Comandante uscente, ed il Colonnello Giuliano Chicarella, Comandante subentrante.**

L'evento, presieduto dal Generale di Divisione Francesco Cannillo, Com.te del Comando Aeronautica Militare Roma (COMAER), si è svolto alla presenza di numerose Autorità religiose, civili e militari e del personale del Quartier Generale.

Il Comandante uscente, nel suo intervento, ha ringraziato gli intervenuti e, in particolare, il Generale Cannillo per *"la chiarezza di obiettivi e per avergli concesso la giusta e necessaria autonomia nella gestione del Comando Aeroporto"*, illustrando poi i dati

di questi suoi tre anni di comando; numeri importanti che danno la dimensione del notevole supporto che il Quartier Generale del Comaer fornisce quotidianamente agli Enti interforze ubicati sul memorabile sedime di Centocelle: quattro milioni di km percorsi dagli automezzi in dotazione (cento volte il giro del mondo), venti km di fibra ottica per il cablaggio di ampie aree dell'Aeroporto, cinquanta bambini ospitati ogni anno nell'asilo nido aeroportuale. Visite istituzionali, dal Presidente della Repubblica al Presidente del Consiglio, al Ministro della Difesa, ai Capi di Stato Maggiore italiani ed esteri, delegazioni di ogni nazionalità, hanno varcato l'ingresso dell'Aeroporto di Centocelle per recarsi al Segretariato Generale della Difesa, al Comando Operativo di vertice Interforze e al Comando per le Operazioni delle Forze Speciali.

Il Comandante uscente ha continuato esprimendo al personale il proprio *"plauso per aver affrontato con silente determinazione ed abnegazione, senso del dovere e responsabilità ogni attività, superando ogni difficoltà incontrata e dimostrando quella volontà di essere e di fare prima che di apparire"*.

Il Comandante subentrante ha espresso sentimenti di stima al Comandante uscente e parole di ringraziamento al Generale Cannillo per la fiducia accordatagli nell'assunzione del Comando del 1° Aeroporto d'Italia, nato nel lontano 1900, dal quale nel 1909 partì il "primo volo" e sul quale nacque l'Aeronautica Militare ricevendo la Bandiera di Guerra (28 marzo 1923). Rivol-



gendosi agli uomini e alle donne che da oggi si onora di comandare, ha evidenziato come *"tutto questo è un grande bagaglio di valori che pesa come un fardello e che tutti insieme dovremo sentire l'onore di custodire per chi verrà dopo"*.

Il Generale Cannillo, nel prendere la parola, ha espresso al Comandante uscente *"sentimenti di profonda e sincera gratitudine per aver compiuto il proprio dovere con straordinaria professionalità, instancabile impegno, incondizionata dedizione e comprovata moralità, guadagnandosi sul campo onore, stima e rispetto"*. Inoltre, ha accordato la sua fiducia e stima al Comandante subentrante, *"Ufficiale che ho personalmente richiesto e voluto al comando del Quartier Generale. Egli possiede certamente tutte le qualità e l'esperienza necessarie ad affrontare questa sfida estremamente impegnativa"*. Infine, ha posto l'accento sulla razionalizzazione delle risorse e sulla proposta avanzata, presso lo Stato Maggiore della Difesa, di costituire *"un unico Quartier Generale interforze a guida Aeronautica che si faccia carico del sostegno tecnico e logistico a tutti i prestigiosi inquilini del sedime"*.

Il rituale sobrio brindisi augurale presso i locali del Circolo Ufficiali, accompagnato dall'immane "Gheregheghez, GHEZ!" finale, ha chiuso degnamente la cerimonia.

**Un Quartier Generale non si ferma mai, tra poco si ricomincia.**

### Cambio al vertice del 6° Stormo di Ghedi

Autore 1° M.llo Francesco NACCA



**Il Colonnello Luca Maineri passa il testimone al Colonnello Roberto Del Vecchio alla guida dei “Diavoli Rossi”**

**M**artedì 30 Luglio, con la formula di riconoscimento pronunciata dal Comandante uscente e con il simbolico passaggio di mano della Bandiera di Guerra, è avvenuto il passaggio di consegne al comando del 6° Stormo di Ghedi tra il Colonnello Luca Maineri e il Colonnello Roberto Del Vecchio.

La cerimonia è stata presieduta dal Generale di Divisione Aerea Silvano Frigerio, Comandante delle Forze da Combattimento e della 1<sup>a</sup> Regione Aerea di Milano, alla presenza delle massime autorità della provincia bresciana e degli ex Comandanti del 6° Stormo.

Il Colonnello Maineri nel discorso di commiato ha rivolto, in primo luogo, un particolare pensiero a tutti gli uomini e alle donne dello Stormo caduti in tempo di pace e di guerra. A seguire, ha ringraziato sentitamente il Generale Frigerio, per la fiducia e l'ampia autonomia concessa nella gestione del Reparto, e tutti gli intervenuti all'evento, sottolineando con la propria partecipazione i fortissimi legami di stima, amicizia ed affetto nei riguardi dei Diavoli Rossi. Concludendo, rivolgendosi al personale ha aggiunto: *“nel lasciare oggi il Comando, dopo due anni intensissimi, posso certamente confermare di aver trovato in voi quanto avevo sperato all'inizio del mio mandato. Persone che credono in quei valori universali che nella storia hanno sempre fatto la differenza: onestà, affidabilità, disponibilità personale e coesione. In ogni organizzazione le persone contano più dei processi. Soprattutto all'interno di una grande organizzazione complessa come la nostra. Quello che distingue Ghedi, è il DNA dei Diavoli Rossi, che ci caratterizza per storia, blasone e credibilità, che nel tempo lo Stormo si è guadagnato sul campo grazie a chi ci ha preceduto”*.

Il Colonnello Del Vecchio, nel proprio intervento, ha voluto ringraziare l'Aeronautica Militare che ha riposto in lui grande fiducia, affidandogli il comando di uno dei più prestigiosi Reparti, assicurando l'incondizionato impegno a guidare lo Stormo con determinazione, dedizione ed energia nell'assolvimento dei compiti istituzionali assegnati. Rivolgendosi allo schieramento ha sottolineato che: *“il lavoro che saremo chiamati a svolgere non sarà facile, ci attende un periodo di profonda trasformazione per lo Stormo, in cui sarà comunque necessario assicurare, in piena sicurezza, la tradizionale prontezza ed efficacia operativa del Reparto. Ciò sarà possibile solo se ognuno di voi svolgerà al meglio il proprio incarico, operando ogni giorno con etica, professionalità e rispetto reciproco, affinché la volitiva energia e il coraggio che da sempre caratterizzano i Diavoli Rossi, possano permettere a questo Stormo di raggiungere tutti gli obiettivi assegnati”*.

Concludendo, il Generale Frigerio prendendo la parola ha manifestato il proprio apprezzamento all'operato del Colonnello Maineri, per aver guidato la “sua squadra” con convinta partecipazione, profonda dedizione e ferma decisione, con un'azione efficace e lungimirante, sostenuta sempre con l'esempio del suo comportamento, con entusiasmo ed encomiabile impegno. Rivolgendosi poi al Colonnello Del Vecchio, ha espresso l'augurio di continuare con energia e determinazione la faticosa opera di coloro che lo hanno preceduto, esprimendo livelli eccellenti di professionalità per capitalizzare al meglio il prestigioso incarico assunto, portando avanti in tal modo la migliore tradizione di eccellenza dei Diavoli Rossi.



Il 6° Stormo “Alfredo Fusco” gerarchicamente dipendente dal Comando della Squadra Aerea di Roma, tramite il Comando Forze da Combattimento di Milano, ha quale compito quello di pianificare e coordinare l'addestramento e l'approntamento delle capacità in base ai piani nazionali e NATO/UE per l'ingaggio di precisione, il supporto alle forze di superficie e la ricognizione nello spettro EO/IR ed elettromagnetico. Assicura, inoltre, l'attività di conversione operativa e di standardizzazione degli equipaggi di volo assegnati alla linea Tornado IDS/ECR.

### 46<sup>a</sup> Brigata Aerea: il Col. Girelli al Comando del Reparto Volo

Autore T.Col. Pompilio Sammacicchio



Avvicendamento dopo due anni di comando del Col. Melillo

**I**l Reparto Volo della 46<sup>a</sup> Brigata Aerea di Pisa ha un nuovo Comandante. Il Colonnello Gianluca Girelli è subentrato infatti al Colonnello Salvatore Melillo, destinato a ricoprire un nuovo incarico in ambito EATC (European Air Transport Command).

La cerimonia di passaggio di consegne si è svolta **martedì 3 Luglio a Pisa**, alla presenza del Comandante del 46<sup>a</sup> Brigata Aerea, Generale di Brigata Aerea Girolamo Iadicicco, il quale ha augurato un buon lavoro al comandante subentrante, e ringraziato il comandante uscente con parole di apprezzamento. *“Comandare il Reparto Volo della 46esima, un’unità con ben tre Gruppi Volo, un Gruppo Efficienza Aeromobili e un Gruppo Servizi di Supporto, significa avere una grande responsabilità verso centinaia di uomini e donne, i quali, grazie all’addestramento continuo sanno esattamente cosa fare e come farlo, ma si aspettano dal proprio comandante esempio e considerazione. Tu questo esempio e questa considerazione li hai sempre dati. Hai comandato con il cuore, ancor prima che con la testa. Uno stile – ha concluso il Generale Iadicicco – che può talvolta esporre a commettere errori, ma è l’unico e autentico modo di comandare”*.

Il Colonnello Melillo ha voluto esprimere il suo ringraziamento alle donne e agli uomini del Reparto Volo. *“In questi due anni avete sempre dato sostanza alle intenzioni del vostro Comandante e della Forza Armata, con grandissimo senso del dovere. Qualsiasi fosse la missione da compiere o la destinazione da raggiungere, spesso con il minimo preavviso, la prontezza da voi dimostrata è stata assoluta. Vi ringrazio per tutto questo, sono fiero di voi e vi sono estremamente grato”*.

Il Colonnello Girelli, neo Comandante del Reparto Volo, ha ringraziato le superiori autorità per la fiducia accordatagli. *“Sono sicuro – ha detto – di accingermi a comandare uomini e donne di valore. Continueremo a lavorare insieme per raggiungere gli obiettivi che l’Aeronautica Militare ci assegnerà e che, avendo investito molto su ciascuno di noi per formarci ed addestrarci, si aspetta”*.

Il Reparto Volo della 46<sup>a</sup> Brigata Aerea è strutturato su tre Gruppi di Volo: il 2° e il 50°, che operano su velivolo C130-J, e il 98°, che vola con il C27-J. Fanno parte del Reparto il GEA (Gruppo Efficienza Velivoli) e il Gruppo Servizi di Supporto.



La 46<sup>a</sup> Brigata Aerea è un Reparto Trasporti dell’Aeronautica Militare che dipende dal Comando Squadra Aerea per il tramite del Comando per le Forze di Supporto e Speciali. Con la propria flotta di velivoli C130J e C27J è impegnata quotidianamente al servizio del Paese. Tra i compiti del Reparto, vi è quello del soccorso alla popolazione in caso di calamità o di straordinaria necessità e urgenza, in ogni condizione di tempo e luce, per fornire l’aiuto richiesto che, spesso, risulta decisivo per salvare vite umane. Un esempio concreto di tale missione è rappresentato dal trasporto sanitario d’urgenza di persone in imminente pericolo di vita o biocontaminate.

### Difesa Aerea: cambio al vertice del Reparto DAMI

Autore Ten. Rosa Volpari

**G**iovedì 11 luglio, nella Sala Conferenze del Comando Operazioni Aeree (COA) di Poggio Renatico (FE), si è svolta la cerimonia di cambio Comando del Reparto D.A.M.I. (Difesa Aerea Missilistica Integrata) tra il Comandante uscente, Colonnello Cristiano Turrin ed il Comandante subentrante, Colonnello Dario Tarantino.



*Il Col. Tarantino subentra al Col. Turrin*

L'evento, presieduto dal Comandante del COA, Generale di Divisione Aerea Claudio Gabellini, ha visto la partecipazione del personale del Reparto D.A.M.I. e di una rappresentanza del personale degli Enti co-ubicati sul sedime **Poggio Renatico**.

Nel suo discorso di commiato, il Colonnello Turrin ha espresso la sua gratitudine nei confronti del personale del Reparto D.A.M.I., sottolineando come il lavoro del controllore di Difesa Aerea sia un'attività silenziosa e continua che quotidianamente concorre a garantire la sicurezza dello Spazio Aereo Nazionale, essendo parte integrante della catena di Comando e Controllo del Comando Operazioni Aeree.

Il Col. Tarantino, nell'assumere il Comando del Reparto D.A.M.I., ha invece sottolineato l'estrema delicatezza del suo nuovo incarico, in vista delle future sfide da affrontare, consapevole che, nel supporto della sua azione di Comando, saranno determinanti l'impegno costante e la professionalità già dimostrata in ambito nazionale e internazionale dal personale del Reparto.

La cerimonia si è conclusa con l'intervento del Gen. D.A. Claudio Gabellini che ha ringraziato il Col. Turrin per il suo operato e ha rivolto un sentito augurio al Col. Tarantino per il nuovo incarico, ricordando come un cambio di Comandante, seppur necessario per la nostra organizzazione in quanto portatore di nuove idee ed energie, lascia sempre un po' più impoverito il personale del Reparto: il Comandante uscente ed il Comandante subentrante sono infatti due professionisti che si avvicendano, ma l'uomo o la donna che lascia l'incarico porta con sé un patrimonio di valori umani e caratteristiche uniche che non possono essere rimpiazzate.

Ultimo pensiero del Comandante del COA è andato ai controllori D.A.M.I. e alla rilevanza del loro operato, spesso poco pubblicizzato ma che rappresenta l'essenza del Comando e Controllo dell'Aeronautica Militare.

Il Reparto D.A.M.I., posto alle dipendenze del Comando Operazioni Aeree, è l'articolazione attraverso cui quest'ultimo esercita il Comando e Controllo sugli assetti della Difesa Aerea e Missilistica impegnati in attività operativa reale ed esercitativa. Compito principale del Reparto DAMI è assicurare il servizio integrato di Difesa Aerea e Missilistica dirigendo, coordinando e sovrintendendo a tutte le attività esercitative e reali dei due Gruppi da esso dipendenti, 11° Gruppo DAMI di Poggio Renatico e 22° Gruppo Radar AM di Licola, e dei sistemi in dotazione alla Difesa Aerea nazionale.

### *Sigonella: avvicendamento alla Direzione dell'11° Reparto Manutenzione Velivoli*

*Autore Lgt. Carmelo Savoca*



**S**i è svolta il 18 luglio presso l'Aeroporto "Cosimo Di Palma" di Sigonella, la cerimonia di avvicendamento alla direzione dell'11° Reparto Manutenzione Velivoli (RMV) tra il Colonnello **Carlo Rubino**, Direttore uscente, ed il Colonnello **Riccardo Salis**, Direttore subentrante.

L'evento, presieduto dal Generale Ispettore Giuseppe Lupoli, Comandante la 2ª Divisione del Comando Logistico dell'Aeronautica Militare, ha visto la partecipazione di Autorità civili e militari del territorio, di Associazioni Combattentistiche e d'Arma, oltre naturalmente al personale militare e civile dell'11° RMV e degli altri Enti, nazionali e non, presenti sull'Aeroporto siciliano.

Il Colonnello Rubino ha lasciato la direzione dell'"undicesimo" per andare a ricoprire un altro importante incarico presso la Direzione Generale degli Armamenti Aeronautici e per l'Aeronavigabilità a Roma. Durante il suo intervento, ha ripercorso i tre anni e mezzo di intensa attività e ricordato lo sforzo profuso che, in particolare, ha visto il Reparto subire una profonda e radicale ri-

strutturazione, nella sua componente organica e dei compiti ad esso assegnati, a seguito dell'assunzione della funzione di Reparto Manutenzione Velivoli delle "Flotte Trasporti e di Supporto dell'AM. Ha poi ringraziato i vertici dell'AM e dell'Aeroporto di Sigonella per la perfetta sinergia lavorativa e quanti hanno permesso o spronato "a migliorare continuamente, per la spinta a crescere bene e rapidamente per ottemperare pienamente ai compiti a cui il Reparto è stato chiamato".

Il Colonnello Salis, ritornato a Sigonella dove aveva iniziato la propria carriera proprio all'11° RMV, dopo avere ringraziato i vertici del Comando Logistico per il prestigioso incarico affidatogli, ha chiamato a sé il personale tutto del Reparto per affrontare insieme la sfida del cambiamento evolutivo che porterà l'11° RMV a consolidarsi quale "chiave di volta tecnico-logistica delle linee trasporti dell'Aeronautica".



A conclusione degli interventi, il Generale Lupoli, oltre a salutare tutte le autorità ed ospiti intervenuti, ha confermato il plauso di ben fatto al Colonnello Rubino e la piena fiducia al Colonnello Salis. Infine, ha lodato il comportamento del personale dell'11° RMV per quanto ha saputo produrre e per "l'efficienza e l'efficacia anche nei rapporti coi i diversi Enti della Forza Armata e per il lustro che avete saputo dare, con il Vostro impegno, all'intero Comando Logistico."

### 72° Stormo: cambio al vertice nell'aeroporto militare di Frosinone

Autore Magg. Giovanni Santoro

**M**ercoledì 3 luglio presso il 72° Stormo di Frosinone, si è svolta la cerimonia di cambio comando tra il Colonnello Alfonso Alberino ed il Colonnello Davide Cipelletti. Alla cerimonia, presieduta dal Generale di Squadra Aerea Aurelio Colagrande, Comandante delle Scuole A.M./3ª Regione Aerea di Bari, hanno partecipato le più alte autorità civili e militari del territorio.



Il Col. Cipelletti subentra al Col. Alberino

"L'orgoglio e le emozioni con i quali ho svolto il mio ruolo di Comandante, con i quali ho convissuto e dei quali mi sono nutrito nei trascorsi 2 anni, hanno pochi paragoni nella mia vita. Oggi infatti non lascio semplicemente un Reparto produttivo e singolare, ma lascio un contesto umano e sociale, senza precedenti nella mia esperienza". Con queste parole il Colonnello Alberino ha voluto ringraziare il personale del 72° Stormo per lo sforzo umano ed il valore morale ed intellettuale dimostrato. "Grazie per il contributo fornito in ogni attività del Reparto e per i risultati tecnico-operativi raggiunti".

Il Colonnello Cipelletti, prendendo la parola, si è detto "grato all'Aeronautica Militare per questa nuova ed entusiasmante opportunità". Rivolgendosi poi agli uomini e alle donne dello Stormo e proiettando lo sguardo al futuro ha così proseguito: "le sfide che ci attendono saranno il metro con cui misureremo la nostra capacità di anticipare il cambiamento e di cogliere, insieme, le opportunità che si presenteranno. Auspico che la contaminazione di realtà differenti, funga da stimolo e consenta a tutti noi di crescere e migliorarci quotidianamente. Creare le condizioni per un cambiamento virtuoso sarà la nostra sfida".

Il Generale Colagrande infine, dopo aver rivolto un pensiero commosso ai caduti e a quanti hanno operato nel 72° Stormo, rendendolo simbolo di valori fondanti per le nuove generazioni, ha ringraziato il Colonnello Alberino per il lavoro svolto ed i risultati conseguiti "nell'ambito delle attività di formazione e selezione dei futuri piloti di elicottero. Lo Stormo è ormai divenuto un punto di riferimento nell'addestramento al volo in campo internazionale e nazionale, grazie agli uomini e alle donne che, con passione, professionalità e spirito di abnegazione, hanno contribuito a raggiungere una sempre maggiore efficienza". Rivolgendosi poi al Colonnello Cipelletti ha continuato: "Sono convinto che saprà garantire il conseguimento dei nuovi e difficili obiettivi che vedono, nell'immediato futuro, coinvolto lo Stormo, nell'attuale e complesso quadro di evoluzione dell'Aeronautica, in una Forza Armata sempre più moderna e dinamica e, quindi, sempre più coesa ed utile al Paese".

### Medicina Aeronautica e Spaziale, il Reparto ha una nuova guida

Autore 1° M.llo Ennio Calabro



Il Col. Trivelloni subentra al Col. Lucertini nel Comando del Reparto Medicina Aeronautica e Spaziale del Centro Sperimentale di Volo.

**G**iovedì 27 giugno, presso il Centro Sperimentale di Volo di Pratica di Mare, alla presenza del Comandante del Centro Sperimentale di Volo, Generale di Brigata Aerea Roberto Di Marco, si è svolta la cerimonia di passaggio di consegne al Comando del Reparto Medicina Aeronautica e Spaziale. Il Colonnello Pierandrea Trivelloni è subentrato al Colonnello Marco Lucertini, Capo Reparto uscente. Durante il suo discorso di commiato il Col. Lucertini ha ringraziato l'Aeronautica Militare per i quasi otto anni di Comando del Reparto Medicina Aeronautica e Spaziale (RMAS). Ha poi espresso gratitudine per gli uomini e le donne del Reparto che, con spirito di gruppo, hanno raggiunto risultati alti e significativi. Tra questi, le circa 5.000 certificazioni rilasciate in questi anni nel campo della sicurezza del volo.

*“Le sfide che verranno affrontate nel prossimo futuro saranno uno stimolo per continuare ad operare nel miglior modo possibile e per onorare l'impegno profuso da chi ci ha preceduto”.* Queste invece le parole del Col. Trivelloni che, nel suo discorso di insediamento, ha voluto esprimere riconoscenza per l'opportunità ricevuta e profonda stima per chi ha svolto lo stesso mandato in passato,

contribuendo a rendere il Reparto un ente solido quale è oggi. Il Generale di Brigata Aerea Roberto Di Marco, nel prendere la parola, si è detto fiducioso e profondamente soddisfatto per il Col. Trivelloni, a cui ha rivolto i migliori auguri per il nuovo incarico. Rivolgendosi poi al Capo Reparto uscente ha continuato: *“Ogni avvicendamento è un momento particolare, si chiude una storia e se ne apre una nuova e la storia del Reparto scritta negli ultimi otto anni è sicuramente testimonianza di quanto fatto e di quanto seminato dal Col. Lucertini, un impegno profuso con il cuore”.*

In conclusione il Gen. Di Marco ha salutato e ringraziato le famiglie che hanno voluto essere accanto e sostenere i rispettivi Comandanti, *“un sostegno che rappresenta una fondamentale risorsa per poter svolgere in serenità il proprio dovere”.*

Il Centro Sperimentale di Volo riunisce, sotto un unico comando, tutti gli enti di studio e sperimentazione dell'Aeronautica Militare. L'Ente, alla luce del nuovo riassetto disegnato dalla Forza Armata, si struttura su tre reparti: Reparto Sperimentale Volo, Reparto Tecnologie Materiali Aeronautici e Spaziali e il Reparto Medicina Aeronautica e Spaziale.

Il Centro rappresenta il principale ente di consulenza della Forza Armata e dell'Amministrazione Difesa per le prove in volo dei velivoli e dei sistemi d'arma, l'analisi e la valutazione chimico-fisica dei materiali strutturali e di consumo, l'addestramento e la sperimentazione nel settore della medicina aerospaziale, la gestione del software operativo e la verifica operativa dei sistemi d'arma.



La consolidata professionalità del personale, la dotazione di attrezzature all'avanguardia, i continui contatti e scambi con importanti istituti di ricerca nazionali ed esteri e, non ultimo, il possesso della certificazione di qualità ISO 9001-2015, che contribuisce alla valenza dei risultati dell'attività di studio e ricerca anche da un punto di vista commerciale, fanno del Centro Sperimentale di Volo una risorsa di eccellenza per l'Aeronautica Militare e, più in generale, per il Paese.

### L'ANUA a cerimonie di Gioia del Colle e Taranto

**È** stata una *Treggiorni* entusiasmante quella vissuta dalla delegazione tarantina dell'Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica guidata, come di consueto, dal presidente dott. Aldo Marturano, consigliere nazionale onorario del sodalizio.

Una *Treggiorni* vissuta fra il 36° Stormo Caccia di Gioia del Colle e la Scuola Svam di Taranto, insieme ai personaggi del massimo livello sia della Forza Armata, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Gen. S.A. Alberto Rosso; sia dell'Anua, il Presidente naz. Gen.S.A. Claudio Debertolis.

Nei primi due giorni, giovedì 27 e venerdì 28, all'Aeroporto di Gioia del Colle si è tenuto (per la prima volta a Gioia) il passaggio di consegne al vertice della Squadra Aerea fra il Gen. S.A. Fernando Giacotti e il Gen. S.A. Gianni Candotti. Il primo ora andrà a ricoprire il ruolo di Presidente del Centro Alti Studi Difesa.

La cerimonia del 27 è stata preceduta da un pregevole concerto tenuto la sera prima dalla Fanfara del Comando Scuole A.M. / 3ª Regione Aerea diretta dal 1° Mar. Lgt. Nicola Cotugno. Ad organizzare la serata e a condurla con grande padronanza e brio è stato il tarantino Ten.Col. Domenico Spalluto.

La compagine ionica dell'Anua era composta, oltre che dal presidente Marturano, dal segretario Gen. Domenico Rossini, dal socio alto magistrato Massimo Brandimarte e dall'addetto stampa, direttore Antonio Biella. I rappresentanti del sodalizio si sono intrattenuti a lungo e con grande cordialità sia col Capo di Stato Maggiore Gen. S.A. Rosso, che con i due protagonisti del passaggio di consegne, e col "padrone di casa". Col.pil. Emanuele Luigi Spigolon, Comandante del 36° Stormo Caccia.

Il giorno successivo, e giunto da Roma il presidente nazionale dell'Anua, Gen. S.A. Claudio Debertolis, che ha potuto constatare di persona il prestigio di cui gode, negli ambienti aeronautici militari pugliesi, la Sezione tarantina dell'Anua. Archiviata la straordinaria cerimonia all'aeroporto di Gioia del Colle, il giorno successivo, sabato 29, tutti nella vicina Taranto, sulle sponde del placido Mar Piccolo dove quasi un secolo fa volavano gli enormi idrovolanti Cant Z e da dove parti la famosa traversata di Italo Balbo. Qui, alle Scuole Svam, alla presenza del sottosegretario alla Difesa, on. Angelo Tofalo, a fare gli onori di casa per il giuramento degli allievi è stato il CSMA ed il Col. Gianluca Capasso, grande amico dell'Anua e dei suoi componenti, in una cornice emozionante di familiari dei giurandi che hanno seguito con gran calore ogni parte della suggestiva cerimonia.

*Socio Addetto Stampa – Dott. Antonio Biella*



## LA "STORIA" È PASSATA ANCHE DA SANTO SPIRITO, OGGI QUARTIERE DELLA CITTÀ DI BARI, DURANTE LA II GUERRA MONDIALE

di Giovanni Battista Cersòsimo



**D**urante il periodo 1940-1943 del conflitto Santo Spirito, allora Frazione di Bari, era stato interessato solo dal timore di eventuali incursioni aeree nemiche, sempre annunciate dal suono stridente della *sirena*, che un manovale della stazione ferroviaria azionava dalla palazzina più alta di Corso Garibaldi, ove abitavano le signorine Rosina e Lucia Procacci. Il suono stridulo della *sirena* faceva correre tutti al *rifugio*, che per Santo Spirito si identificava con il *canalone* che dalla stazione FF.SS. correva interrato fino al lungomare. Era possibile accedere al *rifugio* grazie ai varchi d'accesso, strategicamente aperti lungo tutto il percorso e resi accessibili con opportune rampe di discesa fino al piano di calpestio del *rifugio*, successivamente eliminate, perché non più necessarie.

Incursioni aeree dirette il Quartiere, in effetti, non ne aveva subito se si esclude quello sferrato il primo pomeriggio del 26 aprile 1943, lunedì di Pasqua<sup>1</sup> contro l'aeroporto di Palese, che aveva distrutto al suolo alcuni velivoli colti dall'effetto sorpresa e provocato alcuni feriti tra i militari in servizio in quella giornata festiva. L'attacco al vicino aeroporto di Palese aveva dato motivo di allarme anche agli abitanti di Santo Spirito e il rumore assordante prodotto dallo scoppio al suolo delle bombe sganciate dagli incursori nemici aveva prodotto molto panico nei suoi abitanti, nonostante fossero già al sicuro nel *rifugio del canalone*<sup>2</sup>.

Diversa era stata, invece, la sorte del quartiere, cannoneggiato *alzo zero*<sup>3</sup> subito dopo l'*armistizio*, operato dal vicino aeroporto di Palese, allo scopo di contrastare la denunciata presenza in zona di truppe tedesche ormai nemiche e in ritirata verso Giovinazzo, aveva riferito, allarmato, un abitante del luogo, che, con mezzi di fortuna, aveva raggiunto l'aeroporto, per dare l'allarme<sup>4</sup>. La notizia era poi risultata priva di fondamento, ma nella circostanza Santo Spirito aveva comunque avuto la sua "*prova del fuoco*" con il danneggiamento di alcune abitazioni, fra le quali l'Istituto delle Maestre Pie Filippini di Via Udine, che avevano dovuto far *puntellare con travi di legno le volte lesionate* di alcune aule del piano superiore della palazzina, poi ricostruita dalle fondamenta negli anni '50 a cura dell'Impresa Edile di Gaetano De Napoli (1912-1989), alienata in tempi recenti dalle Maestre Pie Filippini, non più presenti a Santo Spirito da oltre un decennio, per ragioni contingenti<sup>5</sup>.

Il cannoneggiamento aveva provocato anche in quell'occasione molto spavento tra gli abitanti della Frazione e qualche ferito fra i militari in servizio al *Deposito Carburanti della vicina Cala d'Oro*, che, dopo aver ripristinato le comunicazioni telefoniche interrotte subito dopo i primi colpi di cannone, aveva provveduto a rassicurare il Comando dell'aeroporto di Palese circa la mancata presenza delle paventate truppe tedesche, che avevano sicuramente già raggiunto ed ormai superato anche Giovinazzo<sup>6</sup>.

Santo Spirito era stata invece coinvolta direttamente quando, subito dopo l'*armistizio* dell'8 settembre del 1943, era divenuta, suo malgrado, sede dei *Comandi anglo-americani* che avevano *requisito* alcune Ville del Quartiere.

Fra le altre, l'autore vuole ricordare *Villa de' Nigris* e *Villa Sylos* di Corso Umberto I, oggi *Villa Morisco*, prestigiosa "*sala ricevimen-*



<sup>1</sup> Cfr Giuseppe Grande: "TARGET BARI, 26 aprile 1943, Il primo disastroso bombardamento dell'aeroporto pugliese da parte degli Alleati", pubblicato dal mensile STORIA MILITARE del mese di agosto 2019

<sup>2</sup> Dai ricordi personali dell'autore, anche lui al sicuro, con la mamma e la più giovane sorellina, al sicuro nel *rifugio*, mentre il papà era *in servizio d'ispezione* in aeroporto

<sup>3</sup> Termine in uso in artiglieria, quando si spara per colpire a distanza ravvicinata e ad altezza d'uomo

<sup>4</sup> Cfr Mario Procacci: "La sera ci riunivamo sotto l'albero grande. Note autobiografiche", EDIPUGLIA 2015

<sup>5</sup> Cfr "Il Pontificio Istituto delle Maestre Pie Filippini presente a Santo Spirito dal 1936", dello stesso autore, pubblicato dalla Rivista NOBILTA' dell'Istituto Araldico Genealogico Italiano di Milano, N. 81 novembre-dicembre 2007

<sup>6</sup> Cfr Mario Procacci: "La sera ci riunivamo sotto l'albero grande. Note autobiografiche", EDIPUGLIA 2015

# Ricordi... Riflessioni... Sentimenti



(Villa Silos sulla via di Bitonto, oggi Villa Morisco)



(Villa Francesca sul lungomare di Santo Spirito)

ti per matrimoni, incontri conviviali, etc.” con tutto lo spazio retrostante dove in tempi successivi è stato costruito un moderno complesso di nove ville a schiera, la prestigiosa Villa Mincuzzi i cui maestosi alberi di *eucaliptus* sulla via che conduce a Bari potevano occultarne la vista ad eventuali incursioni aeree nemiche e Villa Francesca, sul lungomare allora non ancora asfaltato, ubicata poco prima del Villino Traversa,<sup>7</sup> entrambe demolite in tempi successivi e sostituite con altre ville di più recente costruzione.



(Villa Mincuzzi sulla via di Bari)

Un altro *posto comando* era stato realizzato nel tratto di via Udine che dal mare raggiungeva i binari del tram Bitonto – Santo Spirito, con una *ventina di tende ed un Deposito autoveicoli*<sup>8</sup>.

Al momento dell' *armistizio*, al comando della IV Squadra Aerea di Bari era il Generale Ferruccio Ranza, il cui ruolo è stato fondamentale per la tenuta in mano italiana degli aeroporti pugliesi e la sua determinazione, in occasione di un importante colloquio riservato con il maresciallo dell'aria Arthur Tedder e l'ammiraglio Andrew Cunningham<sup>9</sup>, era riuscita a convincere i due alti Ufficiali inglesi che l'Italia aveva le forze e la volontà politica per contribuire alla propria "liberazione" e quindi a porre la pietra miliare per la nascita dell' *Aeronautica Cobelligerante Italiana*<sup>10</sup>.



<sup>7</sup> Le foto d'epoca di Villa Silos, Villa Mincuzzi e Villa Francesca a Santo Spirito sono state recuperate dal Dott. Giuseppe Grande, uno studioso appassionato di quel periodo di "storia" che ha interessato il nostro territorio  
<sup>8</sup> Cfr Mario Procacci: "La sera ci riunivamo sotto l'albero grande. Note autobiografiche", EDIPUGLIA 2015

<sup>9</sup> Svoltosi segretamente proprio a Santo Spirito presso Villa Mincuzzi, che era al momento sede del comando anglo-americano, al sicuro da possibili incursioni aeree nemiche, grazie ai maestosi alberi di *eucaliptus* che la circondavano  
<sup>10</sup> Cfr "Il Generale di Squadra Aerea Ferruccio Ranza (1892-1973), Comandante della IV Squadra Aerea nel secondo conflitto mondiale", dello stesso autore, pubblicato dal Corriere dell'Aviatore N.5-6/2018

# Ricordi... Riflessioni... Sentimenti

L'evento, allora non reclamizzato per evidenti motivi di sicurezza, a distanza di settantasei anni ci consente di poter affermare senza timore di smentita: "la storia è passata anche da Santo Spirito durante la seconda guerra mondiale".



Momenti di panico la Frazione aveva inoltre vissuto indirettamente la sera del 2 dicembre 1943 durante l'improvvisa incursione aerea tedesca ad opera di alcuni bombardieri Junkers Ju88, che avevano colpito le numerose navi anglo – americane ancorate nel porto di Bari ed ancora in occasione dello scoppio della nave *Charles Henderson*, sempre nel porto di Bari, il mattino del 9 aprile 1945, quando i vetri della finestra della sua classe, che si affacciava in Via Udine, al piano terra dell'Istituto delle Maestre Pie Filippini, erano andati in frantumi, provocando il panico di quei giovani alunni, che si erano subito stretti intorno alla loro *maestra*, quasi a chiedere la sua protezione rassicurante.

## Tramonti

Quanti tramonti da lassù  
viaggiando tra le nuvole!  
Quelli stupefacenti dell'Oriente  
sopra Sumatra e Giava  
dagli incredibili colori,  
o sui deserti africani  
tra le sabbie lucenti,  
o quegli altri ancora  
tra i grandi freddi  
ai confini del mondo.  
O magari più semplicemente  
a casa mia, talvolta,  
guardando dalla veranda,  
verso Ponente.  
Ogni sera mi chiedo:  
è la Terra che gira  
o è il sole che discende?  
O è soltanto il tempo della vita?  
Tramonti... tramonti:  
rosati, rossastri, violetti,  
rosso fuoco, scarlatti...  
incantatori sempre.  
Ah, c'è pure un guizzo verde  
se sei fortunato, hai visto  
là sulla linea del mare?  
Tramonti: parabole della vita.  
Ma lasciatemelo dire!  
Ho fatto l'aviatore  
e proprio non capisco  
perchè ogni volta  
che siamo all'imbrunire  
si ama dire che stiamo facendo  
l'ultimo decollo. Davvero?  
E verso dove?  
L'ultimo, ultimissimo decollo  
verso l'azzurro infinito!  
Altro che decollo!  
A me sembra un atterraggio.  
Un tramonto, appunto.  
Non vedi? Look around!  
Svegliati, guarda fuori!  
Lo strillava sempre l'Istruttore  
ai tempi della Scuola.  
Ora siamo tutti allineati,  
chi in lungo,  
chi in corto finale:  
il carrello è esteso e bloccato,  
i flap sono a posto,  
il motore quel che serve,  
la procedura di riattaccata conosciuta  
(anche se non servirà a nessuno).  
Fa solo attenzione  
al carburante che scarseggia.  
Ma è tutto in regola, tranquillo.  
La clearance della Torre  
arriverà tra poco.  
E almeno mettilo giù  
come si deve,  
quando sarà il momento,  
questo tuo compagno di viaggio!

*Sergio Bedeschi (2019)*

## Riflessioni da "Palestra di Pensiero"

ANUA Napoli

**L**attenta lettura del recente editoriale (il Corriere 7/8 19) del Presidente Nazionale, e le "numerose considerazioni" che esso suscita inducono ad alcune riflessioni che qui esprimo con l'usuale sincerità ché, diversamente, non saprei agire.

Sono molto lieto per l'orientamento confermato dal Presidente Nazionale perché il nostro "Corriere" sia una "palestra aperta" al pensiero ed alle idee degli associati tutti.

Ciò induce a nuove iniziative ed a più proficui colloqui che, coinvolgendo tutti, miglioreranno le nostre relazioni sociali.

Il lungo ed articolato "editoriale", sapientemente arricchito da numerose considerazioni di vario tenore, di fatto, s'incetra su di uno specifico episodio: il comportamento della presidenza (del Presidente) dell'ANUA di Napoli in occasione dell'effervescente giornata del 2 giugno u. s..

Lieto, pertanto, di annoverarmi fra i primi fruitori (se non il 1°) della "palestra aperta" mi accingo ad esprimere, con assoluta libertà di pensiero, i motivi delle decisioni adottate in quell'occasione.

Azioni che si prestano ad un duplice lettura: sostanziale e formale; entrambe considerate nel collimatore dell'*Editoriale*

### Sotto il profilo sostanziale:

Il 1° giugno le pagine di tutti i quotidiani nazionali sono state invase dalle immagini e dalle dichiarazioni di "tre nostri generali particolarmente illustri che assunto un atteggiamento di aperto dissenso alla conduzione del Dicastero della Difesa e abbiano colto l'occasione dell'invito sul palco presidenziale della sfilata, per annunciare la loro assenza dovuta a tale posizione". (Claudio Debertolis)

È accaduto, quindi, che la mia "realtà ANUA, (Napoli), condividendo appieno i motivi tutti che hanno ispirato la..." "dissociazione" dei generali dalle manifestazioni romane "imperiali", ha dato un pieno supporto a quel gesto e lo ha, in qualche modo replicato." (C. D.).

### Sotto il profilo formale:

All'invito del prefetto di Napoli, l'ANUA Napoli ha "comunicato", all'autorità invitante che "non vi avrebbe preso parte". Ciò accadeva non senza avere prima partecipato – alla Presidenza – le proprie intenzioni di non aderire all'invito per la cerimonia dell'indomani (mail – senza seguito – del 1° giugno ore 16,25).

Le circostanze temporali e la cronologia degli eventi non hanno consentito "un preventivo e spedito confronto" (con alcuno) per cui è accaduto che "azioni dimostrative, azioni di protesta, senza che un dibattito interno abbia messo a confronto le volontà", abbiano preso "una strada non ordinata". (C.D)

Ma... non è proprio così:

non può prescindersi, infatti, dalla circostanza che l'invito del prefetto è stato formulato al "Presidente dall'ANUA di Napoli, Br.Gen.le Giuseppe Lenzi" e non già al cittadino Giuseppe Lenzi; ragion per cui la rinuncia all'invito, redatta su carta "associativa" trova una sua ragion d'essere che appare improprio censurare ex post.

La rinuncia all'invito, formulata su carta intestata della associazione, è stata una scelta consapevole e coerente con il contesto.

Ciò detto convergo sulla opportunità di (tentare) un coordinamento per i nostri futuri atteggiamenti associativi nelle occasioni che dovessero presentare non agevoli scelte di vario tenore.

Teli coordinamenti appaiono difficili e complessi infatti: concepire, formulare, scrivere ed intimare/consigliare, ad una vasta comunità di Presidenti "periferici", e di associati tutti, un comune indirizzo "politico/associativo" cui uniformarsi s'annuncia come un'intrapresa suscettibile di ogni prevedibile dissenso.

L'argomento è molto più delicato (e forse irrisolvibile) di quanto possa apparire.

Faccio un esempio che (credo) calzi ad hoc in considerazione che le squisite dissertazioni dell'editoriale, al di là della diplomazia lessicale espressa, si riferiscono, di fatto, ai comportamenti posti in essere dal Consigliere Onorario dott. Aldo Marturano e dal sottoscritto.

Orbene: la "periferica" sezione ANUA che rappresento, dopo un rapido e breve consulto, con alcuni associati, (quelli reperibili il 1° giugno) pensò di declinare l'invito alla cerimonia dell'indomani organizzata dal prefetto di Napoli.

Confortava tale orientamento, le decisioni, le esternazioni, le dichiarazioni limpide, e da me convintamente condivise, espresse da "tre nostri generali particolarmente illustri"; critici verso talune contingenti politiche governative reputate – nel contesto storico attuale – mortificanti per il mondo militare.

Ciò detto mi pongo un (più che legittimo) interrogativo: il consimile invito, per cerimonia del 2 giugno, (a Roma) è stato inviato al Gen.le di S.A. Claudio DEBERTOLIS quale ex Segretario Generale e Dir.re Naz. Armamenti o quale presidente nazionale dell'ANUA?

Nella seconda ipotesi (Pres. ANUA) si originerebbe un ulteriore interrogativo: se, come è stato prospettato dall'editoriale ogni decisione in casi simili a quello di che trattasi

"deve essere frutto di un processo molto più complesso. Esso deve passare per il centro, la Presidenza nazionale, che a sua volta si dovrà interrogare sul pensiero della Forza Armata in merito, e sul comportamento di altre associazioni"

accadrebbe, inevitabilmente, la paralisi di ogni iniziativa associativa che, possa – pur lontanamente – configurarsi come una critica – pur lieve e fluida – all’operato di una qualche autorità governativa.

Senza considerare il verificarsi (certo ed ineludibile) di una grave discrasia democratica in seno al sodalizio: i “periferici”, infatti, costretti a consultare il “centro”, carpirne gli umori, gli orientamenti e quant’altro per poi agire di conseguenza; e la “presidenza” (a meno di non ritenersi *legibus solutus*) costretta ad operare solo a seguito dell’unanime consenso che il CDN deve esprimere in relazione al caso emergente.

È fattibile tale procedura? Non rischiamo di aggrovigliarci in un’impasse paralizzante?

Noi abbiamo “giurato” fedeltà alla Repubblica ex art.52 della Costituzione; che non prevede affatto l’estensione di tale “fedeltà” ai governi ed ai governanti del momento.

In tale ottica, difficilmente contestabile, anche le apicali gerarchie di tutte le FFAA, (a condizione di possedere audacia, intrepidezza ed ardire in gran copia) non sono tenute ad ossequi non dovuti!

...ed i loro (poco) comprensibili, e (certamente) inconfondibili, “inchini” sono lo scotto loro imposto dal grado, da una malintesa etica militare e da varie convenienze coeve. Tale subordinazione mentale e formale, pertanto, è affar loro (del personale in servizio) ed a nessun titolo può ritenersi estensibile a NOI; che in servizio non essendo più, godiamo di un’assoluta libertà di pensiero, di critica e di azione che dovremmo solo imparare ad usare al meglio e più spesso.

Sulla circostanza, molto impegnativa ed ardua, espressa nell’editoriale, che propone di “interrogare sul pensiero della Forza Armata” in merito a non so quali e quanti fatti futuri e/o contingenti, considero tale proposta meritevole di ogni opportuno approfondimento in seno al CDN; uditi, anche, i pareri dei “periferici”.

Il mio convinto dissenso dall’idea di “interrogar(si) sul pensiero della Forza Armata e sul comportamento di altre associazioni”, prima di avventurarsi in una qualche azione associativa di un qualche rilievo, si origina dalla pluridecennale esperienza alla guida dell’ANUA della mia città.

Raffrenando, a stento, le non favorevoli espressioni che vengo alla mente, nel considerare gli effettivi atteggiamenti della FA nei confronti dell’ANUA, (e del personale in congedo in genere, di cui, in questa sede non mi reputo il difensore) rilevo che “l’alta considerazione” che tanti “Capi” (non tutti) propalano in ogni possibile circostanza utile, verso la nostra associazione NON sembrano sostanzarsi in pari atteggiamenti di “amicizia e considerazione”.

Noi “periferici”, infatti:

- dobbiamo pietire un invito alle cerimonie di interesse locale dell’AM.

- non ci è concesso accedere ai nostri ex luoghi di lavoro, (neppure all’indomani del congedo) laddove tutti noi abbiamo trascorso un’intera vita aeronautica, se non a condizione di essere AUTORIZZATI all’ingresso dal personale sott. le delle segreterie, e dopo aver esplicitato e dichiarato i motivi della richiesta d’accesso. Raramente si concede l’accesso con l’auto.
- negli OPS (organismi di protezione sociale): circoli, spiagge, siti marini e montani, in assoluto dispregio della normativa vigente (D.M. 31 dicembre 1998, n. 521. – art. 5) siamo trattati come gli ultimi degli ultimi. Stessa sorte per le nostre Dame d’Onore; pietosamente abbracciate e bacciate – dell’autorità di turno – solo se a pochi metri dal caldo cadavere del coniuge avvolto in Tricolore).

Non abbiamo mai avuto il piacere di ricevere un riscontro alle comunicazioni/petizioni/sollecitazioni/ denunce loro indirizzate: Sommersi, come sono, dalla paura di prendere carta e penna! Dominati dal terrore di “sbagliare”!

Neppure la corrispondenza pec li sollecita ad una replica.

La mia non breve personale esperienza associativa, limitata al “presidio” aeronautico locale, mi consente di riflettere che le rilucenti greche, cucite sulle maniche dell’uniforme dei miei numerosi interlocutori locali, non estendono il loro brillare alle loro menti.

Al protocollo di questa sezione (ANUA Napoli) si annoverano (dal 2010 ad oggi) numerose decine di missive trasmesse – per i più vari motivi/esigenze associative – alle autorità militari aeronautiche presidiarie. MAI una risposta!  
(né verbale, men che mai scritta: fatta eccezione per il gen.le di S.A. F.Giancotti.)

In tale deludente panorama (locale) l’esortazione che emerge dall’editoriale a: “interrogare sul pensiero della Forza Armata”, mi lascia, come detto, molto perplesso. I miei interlocutori (in loco) non son sembrati, fino ad oggi, i personaggi più disponibili ad una aperta ed efficace interlocuzione con l’ANUA.

Quindi: NOI associazione di “categoria”, di diritto privato siamo, e dobbiamo restare, una realtà diversa dalla FA. Mai in antitesi con essa ... fin quanto vi sia consonanza spirituale e leale intesa con le gerarchie del momento.

Per concludere, quindi, ho accolto l’invito che chiude l’editoriale: “aperto ad ogni osservazione e commento” per accogliere in termini di rinnovata ospitalità e trasparenza il pensiero dei consociati.

Br.gen.le (r) Presidente ANUA Napoli

*Giuseppe Denzi*

Napoli 26 luglio 2019

## Saluto di commiato al Generale Mario Travaini



Come Presidente Sezione di Latina, dell'Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica, ho l'onore di porgere il saluto di commiato al Generale Mario Travaini, che venerdì 28 giugno 2019 è decollato per l'ultimo volo.

Nato nel 1922 ad Aquileia, si è arruolato nella Regia Aeronautica nel 1940 con il corso Vulcano.

Gli Ufficiali più anziani ricordano il Gen. Mario Travaini che, con piglio deciso, entrava in aula per insegnare Navigazione Aerea, sciorinando termini come ortodromia e lossodromia. Era la navigazione dei pionieri, dei trasvolatori atlantici, quando la posizione del mezzo aereo era rilevata con il sestante.

Il Gen. Travaini inculcava agli allievi quelle nozioni e le faceva poi praticare quando si saliva sul vecchio **dakota** a fare il punto dall'oblo superiore.

Qualcuno lo ha poi rivisto durante il periodo di Comando all'Aeroporto di Latina e poi a Borgo Piave, altri allo Stato Maggiore, e tutti noi lo abbiamo ritrovato in Latina come socio attivo della nostra associazione, sempre arzillo, spigliato, interessato, malgrado l'avanzare dell'età.

Al termine dell'Accademia, il Gen. Travaini, promosso Sottotenente nel 1942, diviene Pilota Militare nell'aprile del '43, appena in tempo per essere coinvolto negli accadimenti dell'otto settembre.

Nel dicembre dello stesso anno si presenta al Comando della 4<sup>a</sup> Zona Aerea Territoriale di Bari, per essere poi assegnato alla Scuola di Addestramento di Frosinone dove nel 1947 presta giuramento alla Repubblica Italiana.

Trascorre poi un anno nell'Aeronautica Somala, a Mogadiscio. Rientrato in Italia e promosso al grado di Capitano assume nel 1953 il Comando di Squadriglia.

Continua la carriera militare tra Stato Maggiore, Scuola Volo dell'Accademia e quindi da Colonnello qui a Latina assume il Comando dell'allora Scuola Volo Base dell'AM.

Viene poi assegnato all'ITAV e tornerà, tre anni dopo, a Latina per assumere il Comando dell'allora CTA/DA di Borgo Piave.

Nel gennaio del 1975 viene promosso Generale e poi posto a disposizione.

Negli anni successivi, richiamato in servizio è stato Giudice del Tribunale Supremo Militare dal 1977 al 1979 e poi messo a disposizione del Commissario per l'Assistenza al Volo Civile.

È stato definitivamente congedato nel 1995.

Quasi un controsenso, il Generale Mario Travaini, Pilota dell'Aeronautica Militare, ha cominciato a guidare l'auto molto tardi, ma poi ha continuato fino a tempi recenti, recandosi spesso a Roma ai pranzi con i colleghi del corso Vulcano, brontolando con gli amici per i tentativi della figlia di farlo desistere dal guidare l'auto.

Il Gen. Mario Travaini è stato di esempio per i più giovani, sempre pronto con battute argute e con una certa dose di autoironia per il suo attaccamento all'Aeronautica Militare e al corso Vulcano.

La scorsa estate si è recato all'Aeroporto di Latina per incontrare gli Allievi del Corso Vulcano 5, quattro generazioni di Accademia dopo la sua, fedele al motto del Corso: **"ardens urit"**.

**"Comandante, sarà sempre vivo nei nostri pensieri."**

A nome di tutti i soci dell'Associazione Arma Aeronautica e dell'Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica (Sezioni di Latina), porgo le più sentite condoglianze alla figlia Dottoressa Simona, al genero e ai nipoti.

Latina, 02/07/2019

*Il Presidente Gen. (r) Antonino Stoto.*

## Il G59 e la ragazzina dal costume fucsia

*di Luciano Forzani*

Il Fiat G.59 A, quello monoposto, bellissimo e dall'aspetto guerriero, aveva sempre avuto per me un fascino particolare. Quello era proprio come gli aeroplani che avevo visto da bambino, quando durante la guerra, guardavo i cinegiornali ed ero impressionato dalle grandi tavole a colori della Domenica del Corriere, che riportavano le gesta dei nostri piloti in azione sui vari fronti. Fu allora che decisi che volevo diventare un pilota da caccia, ma i tempi erano cambiati in fretta e quando fu il mio turno, l'alone romantico che circondava l'aviazione si stava lentamente dissolvendo.

Il mio, infatti, sarà il tempo dei caccia a reazione, dei decolli su piste lunghissime, (e a volte con i razzi ausiliari) delle tute anti g, delle regole da rispettare e di tanti altri intralci che tendevano gradualmente a burocratizzare il volo.

## Ricordi... Riflessioni... Sentimenti

Il G59, quello monoposto ripeto, (perché quello biposto, deformato dall'istallazione del doppio tettuccio, aveva finito per somigliare ad un cammello), rappresentava per me quasi la materializzazione dei miei ricordi di bambino.

Purtroppo, su un velivolo di quel tipo non avevo mai avuto occasione di volare finché, un lontano giorno del 1961, fui trasferito dal 154° Gruppo di Ghedi al Reparto Sperimentale di Volo di Pratica di Mare.



E lì, parcheggiato sull'erba, c'era un bellissimo esemplare di G59A: l'RS 6.

Normalmente veniva usato solo per effettuare le prove di lotto dei paracadute revisionati. Questo voleva dire che veniva scelto a caso un paracadute per ogni lotto che usciva dalla revisione, lo si faceva indossare ad un simulacro di manichino, e il tutto veniva attaccato ad un piccolo marchingegno posto sotto la pancia del velivolo. Poi si andava in volo e lo si sganciava sul campo, a quote e velocità prestabilite, per controllare che si aprisse regolarmente senza strapparsi. Un compito umile, come si vede, ma, dopo qualche volo di familiarizzazione, cominciai prima ad offrirmi volontario per fare queste prove, e poi a farmi mettere in programma di tanto in tanto solo per il gusto di fare una specie di romantico viaggio a ritroso nel tempo. D'altronde quel vecchio aeroplano e quelle prove banali non erano affatto ambiti da alcuno dei miei colleghi, e non c'erano mai problemi per avere il G59 disponibile.

Fu così che, una bella mattina di fine estate di tanti anni fa, me ne andai in volo a fare niente altro che non fosse semplice "addestramento", cioè puro godimento dello starsene solo, chiuso in una cabina ad ascoltare quel meraviglioso rombo del motore Merlin, avvolto da un leggero odore di olio e benzina, senza maschera, senza ossigeno, senza anti-g e con una grande elica che girava quattro metri più avanti. Tutto quello che avevo da fare era guardarmi in giro e godermi il panorama della zona: Sabaudia, Circeo, Terracina, Fondi... Già, Fondi.

Fondi è all'interno di una verde pianura racchiusa tra colline, limitata, dal lato mare, da una spiaggia che è la continuazione verso Sud-Est della spiaggia che inizia dal monte Circeo.

Stavo curiosando sopra i ruderi del tempio di Giove, vicino Terracina, quando lo vidi, laggiù, verso Sud Est: un puntino colorato risaltava, isolato, sul bianco della spiaggia.

Decisi di andare a vedere più da vicino. Il puntino si ingrandì e divenne un costume da bagno color fucsia, indossato da una ra-

gazza che saltava sulla sabbia e agitava ampiamente le braccia guardando verso di me.

Volevo vedere meglio, e così, dopo un ampio giro sopra di lei, scesi bassissimo sull'acqua, appena oltre il bagnasciuga, e vidi tutto il suo entusiasmo nel salutarmi. Poi capii il perché di tanto entusiasmo: in realtà non era proprio una ragazza, ma piuttosto una bambina. Così ad occhio, guardando quel corpicino esile che saltellava, nel suo costumino fucsia, direi che poteva avere un'età tra i dodici e i sedici anni, ma la gioia che traspariva dall'agitazione che mostrava nel salutarmi, mi spinsero a passarle un'altra volta vicino, battendo le ali per salutarla prima di tornarmene a Pratica.



*I ruderi del tempio di Giove a Terracina*

Non ne parlai con nessuno, ma quella ragazzina mi aveva trasmesso parte della sua gioia.

Così, il giorno dopo, mi feci rimettere in programma di volo, sempre col G59, per andare ancora a trovarla. Questa volta probabilmente aveva sentito da lontano il rumore dell'aeroplano che si avvicinava perché la vidi schizzare fuori dalla vegetazione che limitava la spiaggia e cominciarci di nuovo a saltare ed agitare le braccia, quasi avesse paura che non mi accorgessi di lei.

Feci ancora due passaggi bassi, appena oltre il bagnasciuga, fui felice per l'allegria che mostrava e mi trasmetteva, e poi me ne andai, molto soddisfatto.

Poi per qualche giorno fui impegnato (ogni tanto bisognava pur fare qualcosa di serio) ma appena possibile presi di nuovo il G59 e mi diressi ancora verso la spiaggia di Fondi.

Questa volta però non c'era nessuno.

Credo che avesse finito la vacanza e fosse tornata a casa sua, forse a scuola. Chissà da dove veniva: magari da pochi chilometri di distanza, oppure da qualche Paese lontano a scaldarsi al sole del Mediterraneo.

Io ricordo con tenerezza quel piccolo costume fucsia, e mi chiedo se anche lei, che oggi sarà una matura signora, ricorda ancora quel pilota fannullone che veniva a salutarla giocando con un vecchio, rumoroso aeroplano e poi volava via, diventando prima un puntino e poi scomparendo nel cielo come perso tra le pagine di un vecchio romanzo di Liala.

Oggi anche il G.59 è scomparso, fagocitato dall'evoluzione che comporta, soprattutto in aviazione, lo scorrere del tempo. Peccato, perché era un aeroplano bellissimo.

## DOMENICO MONDELLI Il generale nero, bersagliere, aviatore e ardito

(Da Wikipedia, l'enciclopedia libera)

**D**omenico Mondelli è stato un militare e aviatore italiano di origine tigrina. Ufficiale pluridecorato del Regio Esercito durante la prima guerra mondiale, appartenente alla specialità bersagliere, dal 1915 al 1917 combatté come aviatore dei reparti da ricognizione e bombardamento del Corpo Aeronautico Militare, passando successivamente nei reparti terrestri di prima linea, dove si distinse particolarmente alla testa del XXXIII Reparto d'assalto "Fiamme Cremisi" e poi del I battaglione del 242° Reggimento fanteria "Teramo". Nel primo dopoguerra fu mandato in Albania alla testa del IX battaglione d'assalto, meritandosi la terza medaglia di bronzo al valor militare. Soggetto a discriminazione con l'avvento al potere del regime fascista lasciò la vita militare nel 1925.

Nacque il 30 giugno 1886 all'Asmara in Eritrea, di etnia tigrina venne adottato<sup>[2]</sup> nel 1891 dal colonnello parmense Attilio Mondelli nel corso della ritirata in Eritrea in seguito alla sconfitta di Adua, durante il corso della Guerra d'Abissinia. All'atto di adozione fu presente il Dott. Napoleone Maschi, Pretore e Consigliere della Real Prefettura di Parma, già combattente col grado di Capitano nella Guerra in Eritrea. Il Dottor Maschi fu inoltre il primo a dichiarare ufficialmente la presenza del giovine eritreo a Parma e fu sempre presente ai vari consigli di famiglia in seguito all'adozione della famiglia Mondelli. Dunque la reale paternità del bambino, attribuita sia al Colonnello Mondelli che al Dottor Maschi non fu mai accertata.

Portato in Italia, nell'ottobre 1900 iniziò a frequentare il Collegio militare di Roma per passare poi alla Regia Accademia Militare di Modena. Uscitone con il brevetto di sottotenente nel 1905, viene assegnato alla fanteria, specialità bersagliere. Presta servizio inizialmente nel 5° Reggimento, passando poi in successione al 7°, 8° e 2°. Appassionatosi al mondo dell'aviazione conseguì il brevetto di pilota conferitogli dalla Fédération Aéronautique Internationale il 20 febbraio 1914.

Con l'entrata in guerra dell'Italia, il 24 maggio 1915, combatté come capitano pilota nelle file della 7ª Squadriglia da ricognizione e combattimento su Nieuport IVM eseguendo numerose missioni di ricognizione, anche bassa quota, che gli valsero l'assegnazione di una Medaglia di bronzo al valor militare.

Fu al comando della 7ª Squadriglia da bombardamento (Caproni) dalla sua costituzione, avvenuta il 18 febbraio 1916 inquadrata nel Corpo Aeronauti-



co Militare. Dal successivo 1 del mese di aprile formò il IV Gruppo a disposizione del Comando Supremo che utilizzava aerei Caproni Ca.33 per bombardare la Slovenia e la Venezia Giulia austriache<sup>1</sup>.

Nell'aprile 1917 prende il comando della 1ª Squadriglia Caproni. Dal 14 al 25 luglio<sup>[5]</sup> 1917 fu al comando dell'XI Gruppo, costituito da 2ª, 3ª, 4ª, 6ª e 15ª Squadriglia Caproni, per passare poi al comando del 67° battaglione del 18° Reggi-

mento bersagliere, rimanendovi fino al 30 settembre 1917. Il 10 ottobre, con il grado di maggiore, assunse il comando del XXXIII Reparto d'assalto "Fiamme Cremisi" della neocostituita specialità arditi. Il 1° maggio 1918, con il grado di tenente colonnello assunse il comando del I battaglione del 242° Reggimento fanteria della Brigata "Teramo" con cui prese parte alla battaglia del Solstizio rimanendo ferito, e venendo sostituito alla testa del battaglione dal parigrado Umberto Albano. Dopo la fine della guerra, decorato complessivamente di due Medaglie d'argento e due di bronzo al valor militare, e insignito del titolo di Cavaliere dell'Ordine della Corona d'Italia, sostituì il tenente colonnello Giovanni Messe alla testa del IX Reparto d'assalto, che fu impiegato in Albania dove ottenne la sua terza Medaglia di bronzo.

Con l'approvazione della Legge 2029 del 26/11/1925 sulla Regularizzazione delle Associazioni, che rendeva incompatibile l'impiego pubblico con l'appartenenza alla massoneria, Mondelli fu oggetto di discriminazione e lasciò il Regio Esercito nel corso del 1925 perché gli era stata bloccata la promozione a colonnello, entrando nel ruolo della riserva e proseguendo la carriera militare inquadrato nella Milizia Volontaria Sicurezza Nazionale, raggiungendo il grado di Console Generale (Generale di Brigata).

Dal secondo dopoguerra visse a Roma in via Milazzo nel quartiere dell'Appio Latino fino alla morte e fece anche la sua comparsa in un documentario sugli africani in Italia.

La sua carriera militare riprese seppure nel ruolo della riserva con la proclamazione della Repubblica Italiana, promosso nel Ruolo d'Onore al grado di generale di brigata (1959), di divisione (1963) e infine di corpo d'armata (1968). Fu insignito del titolo di Grande Ufficiale dell'Ordine al merito della Repubblica Italiana il 10 giugno 1970 con decisione "motu proprio" del Presidente della Repubblica Giuseppe Saragat.

Si spense a Roma, presso l'Ospedale militare del Celio, il 13 dicembre 1974.



## IL DECOLLO DI UN VARO SCIVOLATO DI POPPA RACCONTO CULTURALE DEL PRES. TE ANUA NAPOLI



**F**esta grande, nell'ultimo sabato di maggio 2019, a Castellammare di Stabia per tutta la Marina Militare Italiana e per l'operosa popolazione cittadina con festoni e bandierine in città e "gran pavese" su tutte le imbarcazioni in rada.



Alla presenza del Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, è scesa in mare nave "Trieste", unità anfibia multiruolo e multifunzione della Marina Militare. Sigla Lhd. (Landing helicopter dock) Fra i compiti si annoverano: funzioni di comando e controllo nell'ambito di emergenze in mare, evacuazione di connazionali e assistenza umanitaria e sanitaria. È, infatti, anche un vero e proprio ospedale mobile completamente attrezzato, con sale chirurgiche, radiologia e analisi, gabinetto dentistico e zona degenza per 27 ricoverati gravi. Dopo circa due anni di "cantiere", quindi, le FFAA italiane avranno la loro nuova ammiraglia destinata a sostituire nave Cavour negli impegnativi scenari internazionali. L'evento ha visto la partecipazione, fra gli altri, di una folta schiera di Associazioni Combattentistiche e d'Arma che con i loro policromi e nobili labari hanno fatto da cornice ad un evento molto significativo per l'Italia tutta. Fra i tanti labari un posto d'onore per quello della Marina militare decorato di 223 medaglie d'oro al Valor Militare.

Con i rituali annunciati diffusi ad altissimo volume; "rimozione delle taccate laterali", "taglio delle ritenute di pro-*ra*" sono iniziate le lunghe operazioni in vista dello scivolamento di nave Trieste dal suo "inclinato" bacino.

Il sindaco di Castellammare, emotivamente coinvolto nell'importante evento cittadino, si è premurato, nel corso di una conferenza stampa, tenuta alle 10.44 del 22 maggio, di rassicurare tutta la popolazione che l'entrata in mare di nave Trieste non avrebbe provocato affatto un temuto "tsunami" ma solo una grande onda. Il Comandante della Capitaneria di porto di Castellammare di Stabia, Capitano di Fregata Ivan Savarese, a sua volta non vedeva l'ora di emanare tutte le possibili "ordinanze" di sicurezza "interdicendo l'uso dell'intero specchio acqueo portuale, nonché di tutte le banchine e le aree demaniali marittime ricadenti nel porto di Castellammare di Stabia" – dalle ore 06.00 del 25 a termine esigenza – atte a garantire un corretto svolgimento delle complesse operazioni di varo. Questo per narrare del clima di profondo entusiasmo che l'evento ha suscitato.

L'ANUA ha accolto l'invito del Capo di S.M. della M.M. e di buon'ora, come "imposto" dall'efficiente cerimoniale ha preso parte allo schieramento nel posto assegnato fra tutti i labari associativi.



All'ora convenuta fa il suo ingresso nell'immenso piazzale di "Fincantieri" la Bandiera di combattimento della Marina Militare accolta dalle note e dalle parole dell'inno di Mameli. Rende gli onori una compagnia del Battaglione San Marco impeccabile nelle loro uniformi bianche, scintillante per le baionette dei fucili, rilucente per le decine e decine di medaglie tintinnanti sul petto dei giovanissimi "marò": segno della loro ddecennale partecipazione alle operazioni, prevalentemente umanitarie, vissute in tanti scenari operativi in Italia ed all'estero.



## IL DECOLLO DI UN VARO SCIVOLATO DI POPPA RACCONTO CULTURALE DEL PRES. TE ANUA NAPOLI



Il Presidente Mattarella, il Ministro della Difesa dott.ssa Elisabetta Trenta, il CSM Difesa gen.le Vincenzo Vecciarelli, il CSM Marina amm. Valter Girardelli, Il consigliere militare gen.le di S.A. Corsini passano in rassegna il reparto d'onore, salutano la bandiera di guerra.



I discorsi dell'a.d. di Fincantieri dott. Bono e delle autorità sono stati, fortunatamente contenuti perché, com'è evidente la festa è tutta per le centinaia di operai del cantiere che oggi festeggiano l'abbraccio tra il mare e la loro "NAVE": la più grande mai costruita nello storico cantiere fondato dai Borbone.

Piace ricordare che i cantieri navali di Castellammare, già Regio Arsenale ai tempi dei Borbone, sono la realtà cantieristica più antica d'Europa. Cantiere fondato nel 1783 da Giovanni Edoardo Acton, primo ministro del re Ferdinando IV di Borbone, dinastia sovrana del Regno delle due Sicilie. Fu nel 1786 il varo del primo vascello, Il Partenope. Ad esso seguirono il *Capri* nel 1810, poi il *Gioacchino* nel 1812, e nel 1824 il Vesuvio.

È l'avv. ssa Laura Mazzarella, figlia del Presidente della Repubblica la "madrina" prescelta per il varo dell'unità che assume questo motto: "Fulge Super Mare". Grande solennità, quindi, al momento della breve cerimonia del

"battesimo", officiato dall'Ordinario Militare S. Ecc. il vescovo Santo Marciànò. Rituale di somma importanza, questo del "battesimo", nella considerazione di tutti i marinai. *"Sono essi, da che mondo è mondo, che affidano la propria vita alla loro imbarcazione ed il significato più profondo della cerimonia del varo risiede proprio nel legame di assoluta fiducia che gli uomini assegnano alla creatura nata da nient'altro che*



*dal loro lavoro"* (Dialoghi Mediterranei, Lorenzo Greco 2014) Deviazione dal rituale allorché monsignor Santo Marciànò ha risposto a una richiesta dei lavoratori di benedire anche le loro famiglie. Applausi e lacrime per tutti. Quindi un secco colpo del martelletto che trancia di netto il filo che libera la bottiglia di spumante che compie un breve il volo verso la poderosa fiancata di nave Trieste. Uno spruzzo di spuma bianca avverte i presenti che il rituale s'è compiuto con successo. Tutti tiriamo un sospiro di sollievo al ricordo di quanto accadde alla nave Costa Concordia e Titanic che, al momento del battesimo, non accolsero con l'atteso fragore la bottiglia di spumante che restò intatta. Ricordiamo tutti com'è finita. Con gran sollievo di tutti applausi per le autorità e Presidente che firma decine e decine di caschi bianchi e blu.

A vederla da basso la nuova unità portaelicotteri appare come un immenso grattacielo con i suoi 224 metri di lunghezza e circa 50 di altezza.



Né poteva mancare, considerate sia le peculiari tradizioni popolari di questa terra campana, sia le origini tutte meridionali delle centinaia di maestranze del cantiere, un pizzico di "colore". Sul bulbo di nave Trieste, infatti, appare, fra la meraviglia di tutti, una grande "croce votiva". Le maestranze, infatti, hanno voluto dedicare questa loro ultima fatica ad alcune figure di "santi" cui

# IL DECOLLO DI UN VARO SCIVOLATO DI POPPA

## RACCONTO CULTURALE DEL PRES. TE ANUA NAPOLI

sono particolarmente devoti: **il patrono di Castellammare di Stabia: San Catello, Padre Pio, Giovanni Paolo II, la Vergine**



**del Rosario, la Madonna di Pozzano, San Ciro: patrono del quartiere dove sorge il Cantiere, Santa Lucia e il Volto Santo di Gesù.** Queste sacre immagini, appiccicate allo scafo si immergeranno, fra pochi minuti, nelle (non troppo) limpide acque del porto di Castellammare.

Questa immensa croce cartacea è un inedito assoluto nel pur variegato mondo delle tradizioni cantieristiche marinare italiane.

Un segno tangibile della profonda religiosità degli uomini di mare, operai di ogni qualifica e marinai di ogni grado, che invocano la protezione "celeste" perché protegga e guidi la loro navigazione e quella della "loro nave" fra i perigliosi flutti degli oceani. In considerazione della



vocazione internazionale che nave Trieste è destinata ad assumere, nel vasto scacchiere operativo europeo, (come ben sottolineato dal Ministro E.

Trenta nel suo intervento), sia della vasta aerea a disposizione (il bulbo si dipana per circa 300 mq) non si comprende il motivo dell'esclusione, sulla vasta e capiente croce, dei cinque Compatroni d'Europa:



Non è dato sapere quanto l'atavica superstizione marinara dei nostri giovani marò con le stellette, possa felicemente coniugarsi con queste popolari e fantasmagoriche devozioni di esposizione e "dedicazione" di un'unità militare alle figure di Santi personaggi della cattolicità Campana. Iniziativa, peraltro, assunta autonomamente da una componente civile del cantiere. Non si ha notizia di iniziative devozionali di tal guisa in altre realtà marinarsche e cantieristiche di nazioni europee a noi prossime per tradizioni, marinare e religiose.

Non riesco ad immaginare, che sotto lo sventante del tricolore francese sulla prua della ammiraglia Charles De Gaulle possano esservi state azzeccate, al momento del varo, le pur sacre immagini di Santa Giovanna d'Arco, patrona di Francia (venerata dal 1400), di Leone di Bayonne (che si venera dall'ottavo secolo), di Santa Teresa di Lisieux venerata dal 1923.

Né si ha notizia di altrettante gagliarde prue, di ammiraglie spagnole della famosa "Invencible Armada" o di unità navali di questo secolo, ornate con le effigi dedicate a Santi protettori spagnoli: la Madonna del Pilar, San Giacomo, l'Immacolata Concezione o Santa Teresa d'Avila che godono della profonda devozione di tutti gli spagnoli. Pur se le grandi immagini devozionali che oggi ornano il grande "occhio di Plimsoll", (struttura che serve per creare una depressione che va a cancellare l'onda di prua) di nave Trieste, sono inevitabilmente destinate a svanire ai primi marosi mediterranei ed annegare negli abissi oceanici, tanto folklore è parso un tantino "fuori onda".

La straordinarietà dell'evento devozionale ha suggerito una accurata ricerca in "rete" tesa alla individuazione di altre cerimonie votive similari.

Non si ha notizia del varo, il 26 agosto del 1900, della corazzata ornata delle immagini di uno dei tanti Santi Patroni dell'ex Impero Sovietico: Sant'Andrea apostolo, San Basilio Magno, San Nicola di Mira, San Giovanni Crisostomo, San Vladimiro, Santi Cirillo e Metodio, San Casimiro, Santa Teresa di Lisieux, San Sergio di Radonež.



Neppure il varo della portaerei più grande del Regno Unito la HMS Queen Elizabeth, ovvero Her Majesty Ship Queen Elizabeth, la "Nave di sua Maestà la Regina Elisabetta", è scesa in mare, dopo otto anni di cantiere si è fiondandosi nel freddo mare della Scozia accompagnata dalle immagini dei Santi protettori del Regno Unito: San Giorgio, (Inghilterra) San David (Galles) e San Patrizio (Irlanda del Nord).



Uno sguardo, anche al di là dell'oceano, ha evidenziato che in occasione del varo della portaerei "Gerald R. Ford" (CVN 78), varata nel 2017 a Norfolk, Virginia, alla presenza del presidente D. Trump il famoso "bulbo di Plimsoll" non è apparso ornato di nessuna delle immagini dei santi protettori, né di New-



## IL DECOLLO DI UN VARO SCIVOLATO DI POPPA

port in Virginia, prima colonia britannica e sede del cantiere; né degli USA, che pur ne annoverano di numerosi ed onorati fra cui primeggia Maria SS Immacolata.

Una considerazione, ad esser generosi, favorisce un "transeat" per questa esibita e forse, eccessiva "dedicazione". Al momento del varo, infatti, la proprietà della nave è ancora del "costruttore" (Fincantieri) per poi passare a quella dello Stato (la Marina Militare) solo alla consegna prevista per la primavera del 2023. Tale status giuridico ha consentito, quindi, alle effervescenti maestranze cantieristiche di "imporre" (nel senso buono del termine) "urbi et orbi" la loro fervente fede scaramantico-religiosa. Proponimento certamente lodevole se riferito al varo di un "peschereccio" d'altura destinato ad affrontare procelle insidiose in mari ondososi forza nove. Un'imbarcazione locale di modesto tonnellaggio deve, infatti, poter beneficiare di tutte le sante protezioni possibili per la "salvaguardia della vita umana in mare"



dei coraggiosi pescatori stabiesi, sorrentini, amalfitani e capresi esposti all'onde, ai venti, ai rischi. Diverso per un'unità da "guerra" destinata ad essere un valido deterrente per preservare la PACE.

Mi piace sperare che il

Comandante designato di nave Trieste, il capitano di Fregata Enrico Vignola, al momento in cui accederà, per la prima volta, ufficialmente, al suo posto in plancia, prima del mitico "pari avanti tutta" avrà fatto rimuovere, nel rispetto di ogni devozione possibile, i "santini" mt.4 x 4) dalla prua della sua nave Trieste, ed iniziare una serena navigazione per il mantenimento della Pace nel nostro continente, affidandosi solo all'unica vera protettrice.



Al C.F.Vignola,  
col tutto il cuore,  
da un aviatore:  
BUON VENTO.  
Mollate le cime.  
Allontanatevi  
dal porto sicuro.  
Esplorate. Sognate.  
Scoprite.  
(Mark Twain)

Br.gen.le (r) Presidente ANUA Napoli

*Giuseppe Lenzi*

Napoli 25 5 2019

## VOLATI PIÙ IN ALTO



### 22/8/2019 – Sezione Roma

Cari Soci,  
e con profondo rammarico che annunciamo la dipartita dell'avvocato Salvatore Orestano, nostro socio Anua e maggiore Commissario A.M.

In questi tristi momenti siamo vicini alla famiglia e cerchiamo di esprimere la nostra vicinanza partecipando al rito funebre che si terrà sabato alle ore 10,30 a Roma presso la chiesa di S. Saturnino, nella omonima piazza.

*Il presidente*

*Gen. B.A. (r) Paolo Bettinelli*

### 27/7/2019 – Sezione Taranto

Carissimi, questa mattina ho appreso dal Socio Pietro Verrenti del Grande Dolore che l'ha colpito per la immatura Perdita della SUA Adorata Moglie.

Affranto, non ho trovato parole nel glossario per esprimergli la mia costernazione perchè la commozione ha preso il sopravvento!

Nella Consapevolezza di interpretare i Sentimenti di Tutti gli Iscritti alla Sezione ANUA di Taranto, esprimo al Socio Gen. Pietro Verrenti ed alla Sua Gentile Cara Famiglia le più sincere condoglianze assicurando la Nostra vicinanza nella speranza di placare il loro grande dolore.

Caro Pietro, Ti abbraccio fieramente, fiducioso di trasmetterTi la forza, che Tutti Noi vogliamo Ti regga per colmare il vuoto, sapendo che il Nostro Cuore è con Te.

Aldo

*Il presidente*

*Prof. Dott. Aldo Marturano*

### 30/6/2019 – Sezione Napoli

Per doverosa info comunico che il socio Col. Emanuele DeBonis oggi ci ha lasciato.

Dopo breve e devastante infermità si è spento sereno fra le braccia del figlio M.llo dei CC Carlo e della moglie Clara. Mi son premurato di portare alla famiglia il calore dell'affetto dell'ANUA di cui era un grande sostenitore da numerosi anni.

*Il presidente*

*Gen. Giuseppe Lenzi*

Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) oltre il 90% della popolazione mondiale vive in aree dove i livelli d'inquinamento superano la soglia di pericolosità stabilita dall'OMS stessa. Nuove stime della mortalità mondiale valutano che ogni anno circa 9 milioni di persone muoiono a causa dell'inquinamento dell'aria. Oltre ai danni ai polmoni l'inquinamento atmosferico è responsabile di malattie cardiovascolari e risulta anche collegato ad alcune patologie cerebrali e tumorali. In Europa è ritenuto direttamente responsabile di circa 130 decessi in più per 100.000 abitanti e in Italia oltre 80.000 persone all'anno muoiono per cause riconducibili alla esposizione ai livelli nocivi di inquinamento dell'aria. Il problema è quindi molto grave e sono richieste azioni urgenti da parte dei governi nazionali e delle Agenzie internazionali per ridurre il fenomeno.

Ma da quando si è cominciato a parlare della qualità dell'aria e degli effetti del suo inquinamento? Per rispondere a questa domanda occorre risalire ai primi decenni del secolo scorso, quando alcuni eventi improvvisi in Europa e negli USA provocarono numerosi decessi apparentemente inspiegabili. Ben presto si comprese che le cause erano dovute a "fumi venefici" rilasciati da fabbriche locali che, in assenza di vento, ristagnavano vicino al suolo. Del resto, se non altro per l'esperienza della prima guerra mondiale, la sensibilità dei danni causati dagli agenti chimici aggressivi era tristemente nota. Ma, la priorità data allo sviluppo industriale, faceva passare in secondo ordine ogni altro aspetto. Inoltre, all'epoca, i metodi di rilevamento delle sostanze inquinanti nell'aria richiedevano analisi non semplici e poco attendibili.

Dopo la seconda guerra mondiale lo sviluppo dei principali Paesi, tra i quali il nostro, è stato caratterizzato dalla industrializzazione e dalla motorizzazione di massa, dalla espansione delle aree urbane e delle infrastrutture. Questa crescita ha comportato il deciso sfruttamento delle risorse non rinnovabili del nostro pianeta (risorse fossili) che, a fronte di tanti vantaggi, ha determinato la crescente scarsa qualità dell'aria (e dell'acqua). Parallelamente, è cresciuta la consapevolezza che la contaminazione da parte di prodotti solidi, liquidi o gassosi, immessi nell'atmosfera, rappresentava un problema che necessitava di crescente attenzione.

Se negli anni '50 e '60 del secolo passato gli effetti acuti dell'inquinamento erano attribuiti principalmente al biossido di zolfo e al piombo provenienti dai combustibili fossili, ben presto si è compreso che molte altre erano le sostanze inquinanti che bisognava tenere sotto controllo. Tra queste il monossido di carbonio, l'ozono, il biossido di azoto, i metalli pesanti (arsenico, cadmio, mercurio, nichel), gli idrocarburi

poli-ciclici aromatici (benzopirene). Vi è da aggiungere, per completezza, che la composizione dell'aria viene modificata non solo dalle attività antropiche (dell'uomo) ma anche dagli inquinanti derivanti da fonti naturali come ad esempio le eruzioni vulcaniche, la decomposizione dei composti organici, gli incendi, ecc.. L'aria è una miscela eterogenea formata da gas quali: azoto per il

75,5%, ossigeno 23%, gas nobili (elio, neon, argon, cripton, xenon) 1,3%, anidride carbonica 0,5%, piccole quantità di acqua allo stato di vapore, e da particelle di varia natura e dimensione. Individuare un ambiente "incontaminato" di riferimento non risulta semplice, pertanto il concetto d'inquinamento atmosferico deve essere formulato stabilendo per legge uno standard convenzionale per quanto riguarda la qualità dell'aria. Si definisce quindi "inquinata" l'aria la cui composizione eccede limiti stabiliti di sostanze ritenute capaci di provocare effetti nocivi sull'uomo, sugli animali, sulla vegetazione e sull'ambiente in generale.

In Italia valori massimi di accettabilità, relativi agli inquinanti dell'aria, validi per tutto il territorio, sono stati introdotti con il DCPM 28/03/1983, mentre il Piano energetico nazionale del 1988 ha trattato per la prima volta i problemi dell'ambiente atmosferico, nel contesto della pianificazione energetica e della riduzione delle emissioni da impianti industriali ed energetici. Limiti e obblighi sono contenuti nelle direttive della Comunità Europea, tra queste la direttiva del Parlamento Europeo CE 2008/50 definisce e riorganizza le normative precedenti, relative alla qualità dell'aria, in un testo unico, che tiene in considerazione le linee guida dell'OMS e delinea gli obiettivi da raggiungere in futuro. Il D.Lgs 155/2010 recepisce la precitata direttiva europea e ne costituisce l'applicazione a livello italiano, istituendo un quadro normativo unitario in materia di valutazione e gestione della qualità dell'aria, con la determinazione dei livelli critici e delle soglie di allarme.

Negli ultimi tempi le criticità sulla qualità dell'aria sono cambiate principalmente per i centri urbani, dove il traffico è ritenuto la fonte principale di emissioni nocive: l'andamento del problema si è focalizzato sull'ozono e sul biossido di azoto, oltre che sui microinquinanti come gli idrocarburi policiclici aromatici (IPA), le diossine e i metalli pesanti. Al centro dell'attenzione ci sono poi le cosiddette "polveri sottili" (o particolato), costituite da particelle solide e liquide (aerosol) disperse nell'aria e classificate in base alle loro dimensioni: PM<sub>10</sub> quando il diametro medio è minore di 10 micron, PM<sub>2,5</sub> quando il loro diametro medio è inferiore a 2,5 micron; queste ultime sono ritenute più dannose perché penetrano profondamente nell'organismo, passando dai polmoni fino a raggiungere la circolazione sanguigna e quindi tutti gli organi del corpo.

Oltre ai danni sulla salute umana (e sulla flora e la fauna), l'inquinamento comporta danni per l'ambiente; i principali sono: l'effetto serra, le piogge acide e il buco dell'ozono. L'effetto serra è un fenomeno climatico che consiste nel riscaldamento degli strati inferiori dell'atmosfera, provocato da una miscela di gas presenti nell'atmosfera (anidride carbonica, metano, ossidi di azoto, vapore acqueo), definiti appunto gas serra; essi schermano le radiazioni a lunghezza d'onda più grande, ma risultano trasparenti alle radiazioni di lunghezza d'onda più corta, che riescono ad attraversare l'atmosfera e arrivano al suolo, dove in parte vengono assorbite e in parte riflesse. La parte assorbita viene rilasciata sotto forma di radiazioni infrarosse e rimane intrappolata dai

gas serra, provocando il riscaldamento degli strati inferiori dell'atmosfera e quindi del clima terrestre.

L'acqua piovana, di per sé leggermente acida, discioglie il biossido di zolfo (SO<sub>2</sub>) e vari ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>) presenti nell'atmosfera, provocando la formazione di acidi solforico e nitrico che aumentano ulteriormente l'acidità della pioggia. Si verifica così il fenomeno delle "piogge acide", che hanno un impatto ambientale notevole (riduzione della fertilità dei terreni, accumulo di metalli tossici resi solubili, distruzione dei batteri utili per la decomposizione delle sostanze organiche, corrosione di parti delle costruzioni e dei monumenti, ecc.).

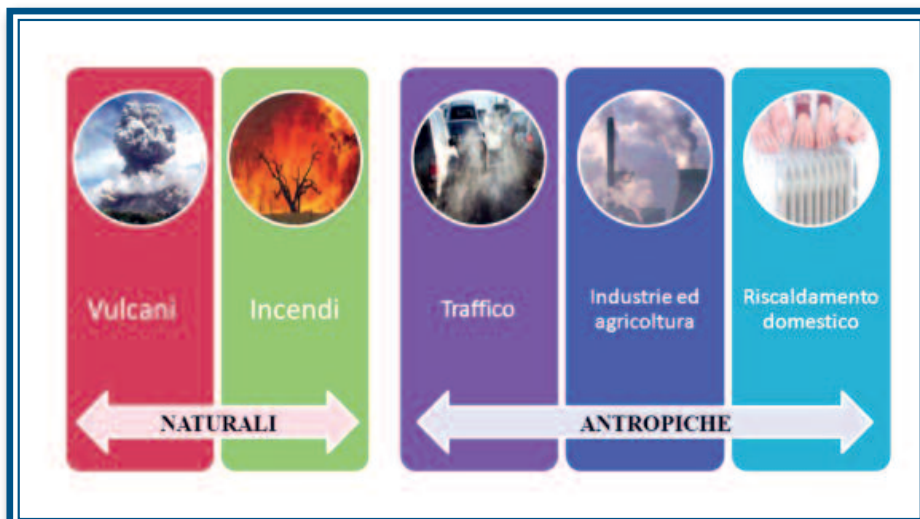
Infine un problema, da tempo dibattuto, sarebbe dato dalla diminuzione dell'ozono negli strati superiori dell'atmosfera. L'ozono, forma allotropica dell'ossigeno con molecola triatomica (O<sub>3</sub>), è un gas bluastro, denso, fortemente ossidante, che ha la proprietà di assorbire le radiazioni ultraviolette, dannose per la vita sulla Terra. La diminuzione della sua concentrazione (buco dell'ozono) porta alla riduzione dell'azione protettiva precipitata ed è attribuita all'immissione nell'atmosfera di sostanze gassose inquinanti provenienti dall'attività umana (es. clorofluorocarburi utilizzati nei circuiti refrigeranti). Peraltro l'ozono, che si forma per reazioni fotochimiche, è presente anche negli strati bassi dell'atmosfera e per il suo forte potere ossidante può causare problemi a carico dell'apparato respiratorio, tanto da essere considerato nell'elenco dei contaminanti gassosi importanti.

Se la sensibilità verso l'urgenza di ridurre l'inquinamento dell'aria che respiriamo (e delle altre forme d'inquinamento) è progressivamente aumentata, molto più complessa è l'attuazione delle soluzioni che devono essere adottate. Molti provvedimenti dipendono da decisioni dei governi: si tratta di assumere determinazioni "forti" che si scontrano con le esigenze di sviluppo economico e sociale, specie dei Paesi meno avanzati. Principalmente deve essere disciplinata la crescita industriale indirizzandola verso produzioni a basso impatto ambientale e di per sé più costose. Altre azioni sono alla portata di tutti i cittadini, ma richiedono un impegno

generoso, che può consistere, ad esempio, nella limitazione dell'uso delle autovetture, del riscaldamento o refrigerazione degli ambienti domestici, della corretta attuazione della raccolta differenziata dei rifiuti, con il pensiero rivolto alle generazioni future, ma non lontane.

Il nostro astronauta Luca Parmitano, partito lo scorso 20 luglio alla volta della stazione spaziale internazionale, dove resterà per 6 mesi nell'ambito della missione Beyond, dall'"alto" della sua visione globale della Terra, ha voluto lanciare un messaggio altamente significativo: "... ho visto deserti avanzare e ghiacciai sciogliersi", riferendosi evidentemente agli effetti sempre più gravi e tangibili del riscaldamento globale, a distanza di soli 6 anni dalla sua precedente missione.

## Cause di inquinamento dell'aria



## Scioglimento ghiacciai



## “Quell'oscuro oggetto del desiderio”



**È** il titolo di un famoso film, del 1977 di Pierre Luis Buñuel “maestro assoluto del cinema”, che oggi può ben abbinarsi ad una delle centinaia di “SISTEMI A PILOTAGGIO REMOTO” che hanno invaso il vasto mercato degli “operatori” aerei di varia estrazione ed interessi.



Di ogni desiderabile forma, colore, peso, prestazioni, prezzo e capacità i “droni” stanno catturando l'attenzione di appassionati e di operatori la cui attività spazia in vasti campi d'applicazione: dal ludico al professionale.

Il fenomeno si è affacciato all'orizzonte del vasto mondo aeronautico degli aeromodellisti verso la fine degli anni '90 per conquistare, ben presto, le attenzioni di una “nicchia” sempre più va-

riegata e folta di operatori professionali che hanno colto “a volo” le grandi potenzialità di questo strumento.

La novità non poteva lasciare indifferente chi di volo si occupa da una vita.

Per i tipi di U. Hoepli Editore S.p.a. 2015 uno dei massimi divulgatori della nuova realtà aeronautica Roberto Alfieri ha scritto un saggio che, di fatto, è la nuova bibbia di questa volatile attività aeronautica. Significativo il titolo del libro: “L'invasione dei DRONI” Sottotitolo (molto eloquente) “Il Futuro sopra di noi”.

Ed è così! Non v'è cerimonia nuziale che, accanto alle immagini (ovviamente) digitali, non abbinati un filmato “drone”. Nella mia realtà locale (campania) un “servizio nuziale drone” completo (cioè incluso di sonoro, musiche a scelta degli sposi, montaggio e consegna su pennetta) costa da 2.000 a 2.500 € per 25 minuti di riprese.

È il caso di dire “l'affare è nell'aria”! Ma l'aspetto nuziale/ludico è solo uno delle decine di campi di interesse in cui trovano efficace applicazione questi piccoli strumenti eccezionali ed innovativi che hanno “congelato” definitivamente le costose riprese aeree tradizionali realizzate da



bordo dei velivoli commerciali di piccole dimensioni, ma di elevati costi e limitata utilizzazione.

Immaginate un Partenavia P68, piccolo quanto si voglia, che vola BBQ



attorno al campanile di una chiesa per ritrarre sposi festanti? Difficoltà a parte al pilota sarebbe subito ritirata la “licenza” di volo per chissà quanto tempo. Con velivoli A.P.R. è ora possibile qualsiasi possibilità di ripresa aerea pur nel rigoroso rispetto delle ferree norme dettate dall'ENAC per disciplinare la materia di tali voli/sorvoli raso terra. Una regolamentazione circa l'impiego dei DRONI per usi civili si è imposta all'indomani dell'estendersi, a dismisura, del fenomeno APR e dei numerosi “incidenti” accorsi in occasione di troppo bassi sorvoli di persone e cose.

La casistica di tali “incidenti” è vasta e per fortuna non si lamentano che lievi ferite originate dall'impatto delle eliche su persone sorvolate ed accidentalmente colpite dai droni. Dall'8 agosto del 2016, quindi, l'ENAC (Ente Regolatore delle attività aeree in Italia) ha approvato la nascita della prima scuola per aspiranti piloti APR la “Italdron Academy” che da allora ad oggi ha “licenziato” circa 1800 piloti.

# STUDI E PROGETTI – S.A.P.R. - *Quell'oscuro oggetto del desiderio* di Giuseppe Lenzi

I centri di addestramento al volo per APR hanno una complessa struttura organizzativa in grado di garantire la migliore conoscenza di tutte le attività e le regolamentazioni che disciplinano il complesso settore. Molte le scuole sorte nel frattempo e non c'è che fare una ricerca nel WEB per essere ben documentati. Immagino che specie per gli aviatori e piloti d'antan (come il sottoscritto) qualche notizia di prima mano, sul variegato ed entusiasmante mondo dei velivoli APR (a pilotaggio remoto) possa essere gradita; forse necessaria per un "aggiornamento" che s'appalesa doveroso essendosi esaurita la fase pionieristica dei droni e ci si è immersi in pieno momento commerciale. L'argomento è vasto e affascinante, ma qualche utile notizia (necessariamente parziale) può essere gradita. Iniziò la soc Parrot nel 1993 a diffondere un primo piccolo modello di "multirotore" il Parrot Bebop 2 fornito con una consolle di controllo di eccellente efficacia



Qualche anno di ... attesa ed iniziò l'invasione del mercato. Invasione globale partita, non a caso, China's Silicon Valley, con la Dji che produce il mitico "Phantom", drone/scuola delle prime migliaia di generazioni di allievi-piloti APR.

Qui il *Phantom 4 Prof*. Costo di circa € 2.000,00 e con un peso inferiore a 2Kg, consente usi professionali di alta qualità.



Sulla scia del grande successo del Phantom, nel 2009 s'affaccia sulla scena dei multirotori il 3DRobotics sorto dalla fervida immaginazione scientifica/digitale di Chris Anderson ideatore del quadricottero

"IRIS+" fornito di autopilota e GPS a bordo.



È bene sapere che, a seconda delle dimensioni e delle caratteristiche, dei multirotori, vi sono numerose applicazioni del loro impiego in ambito civile. Se ne elencano alcune:

- 1) Sicurezza e controllo di limiti di proprietà territoriali private e statali
- 2) Ampliamento della connessione Internet (solo alcuni specifici APR)
- 3) Monitoraggio siti Archeologici, contro la depredazione e il commercio illegale di reperti
- 4) Monitoraggio centrali termoelettriche e impianti industriali
- 5) Telerilevamento
- 6) Aerofotogrammetria e rilievo dell'architettura
- 7) Monitoraggio ambientale e calamità naturali
- 8) Biodiversità e monitoraggio fauna
- 9) Operazioni di ricerca e soccorso
- 10) Videoriprese e fotografie in generale

Attualmente i settori commerciali di maggior interesse di tutti gli operatori che impiegano APR sono incentrati su queste tematiche.

**Italdron | AIR SERVICE**

**TECHNICAL INSPECTION**  
Ispezioni rapide in sicurezza


- NESSUN FERMIO IMPIANTO
- REPORT TECNICO DETTAGLIATO
- RIDUZIONE COSTI



---

**INDUSTRIAL SURVEY**  
Rilievi ed informazioni

- OLTRE 20 GRANDI SOCIETÀ INDUSTRIALI I NOSTRI SERVIZI
- NESSUN FERMIO IMPIANTO
- RIDUZIONE COSTI



**Italdron | AIR SERVICE**

**BUILDING INSPECTION**  
Dati precisi e attendibili

- CAMERA TERMICA RADIONOMETRICA
- REPORT DI ANOMALIE TECNICHE
- SICUREZZA IN AREE DI VOLO CRITICHE E CONGESTIONATE



---

**SOLAR PLANT INSPECTION**  
Report dettagliati in tempi rapidi

- CAMERA TERMICA RADIONOMETRICA
- REPORT DI ANOMALIE TECNICHE
- RIDUZIONE COSTI





Né sono di minor interesse quelle connesse con altre attività di elevato interesse commerciale ed industriale quali quelle evidenziate dalle immagini e dall'elencazione qui riportate:

- 1) Servizi di aerofotogrammetria per valutazioni asset immobiliari, accertamenti catastali, nonché valutazioni per manutenzioni ordinarie e straordinarie;
- 2) servizi di aerofotogrammetria per dighe/aree sismiche;
- 3) servizi di aerofotogrammetria per verifica stato conservativo archeologia industriale;
- 4) servizi di controllo e sorveglianza su infrastrutture su base settimanale/mensile;
- 5) servizi per censimento coperture amianto su manufatti pubblici/privati;
- 6) servizi di rilievi termici per verifiche dispersioni termiche su infrastrutture/grattacieli;
- 7) servizi BIM con laser scan. interni su infrastrutture/manufatti etc;



La vasta e variegata vocazione divulgativa aeronautica dell'ANUA non poteva prescindere dall'attingere notizie di "prima mano" su quest'attività tipicamente aviatoria. Essa va espandendosi sempre di più e può certamente rappresentare un valido sbocco lavorativo per tutti i giovani che, cultori del volo e di tutto quanto ad esso connesso, potrebbero decidere di intraprendere un'attività nuova ed interessante che, fra l'altro, garantisce una vita "en plein air". Il contatto che l'ANUA si è premurata di raggiungere è stato con un operatore di APR, uno dei più qualificati oggi in Italia e fra i primissimi ad aver conseguito l'abilitazione, al pilotaggio ed all'impiego commerciale, prescritta dall'ANAC con il Regolamento "Mezzi aerei a pilotaggio remoto. Immaginiamo che non deve aver incontrato eccessive difficoltà, il nostro

pilota di APR, per conseguire la "abilitazione al pilotaggio APR". Certamente il passaggio dal mitico F-104 Starfighter (peso massimo al decollo 13.180 Kg) su cui il nostro interlocutore ha volato



per un migliaio di ore quand'era pilota militare, al quadrirotore TITAN-LE di 798 gr. sarà stato agevolmente superato. Abbiamo consultato, infatti, un Col. Pil. (che preferisce non essere citato) oggi istruttore/esaminatore di volo degli allievi piloti di velivoli APR che da alcuni anni opera nel settore. Al momento è lui il nostro più qualificato riferimento per tutti coloro che decidessero di involarsi in quest'attività che, partendo da una spetto tipicamente ludico, è suscettibile, per chi ne coltivate l'idea, di tramutarsi in un'attività lavorativa ed imprenditoriale di assoluto rilievo e garanzia di successo. Tale prospettiva assume

interesse per i nostri tantissimi giovani (amici e familiari) ancora alla ricerca di uno sbocco lavorativo che possa, anche, affascinare. Per saperne di più, in merito ai tempi ed ai costi per il conseguimento della "licenza" di volo APR non resta che contattare questa ANUA sez. Napoli che sarà ben lieta di fornire le migliori e complete dilucidazioni in materia. Non c'è che da decidere quando iniziare a volare e quale DRONE scegliere. C'è solo l'imbarazzo della scelta.



Tale prospettiva assume interesse per i nostri tantissimi giovani (amici e familiari) ancora alla ricerca di uno sbocco lavorativo che possa, anche, affascinare. Per saperne di più, in merito ai tempi ed ai costi per il conseguimento della "licenza" di volo APR non resta che contattare questa ANUA sez. Napoli che sarà ben lieta di fornire le migliori e complete dilucidazioni in materia. Non c'è che da decidere quando iniziare a volare e quale DRONE scegliere. C'è solo l'imbarazzo della scelta.





## 23 luglio 2019 – Consegnato un “case study” realizzato da SDA Bocconi su come la Forza Armata abbia saputo trasformare la propria organizzazione per rispondere ai cambiamenti di scenario

Un completo ripensamento organizzativo per meglio rispondere alle sfide dello scenario internazionale odierno: è quello compiuto dall'Aeronautica Militare e che emerge dal case study “Virtute Siderum Tenus: the Italian Air Force Case Study” realizzato da SDA Bocconi School of Management in collaborazione con la Forza Armata e consegnato ufficialmente oggi presso Palazzo Aeronautica.

Il case study, presentato dalla Dott.ssa Elisabetta Trincherò della SDA Bocconi e dal Colonnello Bruno Strozza, Capo Ufficio per l'Innovazione Manageriale dello Stato Maggiore Aeronautica, ha analizzato il processo di profonda trasformazione dello Stato Maggiore dell'Aeronautica e vuole rappresentare un valido strumento per rafforzare il significativo impegno della Forza Armata nel processo di innovazione, nonché per supportare il processo di riorganizzazione in atto.

Nel corso della breve cerimonia è intervenuto il Generale di Squadra Aerea Settimo Caputo, Sottocapo dell'Aeronautica pro tempore al momento della stipula, che ha sostenuto come “l'innovazione è per naturale vocazione nel DNA dell'Aeronautica Militare e proprio per questo ci ha portato a cambiare nelle strutture e nell'organizzazione, guardando anche a quello che accadeva nelle organizzazioni complesse come la nostra”.

Il caso, infatti, rappresenta un esempio paradigmatico di come una grande e complessa organizzazione pubblica abbia saputo fronteggiare i tre driver principali del cambiamento in atto, ovvero i vincoli di finanza pubblica, la corsa all'innovazione tecnologica e la necessità di adeguare la propria strategia di intervento in base alle mutate condizioni di sicurezza internazionale. Il cam-

biamento dell'Aeronautica Militare, infatti – emerge dal case study – ha visto un profondo affinamento organizzativo e una revisione dei processi decisionali e strategici per rendere più efficiente e rapido il tempo di risposta ai problemi.

“Grazie per averci dato la possibilità di condividere in Italia e anche all'estero una storia di successo e di cambiamento – le parole del Prof. Soda di SDA Bocconi – Una trasformazione da cui possono trarre grandi benefici sia nel pubblico che nel privato”.

Al termine della cerimonia, il Prof. Giuseppe Soda, Dean di SDA Bocconi, ha consegnato al Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale di Squadra Aerea Luca Goretti, la prima copia del case study.

Inserito nell'ambito dell'Accordo Quadro stipulato il 26 marzo 2018 tra l'Aeronautica Militare e l'Università Bocconi, il case study verrà pubblicato nella versione in inglese nella banca dati “The Case Centre” utilizzata dalle maggiori Business Schools internazionali e diffuso come strumento di apprendimento sul tema della gestione del cambiamento.

L'accordo con l'Università Bocconi si inserisce nel più ampio programma di innovazione organizzativa denominato “Aeronautica Militare 4.0: innovazione a 360°”, un progetto che si inserisce nel processo di trasformazione e revisione della governance in atto nel Ministero della Difesa e che vede la Forza Armata impegnata da tempo, insieme a diverse realtà del mondo accademico nella ricerca sulle relazioni umane all'interno dell'organizzazione e sui processi lavorativi.

Il programma di innovazione, curato dall'Ufficio per l'Innovazione Manageriale dello Stato Maggiore Aeronautica, comprende una serie di progetti tra loro correlati e finalizzati ad introdurre nuovi strumenti di indagine e ricerca per la valorizzazione del capitale umano, tra cui il C.O.P.P.I. (Clima Organizzativo e Performance del Potenziale Innovativo) e il Feedback a 360°, una vera e propria rivoluzione basata su processi di auto ed

etero valutazione del personale inclusi i dirigenti.

Altri strumenti cardine del progetto sono stati la creazione di Gruppo Guida del Cambiamento per lo sviluppo di una governance organizzativa strutturata, la realizzazione di una mappatura e misurazione dei processi lavorativi per la trasformazione efficace della struttura ordinativo-organica della Forza Armata, nonché la creazione di una piattaforma informatica diffusa per la gestione, la condivisione delle conoscenze organizzative e l'attuazione della citata Governance (Portale integrato delle Conoscenze). L'obiettivo è creare un Modello di Portfolio strategico in grado di concretizzare la strategia della Forza Armata attraverso obiettivi S.M.A.R.T. (Specific, Measurable, Achievable, Relevant, Time Bound), dallo Stato Maggiore attraverso gli Alti Comandi sino all'unità periferica fondamentale, lo Stormo.

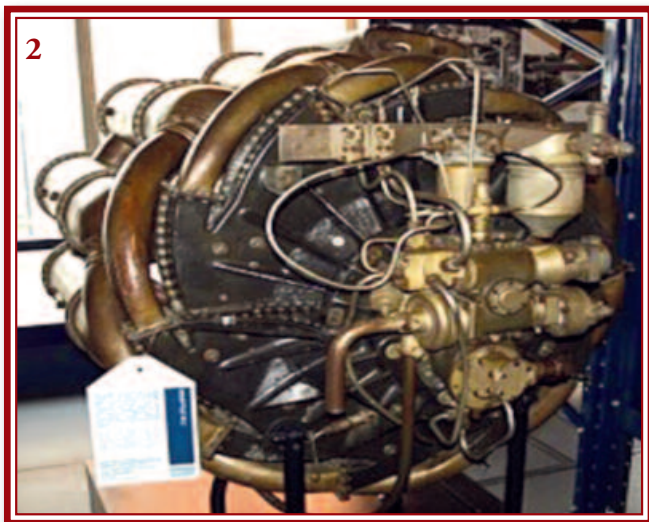


## FRANK WHITTLE

**F**rank Whittle nacque a Earisdon, Inghilterra, il 1° giugno 1907. [Foto 1] Entrato nella RAF per diventare pilota ebbe dei problemi in quel campo ma si dimostrò eccezionalmente abile nei test



teorici e scientifici come cadetto del Royal Air Force College di Cranwell e li cominciò ad esporre le sue idee riguardo ai possibili nuovi metodi di propulsione che avrebbero, secondo lui, portato a costruire aerei da 800 Km/h. Naturalmente, a quei tempi in cui i caccia volavano a poco più di 250 all'ora non ottenne credito ma lui insistette nelle sue idee e continuò a studiare con successo nel campo scientifico della propulsione aerea.



Nel 1930 brevettò un suo progetto per una turbina a gas e cinque anni più tardi Whittle cominciò ad elaborare un possibile motore a reazione cominciando ad essere ascoltato e convinse la British Thomson Houston a costruire qualcosa aderente alle sue idee finché, nel 1937 si poterono cominciare le prove del motore da lui progettato che fu nominato W 1. [Foto 2]



Visto il successo delle prove il Ministero dell'Aria ne ordinava un'esemplare da collaudare in volo e contemporaneamente chiedeva alla Gloster Aircraft di progettare un velivolo adatto allo scopo.

Così il 15 maggio 1941 un aeroplano Gloster denominato E.28/29 [Foto 3] munito del motore W.1 decollava per la prima volta dimostrandosi positivamente.

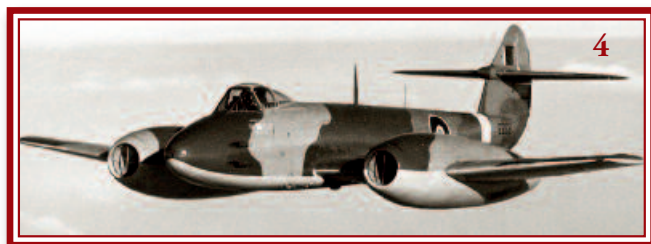
Non era il primo al mondo dato che nell'agosto del 1938 aveva già volato il reattore Heinkel 178 con il motore progettato dal tedesco Pabst von Ohain ma comunque Whittle si assicurò la fama dell'invenzione del volo a reazione nel mondo occidentale.

Visti i risultati positivi il Ministero Britannico ordinò alla Rolls Royce di impegnarsi nella costruzione di alcuni di questi motori Whittle.

I relativi progetti venivano anche segretamente inviati negli Stati Uniti perché anche loro si impegnassero nello studio di questi nuovi motori.

Dall'interessamento della Rolls Royce e di Whittle nacque il motore Welland che equipaggiò i primi esemplari del Gloster Meteor che volò con successo e potette entrare in servizio di guerra nel 1944 contribuendo, come primo lavoro, ad abbattere le famose bombe volanti V 1 che piovevano sulla Gran Bretagna per poi diventare effettivo come caccia tradizionale. [Foto 4]

Da quel momento in poi la propulsione a reazione divenne cosa comune e buona parte del merito si deve a Frank Whittle che morì negli Stati Uniti, a Columbia nel Maryland, il 9 agosto 1996.



## SIAI S.M. 91/92

Quando ormai la guerra era in stato avanzato finalmente si pensò di costruire degli aerei da combattimento più pesanti e soprattutto pesantemente armati.

La SIAI approntò allo scopo prima un tipo simile allo statunitense Lightning, cioè un bimotore bifusoliera con una navicella centrale per due persone d'equipaggio, lo S.M.91 che volò l'undici marzo 1943 e seguenti a Vergiate e che dette buoni risultati.

[Foto 1]

I motori erano i noti DB 605 tedeschi da 1475 cavalli e l'armamento consisteva in 5 cannoni anteriori da 20 mm.

Poi però si volle aumentare le prestazioni pur mantenendo gli stessi motori e si procedette all'eliminazione della corta navicella centrale piazzando la cabina di pilotaggio e del mitragliere di coda sulla fusoliera di sinistra divenendo così un aereo asimmetrico ma più fine aerodinamicamente. [Foto 2]

La velocità massima del nuovo aereo che si chiamò S.M.92, aumentò di circa 40 Km/h arrivando a 615 mentre l'armamento era costituito da 3 cannoni da 20 e 4 mitragliatrici da 12,7 anteriori più una 12,7 posteriore stranamente montata in un contenitore aerodinamico sul piano di coda e azionata dal mitragliere. [Foto 3]

Non si capisce perché inopportuno si pensava sempre alla difesa posteriore mentre per un caccia questo aspetto doveva consistere nella velocità e manovrabilità superiori che si sarebbero ottenute eliminando sia il secondo membro d'equipaggio sia la complicata e pesante applicazione della mitragliatrice posteriore. Mah!

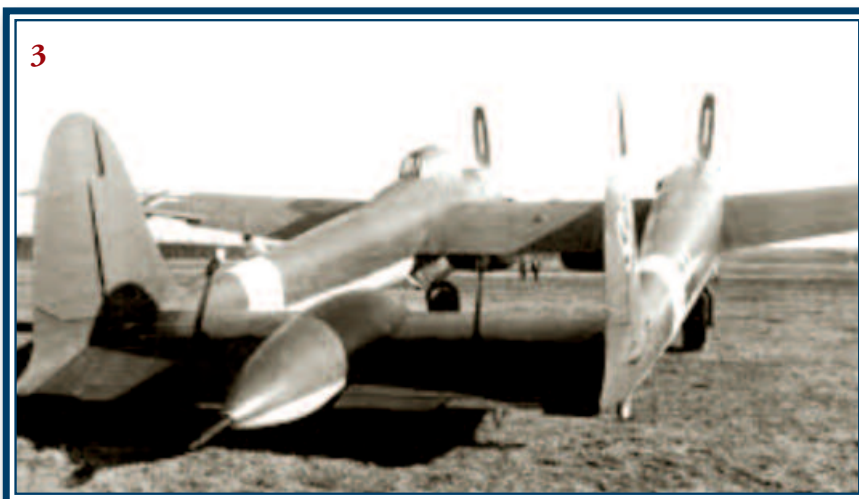
Ciononostante anche la tangenza e l'autonomia subirono un certo incremento.

Quest'ultimo aereo, ossia il 92, volò nel novembre 1943 e successivi e fu protagonista di uno strano incidente, cioè venne attaccato e seriamente danneggiato da un nostro Macchi 205 che lo aveva scambiato per un caccia bicoda statunitense.

Riuscì comunque ad atterrare in emergenza e venne anche riparato con estesi lavori.

Entrambi i velivoli, il 91 e il 92 suscitarono l'interesse dei tedeschi tanto che il 91 aveva le caratteristiche insegne tedesche e fu portato in Germania da un loro pilota ma non si seppe che fine abbia fatto.

Il 92 invece, dopo una riuscita serie di voli venne distrutto da uno dei soliti pesanti bombardamenti alleati sul campo di Vergiate sul finire del 1944 e dopo non se ne parlò più. Peccato!



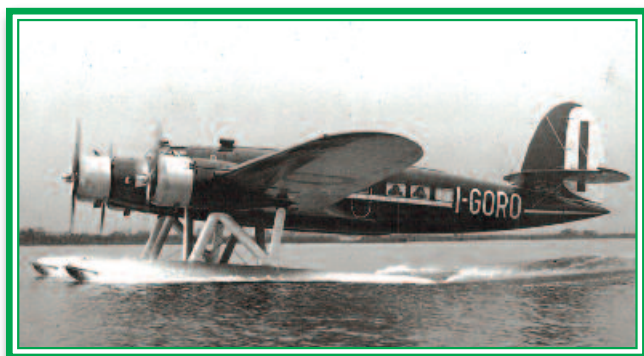
## LE PRIME COMPAGNIE AEREE ITALIANE

(di Luciano Sadini)

(Seguito dal CorAv n.8-9/2019)

**1935:** dopo il processo di accorpamento delle compagnie aeree private che si concluse alla fine di ottobre, operavano solo l'**Ala Littoria** e l'**Avio Linee Italiane** con una rete di **27.000km** che collegava l'Italia con le sue colonie, la Spagna, Francia, Svizzera, Germania, Ungheria, Jugoslavia, Albania, Grecia Turchia ed Egitto.

Nel **1936** entrarono in linea col L'Ala Littoria i primi Cant **CZ 506**, eleganti idrovolanti trimotori a scarponi capaci di trasportare 14 passeggeri oltre l'equipaggio di 2 persone. Furono impiegati sulle rotte mediterranee, tra cui la linea dell'Impero Roma-Siracusa-Bengasi e la Napoli-Trapani-Tunisi. Il velivolo, immatricolato I-ALAL, tra il 20 e il 26 marzo 1937, compì una trasvolata atlantica, decollando da Elmas e arrivando fino a Buenos Aires e ritorno via Rio de Janeiro. Questa fu effettuata per studiare la possibilità di aprire un regolare collegamento aereo con il Sud America. Il 1 luglio 1936, venne stipulato un accordo con la Grecia dove l'**Ala Littoria** continuava l'esercizio delle linee Roma-Brindisi-Atene-Rodi e Brindisi-Tirana-Salonicco mentre la società ellenica ottenne di esercitare le linee Atene-Brindisi-Roma-Napoli e quelle con destinazione Marsiglia e Monaco, attraversando il nostro paese.



**Cant CZ 506**, velivolo idrovolante a scarponi, monoplano, trimotore, di costruzione lignea, progettato da Filippo Zapata, 1° volo ago.1935. Furono costruiti 38 velivoli civili, i primi 9 con motore Wright Ciclone ed i rimanenti con A.R. 126. **L'Ala Littoria** ne acquistò 17 esemplari di cui 5 nel '36, 2 nel '37, 6 nel '38, 4 nel '39 e 2 nel '40. Caratteristiche: 3 motori Alfa Romeo 126 da 750CV), apertura alare 26,54m, lunghezza 19,30m, altezza 6,70m, superficie alare 85mq, peso a vuoto 8200kg, peso totale 12200Kg, velocità max 370kmh, autonomia 2000km, tangenza 8000m. 14-16 pax+2-4 equipaggio.

Per le rotte dell'Adriatico, ereditate dalla **S.I.S.A.** e dalla **S.A.M.** (Ancona – Zara – Lussino – Pola – Trieste; Trieste – Venezia; Fiume – Pola – Venezia; Trieste – Pola – Lussino; Trieste – Brindisi), **L'Ala Littoria** acquistò 9 nuovi idrovolanti **Macchi C.94**, alcuni dei quali realizzati in versione anfibia, in grado di trasportare fino a 12 passeggeri. Su questi aerei una cura particolare fu dedicata agli allestimenti di cabina, con sedili rivestiti in pelle, luci individuali e bocchette singole di aerazione. A partire dal 1937 questi velivoli furono impiegati sulla rotta Trieste-Brindisi-Atene-Rodi che venne poi prolungata fino ad Haifa con il capolinea spostato da Trieste a Roma.



Manifesto dell'Ala Littoria con la rotta per l'A.O.I.

Solo nel dicembre del 1936, con l'entrata in servizio dei velivoli **SM73**, l'intera tratta, soprannominata "Imperiale", fu assicurata con velivoli italiani con percorsi trisettimanali, impiegando velivoli idro **CZ506** nel tratto Siracusa-Bengasi e **SM73** da Bengasi fino a Massaua. Lo stesso velivolo **SM73** fu impiegato anche nei collegamenti Roma-Berlino (giornalieri), Roma Salonicco (trisettimanali) e dal 1937 in molte rotte italiane, europee ed africane.

**1936:** furono trasportati dalle compagnie **Ala Littoria** ed **A.L.I.** **64362** passeggeri



Immagine esterne ed interne del Macchi **MC94**. Idrovolante a scafo centrale, monoplano, bimotore, di costruzione lignea, progettato da

## LE PRIME COMPAGNIE AEREE ITALIANE

(di Luciano Sadini)

Mario Castoldi, 1° volo 1935, costruiti 12 esemplari di cui 6 nel 36-37 e 6 nel 1938. Alcuni esemplari vennero realizzati in configurazione anfibia. Tre velivoli furono inviati nel 1938 in Argentina per la costituzione, con capitale italiano, della società **Corporacion Sudamericana de Servicios Aereo** che li impiegò nelle rotte Buenos Aires-Montevideo/Asuncion/Rosario fino al termine della guerra. Caratteristiche: 2 motori Wright SGR 1820 Cyclone da 740CV, apertura alare 22,97m, lunghezza 15,52m, altezza 5,75m, superficie alare 76mq, peso a vuoto 5285kg, peso totale 7800Kg, velocità max di 290kmh, autonomia 1400km, tangenza 5800m. 12 pax+3 equipaggio.



Velivolo **Fiat G18**, progettato dall'ing Gabrielli, era un bimotore da trasporto passeggeri, monoplano ad ala bassa a sbalzo con carrello retrattile e struttura interamente metallica. 1° volo nel marzo del 1935. Utilizzava inizialmente gli stessi motori dell'**APR2** gli A59R da 700CV ma era più grande consentendo di ospitare 18 passeggeri, 3 esemplari vennero consegnati nel 1936 (I-ELIO, ETNA, ETRA). Nel marzo del 1937 volò il G18V (veloce) I-EION con 2 motori Fiat A80 RC41 da 1000CV che fece aumentare la velocità massima a 400kmh. Altri 5 velivoli furono consegnati nello stesso anno (I-ELFO, ELCE, ERME, ENEA, EURA). Impiegati nelle rotte europee (Parigi, Londra, Bruxelles, Amsterdam, Francoforte, Colonia, Budapest, Varsavia, Gdynia, Zagabria, Belgrado, Bucarest) fino a guerra inoltrata. Aveva grande robustezza strutturale e poteva volare con sicurezza anche in alta quota al di sopra delle avversità meteorologiche tipiche dei settori nord-europei, solo le unità motrici Fiat A80 dettero luogo a frequenti inconvenienti soprattutto nel volo a bassa quota. Caratteristiche: 2 motori A80 da 1000CV, apertura alare 25m, lunghezza 18,81m, altezza 5m, superficie alare 88mq, peso a vuoto 7200kg, peso totale 10800Kg, velocità max 400kmh, autonomia 1600km, tangenza 8700m. 12 pax+3 equipaggio.

Nel 1937 l'**Ala Littoria** gestiva ben 42 linee regolari, fu necessario pertanto modificare la sua struttura organizzativa creando sei Direzioni di rete (Roma Lido, Roma Aeroporto del Littorio, Trieste, Bengasi, Spagna, Addis Abeba) ed avere 3 Scali principali.



Le linee di collegamento dell'Ala Littoria nell'estate del 1937

In pochissimo tempo l'aviazione commerciale Italiana aveva colmato la lunga inattività iniziale, gli aerei impiegati erano andati via via migliorando e furono anch'essi artefici dei successi della compagnia. **l'Ala Littoria** nell'anno prolungò la linea per Parigi arrivando fino a Londra impiegando, oltre agli iniziali quadrimotori **SM74** anche i più piccoli ma altrettanto confortevoli **SM73** dei quali ne acquisì ulteriori 6 con motori AR126 da 800CV. **L.A.L.I.** nel 1937 ampliò le sue linee con le nuove tratte Milano-Francoforte-Rotterdam e Roma-Milano-Torino-Parigi, per cui fu necessario acquisire 6 nuovi velivoli **SM73** con motori A.R.126 da 800CV che furono tutti consegnati nel periodo febbraio aprile.

**1937: l'Ala Littoria e l'ALI arrivarono a trasportare 113.625 passeggeri**

Nel 1938 lo sviluppo continuò senza soste e l'intensa attività mise **l'Ala Littoria** al primo posto fra le compagnie attive in Africa, prima ancora dell'**Air France**. Con l'immissione in linea dei nuovi velivoli **SM75**, capaci a trasportare 18 passeggeri ad una velocità di crociera di 320kmh, la compagnia, in Europa, raggiunse nuove capitali con le linee Venezia-Klagenfurt-Bratislava-Praga e Roma-Belgrado-Bucarest.

Vennero assicurati anche nuovi servizi di linea nella Spagna in guerra, oltre la linea Roma-Pollensa-Cadice, già inaugurata nel dicembre 1936, si andarono ad aggiungere, a partire dal gennaio 1938, le due nuove linee Melilla-Malaga e Tetuan-Malaga-Siviglia, entrambe con frequenza giornaliera. Con l'estensione di quest'ultima a Lisbona, il 25 aprile 1938 fu inaugurato il collegamento Roma-Lisbona, via Palma di Maiorca-Melilla-Malaga-Siviglia.

**1938: i passeggeri trasportati dalle due compagnie arrivarono a 140.000 volando per 13.500.000km.**

## LE PRIME COMPAGNIE AEREE ITALIANE

(di Luciano Sadini)



Velivolo **Savoia Marchetti SM75** in volo e il suo spaccato. Progettato da Alessandro Marchetti, era una evoluzione del **SM73**, conservava la stessa struttura mista (acciaio e legno), l'architettura trimotore con ala bassa ma aveva il carrello anteriore retrattile. 1° volo agosto 1937, Costruiti 94 velivoli fino al 1943 di cui 34 consegnati all'**Ala Littoria** (18 nel 1938 e 16 nel 1939) e 5 alla ungherese **Malev**. Impiegati sulle rotte mediterranee, europee (ad eccezione di quelle per Vienna e Monaco dove si continuò ad impiegare i più robusti **Junkers 52**) e dal 1939 sulla rotta imperiale, Roma-Bengasi-Uadi Halfa-Addis Abeba. Caratteristiche: 3 motori Alfa Romeo 126 RC.34 da 750 CV, apertura alare 29,68m, lunghezza 21,60m, altezza 5,10m, superficie alare 118,6mq, peso a vuoto 9500kg, peso totale 14000Kg, velocità max di 363kmh, autonomia 1720km, tangenza 6250m. 18 pax+4 equipaggio.



Le linee di collegamento dell'Ala Littoria nell'estate del 1938

### 5. NASCITA DELLA LATI

L'**Ala Littoria**, come le altre compagnie Europee, guardava con interesse ai possibili collegamenti con l'America Latina.

Nel gennaio 1938 tre velivoli **SM79T**, pilotati da A. Biseo, B. Mussolini e A. Moscatelli, compirono un collegamento dimostrativo tra Guidonia e Rio de Janeiro in 24,20 ore alla media di 393 km/h. I primi due velivoli completarono la traversata senza problemi mentre il terzo (Moscatelli) atterrò a Natal per un'avarìa ad un'elica, attraversando l'Atlantico con due soli motori.



Velivolo **SM79T**

Variante del velivolo da bombardamento **SM79** realizzata per effettuare competizioni e trasvolate atlantiche. 3 velivoli (**I-BISE**, **I-MONI**, **I-BRUN**) effettuarono il collegamento sperimentale Italia Brasile del 24 gennaio 1938, con 24,20 ore effettive di volo su un percorso di 10000km. Caratteristiche: 3 motori Alfa Romeo 126 da 750CV, apertura alare 21,20m, lunghezza 16,20m, altezza 4,10m, superficie alare 61,7 mq, peso a vuoto 7650kg, peso totale 11000Kg, velocità max 440kmh, autonomia 3800km, tangenza 7000m, 4 equipaggio.

Il 20 marzo 1938 ci fu un ulteriore collegamento aereo tra l'Italia e l'America Latina, sul percorso Roma-Cagliari-Bathurst (Gambia)-Bahia-Rio de Janeiro-Buenos Aires, effettuato questa volta con un velivolo idrovolante **Cant Z 506**, munito di tre motori Alfa Romeo, pilotato da Carlo Tonini e dallo stesso presidente della società Umberto Klinger, percorrendo 24.000km ad una velocità di 300kmh. Questi voli, avevano lo scopo di studiare l'itinerario e il materiale occorrente per effettuare regolari collegamenti commerciali.

Per questo scopo fu costituita una nuova società, la **Linee Aeree Transcontinentali Italiane LATI**, con a capo il Comandante Attilio Biseo, che avrebbe però mantenuto uno stretto collegamento con la società madre **Ala Littoria**. Ci fu una certa incertezza iniziale sulla scelta della tipologia del velivolo da impiegare se idrovolante o terrestre. Per questo motivo furono avanzate all'industrie aeronautiche richieste per entrambe le tipologie di velivoli.

La Cant con l'ing. Zapata realizzò subito l'idrovolante monoplano trimotore **Cant CZ 509**, derivato dal **CZ506C**, che fu ordinato inizialmente in 6 esemplari, poi ridotti a 3; il prototipo volò nel novembre del 1937, era predisposto per trasportare 8 pax alla velocità di crociera di 350 kmh con autonomia di 3750km. L'ing Zapata mise inoltre in progetto un modernissi-

## LE PRIME COMPAGNIE AEREE ITALIANE

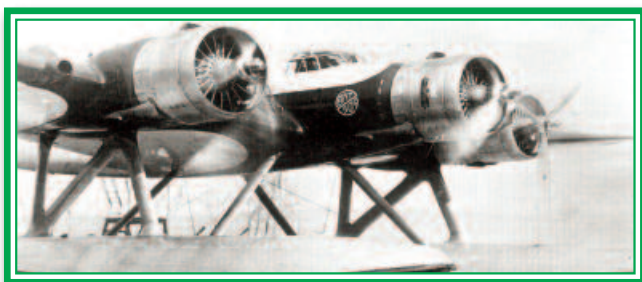
(di Luciano Sadini)

mo ed elegantissimo idrovolante quadrimotore a scarponi: il **Cant CZ511**, capace di trasportare 16 passeggeri su tratte atlantiche e 48 passeggeri su quelle mediterranee. Fu subito richiesta la costruzione di un prototipo e, nel 1939, di un ulteriore esemplare. Il velivolo effettuò il 1° volo nell'ottobre 1940 a guerra inoltrata e non fu mai utilizzato. La Savoia Marchetti, per i collegamenti atlantici, presentò il velivolo **SM83** (derivato dal **SM79**) che aveva effettuato il primo volo nel novembre del 1937, poteva trasportare 10 pax alla velocità di crociera di 380/400 kmh con un'autonomia di 4000km.

Ufficialmente la LATI fu costituita nel settembre del 1939, ma la direzione tecnica era già operativa dall'estate del 1938 e Attilio Biseo e Bruno Mussolini preferirono l'impiego di velivoli terrestri a quelli idrovolanti. Fu pertanto deciso l'impiego del velivolo **SM83**, già disponibile, in attesa di avere idonei velivoli quadrimotori con i quali espandere poi le linee in tutto il Sud America, il Pacifico ed il Nord Atlantico.

Nel periodo ci fu un certo interessamento, da parte dei vertici aeronautici, nell'acquisire il velivolo americano **Boeing B307**, il primo aereo civile ad avere la cabina pressurizzata, capace di trasportare 25 passeggeri in voli notturni o 38 in voli diurni ad una velocità di crociera di 340kmh. Si arrivò anche ad ipotizzare la costruzione su licenza del velivolo da parte della Breda la quale richiese che la fornitura fosse di almeno 6 aerei per rientrare nelle spese.

L'avvicinarsi della guerra e la contemporanea realizzazione di un velivolo nazionale quadrimotore, il bombardiere **Piaggio P108** da cui si prevedeva una variante da trasporto civile con caratteristiche superiori al **B307**, pose fine a tutti i contatti tra il governo italiano e la società Boeing.



*Velivolo **Cant CZ 509**. Era una elaborazione del **CZ506** con ala più grande e motori più potenti. Fece il primo volo il 10/11/1937, la **L.A.T.I.** ordinò inizialmente 6 esemplari, ridotti poi a 3. Caduta l'esigenza di impiegare velivoli idrovolanti nella rotta per il Sud America, i **CZ509** furono presi in carico dalla Regia Aeronautica per l'impiego nelle scuole di volo e come velivolo personale di Italo Balbo. Caratteristiche: motori 3 Fiat A80 da 1000CV, apertura alare 28,35m, lunghezza 19,14m, altezza 7,45m, superficie alare 100mq, peso a vuoto 10500kg, peso totale 16000Kg, velocità max 425kmh, autonomia 3750km, tangenza 7100m. 8 pax+4 equipaggio. Esemplari costruiti 3.*



*Velivolo **Cant CZ511***

*Idrovolante a scarponi, monoplano ad ala bassa, quadrimotore, capace di trasportare 16 passeggeri su tratte atlantiche o 48 passeggeri in alta densità, 1° volo 19 ottobre 1939. Caratteristiche: motori 4 Wright da 1100CV, apertura alare 39,86m, lunghezza 28,50m, altezza 11m, superficie alare 195mq, peso a vuoto 20700kg, peso totale 34200Kg, velocità max 424kmh, autonomia 4350km, tangenza 7500m, 16-48 pax+4 equipaggio. Esemplari costruiti 2.*



*Velivolo **Boeing B307**, primo aereo civile ad avere la cabina pressurizzata, capace di trasportare 25 passeggeri in voli notturni o 38 in voli diurni ad una velocità di crociera di 344kmh. 1° volo dicembre 1938, costruiti 10 esemplari. Caratteristiche: motori 4 Wright da 1100CV, apertura alare 32,63m, lunghezza 22,6m, altezza 6,33m, superficie alare 138mq, peso a vuoto 13600kg, peso totale 20400Kg, velocità max 380kmh, autonomia 2800km, tangenza 7100m, 25-38 pax+4 equipaggio. Esemplari costruiti 3.*

Caduta la scelta sui velivoli terrestri **SM83**, fu necessario costruire un apposito aeroporto che permettesse di effettuare il volo transoceanico in sicurezza. Grazie alla collaborazione del governo portoghese in brevissimo tempo fu attrezzato un aeroporto sull'isola del Sale, nel gruppo delle isole del Capo Verde. Nel febbraio 1939 i piloti Biseo e Tonini fecero un collegamento di prova con un velivolo **SM83** lungo la tratta Roma-Dakar-Natal-Rio de Janeiro. Dopo 14 mesi di lavoro preparatorio la **LATI** fu costituita ufficialmente l'11 settembre 1939 e dal 3 ottobre iniziarono i collegamenti da Roma Guidonia con l'isola del Sale per preparare il volo inaugurale che iniziò il 21 dicembre 1939 sulla rotta Roma-Siviglia-Lisbona, il 22 dicembre fu fatto il tratto Villa Cisneros-Ilhado Sal con il velivolo detto del tratto europeo; il 23 dicembre, ef-

## LE PRIME COMPAGNIE AEREE ITALIANE

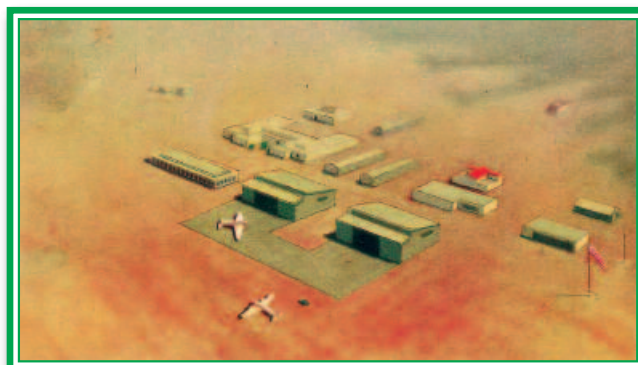
(di Luciano Sadini)

fettuato il trasbordo su un velivolo **SM83** del servizio atlantico fu fatta la tratta Ilha do Sal-Recife di 3086km; il 24 dicembre con un ulteriore velivolo del servizio Sudamericano fu ultimato il collegamento con la tratta Recife-Rio de Janeiro. Purtroppo nel viaggio di ritorno l'**SM83**, matricola I-ARPA, precipitò nel territorio marocchino. I collegamenti proseguirono inizialmente con cadenza settimanale, con partenza il giovedì dal territorio italiano e fu prevista la seguente dislocazione di velivoli **SM83**: 3 a Guidonia, 1 a Lisbona, 1 a Villa Cisneros, 2 all'isola del Sale, 1 all'isola Fernando di Noronha, 2 a Recife e 2 a Rio de Janeiro. Entro il 9 giugno 1940 gli **SM83** compirono 59 traversate atlantiche principalmente per il trasporto di posta e di pochi passeggeri. Con l'entrata in guerra dell'Italia il collegamento fu ridotto ad una sola traversata al mese e definitivamente interrotto nel dicembre del 1941 con l'entrata in guerra degli Stati Uniti.



Velivolo **Savoia Marchetti SM83** e sua cabina passeggeri. Progettato dall'ingegnere Marchetti era una derivazione del **SM 79** con fusoliera, più corta e stessa tipologia costruttiva, telaio in tubi di acciaio saldato ricoperti di pannelli di legno e tela, 12-14 serbatoi alari, uno in fusoliera, uno di riserva in alto nella cabina, 2 nei poppini delle gondole motore, per un totale max 6105 litri di benzina. L'ala e le superfici del piano di coda erano completamente in legno. Esemplari costruiti 30 di cui 6 acquisiti dalla Regia Aeronautica, 18 (I-LUCE, I-ATTE, I-MANU, I-MITU, I-ARPA, I-ASTA, I-AREM, I-ARMA, I-ASSO, I-ARCA, I-ATOS, I-AZUR, I-ALCE, I-ANDE, I-AMER, I-AREM, I-ARIS, I-PERS) dall'**Ala Littoria/Lati**, 3 dalla **Sabena**, 3 dalla **Lares** Romana.

Caratteristiche: 3 motori Alfa Romeo 126 RC34 da 750CV, apertura alare 21,20m, lunghezza 16,20m, altezza 4,60m, superficie alare mq, peso a vuoto 7650kg, peso totale 11500Kg, velocità max 444kmh, autonomia 4800km, tangenza 7000m. 10 pax+4 equipaggio.



Cartolina pubblicitaria della **LATI** con gli apprestamenti logistici realizzati sull'isola del Sale, nell'arcipelago del Capo Verde, per fornire l'assistenza ai propri velivoli in rotta per il Sud America. Fu costruito dal nulla un aeroporto di 1.200 metri, due aviorimesse, officina, magazzini, stazione radio, centro meteorologico, centrale termica, alloggio, mense e infermeria.

Nel 1939 l'Ala Littoria aprì le linee: Roma-Belgrado-Bucarest-Costanza; Roma-Atene-Rodi-Haifa-Bassora; Roma-Venezia-Budapest-Varsavia-Gdynia; Roma-Brindisi-Tirana-Salonicco-Sofia. Sul finire dell'anno e nei primi del 1940, entrarono in servizio 3 grossi idrovolanti a scafo, trimotori, **Macchi MC100**, capaci di trasportare 26 pax., ad una velocità di crociera di 260kmh che furono impiegati sulla rotta Roma-Alghero-Barcellona.

1939: sul finire dell'anno l'aviazione commerciale italiana ebbe il massimo sviluppo della rete toccando i **37.110km**, trasportando **176.000 passeggeri** e volando per circa **15.000.000 di km**; da Roma si raggiungeva il Baltico, il Mare del Nord, il Mar Nero, il Golfo Persico, l'Oceano Indiano e l'Atlantico fino al Sud America, aveva una flotta di 120 aerei (7 **SM66**, 2 **SM71**, 23 **SM73**, 3 **SM74**, 25 **SM75**, 4 **SM83**, 9 **Ca 133**, 6 **Ca 148**, 4 **Breda 44**, 1 **Ca 108**, 4 **Ju 52**, 9 **G18**, 1 **APR2**, 1 **DC2**, 16 **Cant CZ 506**, 8 **MC 94**, 1 **MC100**).



Idrovolante a scafo trimotore **Macchi MC100**

Progettato dall'ing Mario Castoldi di costruzione interamente lignea, aveva ala alta a sbalzo con 3 motori posizionati sopra la stessa in configurazione traente, effettuò il 1° volo il 7 gennaio 1939 (I-PLIO), il secondo esemplare (I-PACE) fu completato il 26 aprile 1940 ed il terzo (I-PLUS) il 26 giugno successivo.



## Cenni Storici

Nel 1913, su iniziativa dell'allora Maggiore Giulio Douhet, comandante del Battaglione Specialisti del Genio, venne costituita una prima esposizione aeronautica con sede nel Castel S. Angelo a Roma, dove già si trovava il Museo Storico del Genio. In esso venne raccolto tutto il materiale storico relativo all'attività aeronautica in Italia dal 1884 in poi, cioè dall'anno della costituzione, a Roma, della prima Sezione Aerostatica nell'ambito della Compagnia del Genio.

Nel 1933, dieci anni dopo la creazione dell'Aeronautica Militare come Forza Armata, il materiale storico aeronautico esposto a Castel S. Angelo venne trasferito, sempre a Roma, nelle casermette della Batteria bassa sul fiume Tevere per poi passare, nel 1939, in una sede più adatta sul Lungotevere delle Vittorie. Durante e immediatamente dopo la Seconda Guerra Mondiale, purtroppo, molto materiale aeronautico di estremo interesse storico, in special modo velivoli e motori, andò perduto irrimediabilmente.

Dal 1950 in poi, negli anni della ricostruzione, cominciò tuttavia a manifestarsi nuovamente l'idea di un Museo Storico Aeronautico, a similitudine di quanto si era già realizzato o si stava realizzando, nello stesso campo, presso diversi Paesi stranieri; ecco pertanto i primi tentativi di ricercare una sede idonea e definitiva al Museo stesso. Ma le soluzioni adottate furono sempre frammentarie e di carattere provvisorio, tali da non consentire un'adeguata conservazione dei velivoli storici, motori e dei molti cimeli in possesso della Forza Armata.

Una prima sede del Museo Storico A.M. fu individuata, nel 1961, al Palazzo della Vela di Torino, preso in affitto e utilizzato dall'Aeronautica Militare fino al '74, anno in cui la locale amministrazione comunale reclamò l'edificio per un altro impiego. Anche la soluzione di costituire a Milano una Sezione Aeronautica presso il Museo della Scienza e della Tecnica non fu adottata a causa dell'altissimo costo richiesto per la costruzione ex novo delle infrastrutture necessarie.

Il materiale storico aeronautico, di proprietà della Forza Armata, venne pertanto trasferito quasi totalmente presso l'aeroporto di Vigna di Valle dove era già stato costituito un centro di raccolta del materiale storico e scientifico del volo. Mentre il problema restava ancora irrisolto, si ripresentò la necessità da parte dell'Aeronautica di ricercare al più presto una sede dove poter finalmente raccogliere ed esporre – preservandolo così dalla distruzione, dovuta agli agenti atmosferici e alla mancata manutenzione – tutto il materiale aeronautico esistente.

Verificata l'impossibilità per motivi economici di adottare soluzioni entro i grandi centri urbani, considerando anche l'eventuale utilizzazione di aree demaniali, si giunse nel 1975 alla scelta di Vigna di Valle, dove peraltro esisteva la possibilità di impiegare infrastrutture già esistenti con un onere finanziario relativamente contenuto. Questo aeroporto, il più antico sito aeronautico in Italia, divenne agli inizi del

Novecento il primo Cantiere Sperimentale Aeronautico e qui si realizzò, nel 1908, il primo dirigibile militare N.1 di Crocco e Ricaldoni. Divenuto successivamente, e fino al 1945, Centro

Sperimentale per gli idrovolanti e per l'armamento navale, fu sede dell'88° Gruppo Caccia Marittima e, nel dopoguerra, del Comando del Soccorso Aereo con l'84° Gruppo Idrovolanti.



# IL MUSEO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE

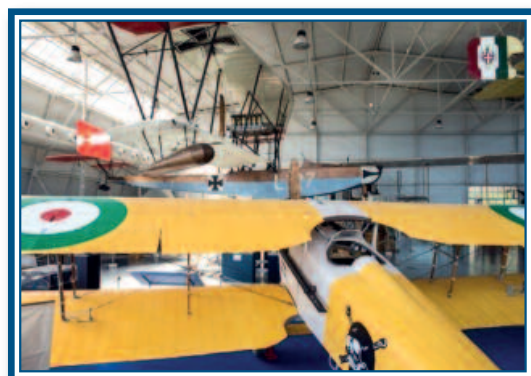


## *Il restauro*

Fra le molteplici attività del Museo Storico, una delle più importanti è quella del recupero e del restauro dei velivoli storici; personale espertissimo della Aeronautica Militare ricondiziona i velivoli operando con le stesse tecniche dell'epoca impiegando materiale originale (tele, legnami, collanti, minuterie metalliche), che hanno come obiettivo principale quello di preservare per quanto possibile l'integrità dei beni.

Pur essendo un'articolazione inquadrata in una moderna Forza Armata, opera grazie a un patrimonio di conoscenze di arti e mestieri unico nel suo genere e che si acquisisce, come nelle vecchie botteghe artigiane, col rapporto diretto con gli specialisti più anziani nel laboratorio di restauro. L'approccio lavorativo segue inoltre principi di non invasività, nel rispetto delle normative di tutela del Patrimonio Storico Artistico nazionale.

I progetti di restauro, in cui è impegnato il personale del Museo, sono realizzati anche grazie ai diversi contributi forniti da Istituzioni pubbliche o private, Associazioni o Aziende.



## *Contatti*

Aeroporto "Luigi Bourlot"  
Strada Circumlacuale, snc – Loc. Vigna di Valle – 00062 – Bracciano (Roma)

## *Orari di accesso al Museo*

Periodo ora legale ore 09.00 – 17.30 – Ultimo ingresso ore 17.00  
Periodo ora solare ore 09.00 – 16.30 – Ultimo ingresso ore 16.00  
CHIUSO nei giorni di Capodanno, Pasqua, Natale e tutti i lunedì feriali.

## *Ufficio prenotazioni e informazioni*

Tel/fax 06.99887509 – e-mail: aeromuseo.esp@aeronautica.difesa.it  
Visita la pagina dedicata sul sito della Forza Armata

## 20° Anniversario del Circolo della P.A.N.

Nel vasto e molto variegato mondo delle associazioni che riuniscono i cultori del volo, gli appassionati di aeronautica, i fan delle immagini aeree, e gli ex di tanti Circoli e gruppi di volo dell'aeronautica operanti dal 1923 ad oggi, si afferma, col festeggiare il primo ventesimo anniversario, il CIRCOLO della PAN.



La sua apparizione all'orizzonte associativo aeronautico risale al 10 aprile del 1999, a Rivolto: base aerea delle Freccie Tricolori. Passano tre anni ed il 6 aprile del 2002, sulla scia del neocostituito Circolo, si celebra, finalmente anche, il 1° Raduno degli ex appartenuti al 313° GAA (Gruppo Addestramento Acrobatico) le mitiche "Freccie Tricolori" nate appena 40 anni prima. L'idea del Circolo nasce, di fatto, nel 1998 ad opera di un folto gruppo di "soci fondatori", quelli, per intenderci, della "prima ora" (e lo scrivente fra loro) che favorirono, con supersonico entusiasmo, la costituzione di questo sodalizio "tricolore". Fra i soci fondatori "più anziani" s'annoverano Sergio Capaccioli e Vittorio Cumin del '29, Claudio Vezzi del '28, Enni Anticoli, classe 1931, solo per citare i più "navigati". Scopì e finalità del Circolo sono chiaramente indicati dall'art.3 dello Statuto:

- *Promuovere e facilitare tutte le iniziative che possono contribuire a formare e rinsaldare lo Spirito di Corpo della P.A.N. nei suoi attuali componenti, di quanti vi abbiano fatto parte in passato e di tutti i soci indicati nel successivo art. 6;*
- *Favorire lo sviluppo della cultura aeronautica nel nostro Paese, anche istituendo borse di studio per studenti;*
- *Promuovere raccolte di fondi da devolvere in beneficenza ad associazioni o centri di assistenza, di beneficenza o comunque di utilità sociale.*

Presidente Onorario "decano" del Circolo è il Gen.le V. Cumin, già Com.te delle Freccie Tricolori edizione 1969 con il velivolo Fiat G91. Oggi il più anziano Com.te del 313° GAA vivente. Molte le benemerenze e le onorificenze possedute dai soci del Circolo: l'ultima delle quali tributata – nel 2001 – dal Capo dello Stato al T.Col. Maurizio de Rinaldis, Com.te delle Freccie Tricolori, insignito con la Medaglia d'Argento al V. Aeronautico per "avere affrontato una gravissima emergenza di volo con altissima perizia, grande coraggio e determinazione; evitando di eiettarsi per evitare danni alle persone e cose".

Il Consiglio Direttivo attuale è costituito, fra gli altri, da:

**PRESIDENTE  
ONORARIO DECANO**



Gen. B.A. Vittorio Cumin

**PRESIDENTE  
ONORARIO**



Gen.S.A. Giuseppe Bernardis

**PRESIDENTE**



Col. Pil. Assenzio Gaddoni

**1° VICE-PRESIDENTE**



Magg. Pil. Gaetano Farina  
(Com.te 313°Gr.)

**2° VICE-PRESIDENTE**



1^M.llo Lgt. Mauro Zonta

Secondo lo Statuto vigente possono far parte del Circolo tutti gli Ufficiali, Sottufficiali e personale di truppa che facciano o abbiano fatto parte in Forza Effettiva Organica del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico "Freccie Tricolori". I piloti e gli specialisti che abbiano fatto parte della Forza Effettiva Organica di una delle Pattuglie Acrobatiche dei seguenti Reparti da Caccia: 1°, 2°, 3°, 4°, 6° e 53° Stormo (dal 1930 al 1939); 4° Stormo D.H.100 Vampire, 5° Stormo F84G, Tigri Bianche, Cavallino Rampante, Diavoli Rossi, Lancieri Neri, Getti Tonanti.

## 20° Anniversario del Circolo della P.A.N.

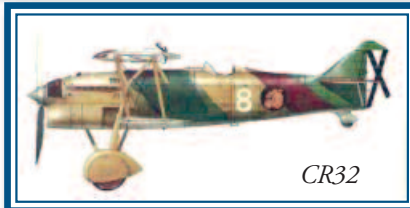
Il Circolo della PAN accoglie, fra i soci di speciale pregio, anche i parenti del personale appartenuto al 313°GAA e caduto sia in servizio che in congedo. Il 10 aprile u.s., fra di essi ed in rappresentanza di tanti altri familiari dei Caduti, c'erano la signora Luisa Boresti, vedova del Cap. Pil. Valentino Jansa caduto a bordo del suo G91 PAN il 22 sett. Del 1971, e la signora Emma Borga, vedova del gen.le Danilo Franzoi.

Numerose le iniziative socio/culturali attuate dal Circolo in questi primi venti anni di attività. Esse hanno trovato puntuale compendio in una pregevolissima pubblicazione (di circa 500 pagine) che è stata donata a tutti gli iscritti al Circolo in occasione delle cerimonie per il ventennale.

Rievocano i fasti ed i mille voli del passato, alcuni velivoli delle formazioni acrobatiche custoditi a Rivolto e di seguito rappresentati assieme con altri mitici **velivoli degli anni dal 1929 al 1951.**



CR20 Asso



CR32



SPITFIRE



MUSTANG



### Dal 1951 in poi:



F84F



F86 E Sabre



G91PAN



F86E



DH.100 Vampire

### I VELIVOLI della PAN dal 1961 al 2019



1961-1963

North American F-86E "Sabre"

# 20° Anniversario del Circolo della P.A.N.



1964-1981  
Fiat Aeritalia G-91 PAN



1981-2019  
AerMacchi MB-339A/PAN

Il poster realizzato dal famoso vignettista "Brugar", Bruno Garbuglio per decenni vignettista del 313°GAA.



Brugar in una vignetta autoironica, realizzata poco prima del suo "ultimo volo."



Il Circolo custodisce, fra i cimeli più rappresentativi tutti i "simboli" della PAN realizzati dal 1961 ad oggi. Sono quelli qui riprodotti.



**CIRCOLO DELLA PAN**  
RIFERIMENTI:  
**Presidente Col.Pil. Assenzio Gaddoni**  
presidente@circolodellapan.org  
segreteria@circolodellapan.org  
**SEDE**  
**Circolo della PAN – Aerobase Udine-Rivolto**  
via Udine, 56 33030 Rivolto – Codroipo (UDINE)



- La formazione 2019:**
- Pony 0 **Comandante Maggiore Gaetano FARINA**
  - Pony 1 **Maggiore Stefano VIT**
  - Pony 2 **Capitano Alfio MAZZOCOLI**
  - Pony 3 **Capitano Emanuele SAVANI**
  - Pony 4 **Capitano Franco Paolo MAROCCO**
  - Pony 5 **Capitano Giulio ZANLUNGO**
  - Pony 6 **Capitano Mattia BORTOLUZZI**
  - Pony 7 **Capitano Pierluigi RASPA**
  - Pony 8 **Capitano Alessio GHERSI**
  - Pony 9 **Capitano Federico De Cecco**
  - Pony 10 **Capitano Massimiliano SALVATORE**
  - Pony 11 **Capitano Filippo BARBERO**

*Testo ed immagini a cura dell'autore,  
Gen. G..Lenzi, Presidente ANUA NAPOLI  
e fra i Fondatori del Circolo della PAN*



Pietre della Memoria >Pietreprima guerra mondiale >

### ***Museo Storico dell'A. M. – Vigna di Valle***

#### **Monumento al valoroso pilota da caccia Arturo Ferrarin**

in ricordo della sua partecipazione alla prima guerra mondiale ed al raid Roma-Tokio nel 1920;  
il monumento poggia su una base a tronco di piramide ove è apposta la lastra commemorativa marmorea;  
al di sopra si eleva la statua bronzea del pilota addossata ad una grande ala in pietra.



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

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

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

Se non sei già un donatore rivolgiti al tuo Servizio Amministrativo

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