

# FORCE MULTIPLIER



**Partner strategico, difensore, campione.**

Già in servizio operativo presso sei Paesi. L'Eurofighter Typhoon è l'aereo da combattimento multiruolo più avanzato del mondo. Leader indiscusso nel suo settore, questo aereo è stato studiato per assicurare un incremento delle sue capacità nel tempo, garantendo sicurezza sia oggi che in futuro. Progettato "da" piloti e "per" i piloti, l'Eurofighter Typhoon assicura la supremazia operativa e una maggiore flessibilità nel mutevole spazio aereo di combattimento che caratterizza la nostra epoca. Grazie al suo insuperabile rapporto costi/efficienza, l'Eurofighter Typhoon rappresenta una soluzione accessibile per affrontare le sfide che attendono le forze aeree nel XXI secolo.

[www.eurofighter.com](http://www.eurofighter.com)



**Eurofighter  
Typhoon**

nothing comes close

# Il CORRIERE dell'AVIATORE



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

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



*La PAN e il Tricolore in un'opera pittorica di Marcella Mencherini*

**1861-2011 Centocinquantanni di Italia Unita**

*all'interno*  
**REGOLAMENTO ANUA**

**N. 1-2/2011**

# IL CORRIERE dell'AVIATORE

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

Anno LIX  
"Il Corriere dell'Aviatore"  
N. 1-2 - Gennaio-Febbraio 2011

c/c postale 37906005 ANUA  
Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica

Ufficio Presidenza Nazionale  
0192 Roma - Via Marcantonio Colonna, 25  
Tel. 0632111740 - Fax 064450786  
E-mail: anua.aeronautica@virgilio.it

Direzione - Redazione - Amministrazione:  
00192 Roma - Via Marcantonio Colonna, 25  
Tel. 0632111740 - Fax 064450786  
E-mail: anuacorrriere@tiscali.it

Direttore editoriale  
**Mario Majorani**

Direttore responsabile  
**Mario Tancredi**

Ha collaborato a questo numero  
**Giuliano Giannone**

Responsabile Amministrativo  
**Cesare D'Ippolito**

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. 10496



Stampa:

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

Stampato nel mese di gennaio 2011

Numero a 48 pagine

I contributi scritti sono forniti a titolo gratuito ed in formato elettronico; essi non debbono superare le tre cartelle e devono essere liberi da vincoli editoriali. La Direzione si riserva di pubblicarli o meno in funzione delle proprie esigenze.

La responsabilità di quanto pubblicato su questo periodico è attribuita per intero agli autori il cui scritto rispecchia le idee personali e non quelle dell'ANUA.

Elaborati e foto, che si intendono inviati a titolo di liberalità, non si restituiscono, anche se non pubblicati.

La Direzione del periodico risponde, soltanto, di quanto previsto dalla legge sulla stampa.

## Quota associativa per il 2011

Si comunica che a seguito delle deliberazioni dell'Assemblea Generale la quota associativa per il 2011 è stata mantenuta a 35 Euro.

Per le nuove iscrizioni, come per il rinnovo delle quote sociali, gli interessati possono:

- rivolgersi alle Sezioni territoriali ANUA;
- effettuare il versamento sul c/c postale n. 37906005 intestato a: ANUA - via Marcantonio Colonna, 25 - 00192 Roma;

- ricorrere a bonifico bancario intestato a: ANUA - via Marcantonio Colonna, 25 00192 Roma, codice IBAN:

IT07N0760103200000037906005  
IT98T0760103200000007356880.

Per tale versamento e per le offerte volontarie è possibile utilizzare il bollettino di conto corrente pre-stampato inserito nel periodico.

Questo periodico non è in vendita, ma viene inviato ai Soci in regola con il versamento della quota associativa annuale di Euro 35,00. I "Non Soci" possono richiederne copia: la riceveranno gratuitamente con l'invito ad associarsi all'ANUA.

Presso la Presidenza Nazionale sono attive le seguenti mail:

Presidente Nazionale  
[presidente@anua.it](mailto:presidente@anua.it);

Segretario Generale  
[segretariogenerale@anua.it](mailto:segretariogenerale@anua.it);

Amministrazione  
[amministrazione@anua.it](mailto:amministrazione@anua.it);

Comunicazione dalle Sezioni  
[eventi@anua.it](mailto:eventi@anua.it);

Responsabile sito [www.anua.it](http://www.anua.it)  
[postmaster@anua.it](mailto:postmaster@anua.it);

Direttore Corriere dell'Aviatore  
[anuacorrriere@tiscali.it](mailto:anuacorrriere@tiscali.it).

**Prossimo CDN  
l'11 marzo 2011**



## Nuovi Soci

Com.te LO CASCIO Luca - Latina  
Com.te DI LEO Antonino - Latina  
Gen. Isp. Capo Gari ORSI Gennaro - Roma  
D.O. BERTERIO MESCHIA Mirella - Roma  
Cap. SCIBONA Alberto - Roma  
Ten. SCICCHITANO Giorgio - Roma  
D.O. CROCIOSCHI NATALE Laura - Roma

*La Presidenza Nazionale dell'ANUA porge il più cordiale benvenuto ai nuovi Soci.*

## Contributi volontari

*maggio - dicembre 2010:*

D.O. AMBROSIONI DE SANTIS Silvana, € 50.00 in ricordo del Gen. Angelo AMBROSIONI  
D.O. FODALE VALCADO Wilma, € 50.00 in memoria del marito Gen. SA Riccardo FODALE  
D.O. NASTRO MANSI Anna, € 20.00  
D.O. PAOLETTI NAVAS Maria Cristina, € 50.00  
Gen. Sq. MELCHIORRE Antonio, € 50.00 in memoria dei carissimi compagni del Corso VULCANO scomparsi  
Sig. BRAMATO Paolo, € 22.00  
Gen. B.A. DE PIERO Piero, € 20.00 in ricordo dei Soci Sez. Verona "assenti giustificati"  
D.O. CORAZZA Luciana, € 35.00  
Gen. Isp. LOMBARDO Raffaele, € 22.00  
Gen. Isp. ARENA Luigi, € 200.00  
D.O. DE NARDO Elena, € 60.00 in memoria del Gen. Pil. Giuseppe DE NARDO e della D.O. Carolina DE NARDO  
Cap. MANDUCCHI Laura, € 25.00  
Brig. Gen. GENTILI Vincenzo, € 74.50  
Avv. ANDREUZZI Massimo, € 65.00  
Gen. S.A. MAJORANI Mario, € 35.00  
Gen. Br. CARIGLIA Raffaele, € 50.00 in memoria del Gen. Palmo RADO GNA  
Gen. B.A. CASSIOLI Luciano, € 15.00  
D.O. GIANANI PUPILLO Iside, € 60.00 nel ricordo del marito Gen. Egidio GIANANI  
Col. ZANGRANDI Piero, € 15.00, in ricordo del padre Gen. S.A. Antonio ZANGRANDI  
Magg. CASOLARI Gianfranco, € 35.00  
D.O. MATTEI Tina, € 25.00 in memoria del fratello Gen. S.A. Alfonso MATTEI  
Ten. FELICETTI Alberto Maria, € 100.00 in memoria dei commilitoni deportati l'8 settembre 1943  
Gen. Isp. Capo PREVE Ing. Vincenzo, € 65.00  
D.O. PREGNA VITALE Arianna, € 50.00  
Gen. S.A. TEI Daniele, € 50.00

N.D. GIGNOLI Giovanna € 50.00 in memoria del Gen. Ugo CAMPANELLI  
Brig. Gen. GUIDI Achille, € 28.00  
Gen. B.A. SAVAZZI Carlo, € 15.00  
D.O. DE NARDO Ada, € 100.00 in memoria dei genitori Gen. Pil. Giuseppe DE NARDO e D.O. Carolina DE NARDO  
D.O. MORMINA PRIMA Emma, € 30.00 in ricordo del marito Col. Ignazio MORMINA, nel 37° dalla scomparsa  
D.O. VALVASSORI Emilia, € 30.00 in memoria del padre Giovanni VALVASSORI  
Magg. D'IPPOLITO Cesare, € 35.00  
Col. ORSANO Vittorio, € 30.00  
Gen. Br. PENZO Luigi, € 30.00  
Gen. B.A. CALZOLARO Luigi, € 30.00  
Gen. S.A. SCARINCI Giuseppe, € 30.00  
Col. ANGELINI Alberto, € 30.00  
Ten. PACHERA Loris, € 15.00  
D.O. DALLARI Noemi, € 35.00 in memoria del marito Gen. D.A. Enrico DALLARI

### Errata corrige:

Il contributo del Ten. Col. ARNERA Egidio di € 25.00 deve intendersi in memoria del Serg. Magg. Pil. Mario LINGUA - Africa Sett. 1942.

*La Presidenza Nazionale dell'ANUA e la Direzione del Corriere dell'Aviatore ringraziano le Dame d'Onore e gli Associati per i contributi versati.*

"Per mancanza di spazio gli altri contributi già pervenuti verranno pubblicati nei prossimi numeri".

## Sono volati più in alto

Ing. ELIA Elio - Napoli (gennaio 2010)  
Ten. Pil. DE FELICIS Giuseppe - Napoli (05.03.2010)  
Gen. S.A. LA TEGOLA Elio - Roma (17.11.2010)  
D.O. TEPPARIELLO PONZO Angelica - Napoli (27.11.2010)  
D.O. CAVALLARO ROSENFELD Maria - Roma (30.11.2010)  
D.O. CAROLI CHILLÈ Anna Maria - Roma (12.12.2010)  
Magg. PANNUNZIO Pierantonio - Bari (28.12.2010)  
Gen. Sq. LIVATINO Salvatore Ubaldo - Vicenza (13.01.2011)

*Ai familiari il sincero cordoglio della Presidenza Nazionale e dell'Associazione.*

## *“Il nostro procedere”*

**L**a ragion d'essere del Corriere dell'Aviatore è di rendersi portavoce della nostra Associazione di Ufficiali dell'Aeronautica Militare, con il riporto fedele sia del pensiero e delle idee che nascono nel Sodalizio, o ne suscitano interesse se provenienti da altre fonti, e sia dei fatti che ne animano la vita in tutte le sue componenti nazionali e territoriali.

Al centro del proprio impegno sono le finalità divulgative delle attività di studio che l'ANUA svolge per mantener fede al dovere morale di essere “fiancheggiatrice di sostanza” dell'Aeronautica Militare. Va da sé che l'essere portavoce dell'Associazione mira a dare peso e trasparenza alle istanze di quanti ritengono di trarre giusto beneficio dalla loro corretta divulgazione.

In questo primo editoriale del 2011 si vuole dare risalto al compito assolto nell'anno trascorso e all'auspicio che si riesca a procedere nel futuro prossimo con apporti fruttuosi lungo un interessante percorso informativo.

Nell'ultima pagina di questo numero sono riportati i titoli degli articoli più significativi pubblicati nel 2010. Nonostante un forzato rallentamento fra primavera e autunno, la sostanza dei contributi divulgativi è stata di ampio respiro e, come “direttore responsabile”, posso esprimere compiacimento verso chi mi ha preceduto e verso gli autori degli articoli, ai quali rivolgo un vivo ringraziamento per aver voluto continuare la loro disinteressata collaborazione.

Un argomento al quale si vuole dare ulteriore risalto resta il valore dell'associazionismo. Valore che, tradotto in realtà di fatti, ben ripagherebbe quel senso di appartenenza e di unità di cui tutti, singole persone e Istituzioni, possono essere fautori proprio in questo anno 2011, nel quale si celebra il centocinquantésimo compleanno dell'Italia Unità.

Va da sé che l'identità del gruppo ha senso se il gruppo svolge un ruolo che venga riconosciuto nella comunità sociale. E poi, se le capacità del gruppo danno valore al Sodalizio, le nuove adesioni risulteranno gratificanti, al punto che si chiederà di esservi ammessi più che essere invitati ad iscriversi. Sono ben note le Associazioni che hanno tali caratteristiche.

Essere poi “fiancheggiatori di sostanza verso l'AM” vuol dire fare cose utili, anche indirettamente, alla Forza Armata. Ciò che l'ANUA ha fatto e continua a fare vuole essere rispondente a tale visione. Si considera parimente rispondente l'attenzione che dagli Organismi Istituzionali di Forza Armata viene rivolta alle Associazioni.

Tuttavia, non può essere sottaciuto un insieme di difficoltà derivanti da limitata concessione d'uso di strutture, ancorché minimali, ove riunirsi, redigere ed archiviare i prodotti dell'attività gestionale, che a buon diritto costituirebbero patrimonio culturale e morale dello Stato. C'è quindi da confidare nella sensibilità delle Autorità competenti per assecondare soluzioni che, basate sul riconoscimento di una reciproca utilità, possano di fatto risultare anche non onerose. L'utilizzo d'un bene demaniale potrebbe essere infatti compensato dal prodotto culturale dell'Associazione.

Il nostro Corriere è, a tal fine, elemento strumentale dell'ANUA per produrre benefici sociali e culturali sia agli Associati che alla comunità nazionale. Lo Statuto, di cui si è fatta divulgazione nel precedente numero, ben fissa i principi di indirizzo da osservare. Dunque, il nostro procedere vuole tradurre un progetto d'azione che sia eseguito da risorse di puro volontariato professionale no cost, ma pareggiandone i costi materiali sia con i noti contributi economici di Soci e Dame e sia con appropriate risorse del Patrimonio Difesa. Se, infine, dal progetto d'azione scaturirà un'immagine di eccellenza del Sodalizio, crescerà il desiderio di aderirvi per la gratificazione derivante dall'arricchimento della propria identità sociale.

**Mario Tancredi**

## In questo numero:

### Editoriale

“Il nostro procedere” 1  
*M. Tancredi*

Cambio del Capo di SMD  
e del Segretario Generale della Difesa 3



### Notizie al Volo 4

Nasce un legame fra ANUA e ADA 5



L'Italia s'è desta 7

Il Generale di Squadra Salvatore Livatino  
muore contro un camion 8

### Centro Studi

L'ANUA e la problematica “energia” 10  
*R.C.*

L'ANUA e le nostre pensioni 11  
*A. Zandonà e G. Lucchese*



“Oltre la Luna” 13  
*S. Bedeschi*

Corradino D'Ascanio 15

Un “Folgore” e “Ginevra de Benci”  
nella National Mall di Washington 16  
*E. Vignaroli*

Andare... nel pallone 18  
*G.P. Canham*



### Consulenza dagli Esperti

Percorsi scolastici 20

Codice dell'Ordinamento Militare 21

Indennità di aeronavigazione 22

L'Avvocato risponde 23

### Evidenze

Aviatori in rete 24  
*G.L.*

L'Aviazione nella Guerra sul Mare 24  
*A. Pelliccia*

Le Sirene e altri racconti 24  
*A.M. Felicetti*

**C'era una volta il “Ruoloservizi”  
(1937-1997) 25**

**In questi mesi d'inverno  
ricordiamo... 27**

**Dame d'Onore 29**

**Dalle Sezioni 30**

**Insieme nel volo della vita 32**

**Lettere al Direttore 35**

**Il 2010 del Corriere dell'Aviatore 36**

# Cambio del Capo di SMD e del Segretario Generale della Difesa



**I**l 18/01/2011 presso il Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle, il Generale Vincenzo Camporini ha lasciato l'incarico di Capo di Stato



Maggiore della Difesa al Generale Biagio Abrate. La cerimonia, che si è tenuta all'interno dell'hangar 'Badoni', si è



svolta alla presenza del Presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, al ministro della Difesa Ignazio La Russa e ai sottosegretari Gianni Letta e Guido Crosetto e si è conclusa con il passaggio di una formazione di tre caccia Eurofighter che hanno sorvolato il lago di Bracciano.

**“Più che di ciò che si è fatto in questi tre anni, preferisco parlare di ciò che non sono riuscito a fare”**, è stata la riflessione irriuale espressa dal Generale Camporini nel dare l'addio alle stellette, dopo oltre 45 anni di carriera militare. Ha letto con voce rotta dall'emozione i nomi dei 25 soldati caduti sul terreno nei suoi «poco più di mille giorni» al vertice della Difesa, ed ha ricordato i 34 morti in Italia e in addestramento. **La sorte ha voluto che in quegli stessi momenti, in Afghanistan nella zona di Bala Murghab, un attacco di ribelli afgani costasse la vita di un soldato italiano e il ferimento di un altro.**

Il giorno precedente, lunedì 17 gennaio, il Generale di Squadra Aerea Claudio Debertolis, che ricopriva l'incarico di Vice Segretario Generale della Difesa, era subentrato al Generale di Corpo d'Armata Biagio Abrate, nominato appunto Capo di Stato Maggiore della Difesa.



## Prosegue l'aggiornamento del Tornado

Il contratto RET Annex 8, ultimamente firmato con la ditta costruttrice Panavia da NETMA, l'agenzia NATO per la gestione del programma Tornado, prevede che entro



Un Tornado in volo

il 2015 altri 25 Tornado italiani saranno aggiornati allo standard Mid-Life Update (aggiornamento di mezza vita, finalizzato ad aumentarne l'affidabilità, ad eliminare selettivamente l'obsolescenza e a migliorarne efficienza ed efficacia operative). Il RET Annex 8 è considerato la naturale prosecuzione del RET Annex 7, che proprio recentemente ha visto la consegna del primo esemplare aggiornato.

Il contratto in questione include l'aggiornamento di 10 Tornado da attacco (IDS) e quindici per la guerra elettronica (ECR), con un costo di circa 161 milioni di Euro comprendenti l'aggiornamento vero e proprio (in gran parte di competenza di Alenia Aeronautica) e l'acquisizione dei kit di modifica effettuata separatamente per circa 65 milioni di Euro.

## Nuovo sistema di contromisure scelto dall'A.M.



Aereo dotato di sistema DIRCM

Il sistema DIRCM (Directional Infrared Countermeasures) Elt/572 della Società Elettronica è stato scelto dall'Aeronautica Militare italiana per la protezione delle proprie piattaforme aeree C27J-C130 ed Eh101.

Il relativo contratto, della durata di tre anni e il cui valore è di 25,4 milioni di Euro, prevede la consegna dei primi sistemi alla fine del 2013.

Con questa scelta, indirizzata verso la Soc. Elettronica - azienda specializzata nel settore della ricerca e sviluppo

di nuove tecnologie applicate ai sistemi della Difesa - l'AM è la prima forza armata europea che acquisisce un sistema innovativo DIRCM non statunitense.

## In Afghanistan: duemila ore di volo per l'AM-X

I cacciabombardieri AM-X del Gruppo "Gatti Neri" (Black Cats) dell'Aeronautica Militare, schierati ad Herat (Afghanistan), hanno recentemente raggiunto le 2.000 ore di volo in missioni di intelligence, sorveglianza e ricognizione aerea (ISR) a supporto della popolazione locale e delle operazioni militari a terra.

"Le 2.000 ore di volo ci hanno consentito di elaborare e di interpretare oltre 17.000 fotografie - ha detto il Maggiore Michele Grassi, comandante dei Black Cats - si è trattato di un'analisi accurata di circa 1300 obiettivi a supporto della sicurezza delle truppe a terra. Le riprese dall'alto hanno anche consentito di verificare lo stato di ricostruzione di ponti, strade e scuole, in zone anche esterne a quelle di competenza italiana."

Dal novembre del 2009 l'AM assicura la costante presenza di due velivoli AM-X, che si affiancano all'attività dei velivoli a pilotaggio remoto, i Predator.



L'AM-X

I due sistemi, l'AM-X e il Predator, sono complementari e insieme fanno fronte alle necessità di intelligence, sorveglianza e ricognizione aerea del contingente italiano e di ISAF (International Security Assistance Force); in tal modo contribuiscono alla sicurezza della popolazione e dei nostri militari operanti sul territorio. Va, infatti, rilevato che il Predator è in grado di rimanere in volo per oltre 20 ore e, con i suoi sensori, può costantemente uno specifico obiettivo; ha pertanto forti caratteristiche di persistenza sull'obiettivo, pur essendo dotato di una velocità di spostamento non elevata.

L'AM-X, invece, consente di raggiungere un obiettivo in poco tempo, anche a grandi distanze, garantendo l'immediatezza dell'azione. Questi velivoli, tuttavia, non hanno la stessa autonomia di impiego dei Predator.

# Nasce un legame fra ANUA e ADA



**I**l 17 dicembre 2010, presso la Casa dell'Aviatore in Roma, ha avuto luogo un incontro fra Presidenza ANUA e Presidenza ADA a conclusione del quale è stato firmato dal Gen. S.A. Mario Majorani e dal Comandante Sig.ra Fiorenza de Bernardi, nelle rispettive competenze di Presidente, un accordo di collaborazione per favorire lo scambio di conoscenze e la diffusione della cultura aeronautica. È stato un evento denso di significati perché ha suggellato un legame fra Storia e Futuro di vita aeronautica, aprendo un cammino di vita sociale che mira a sviluppare cultura aeronautica nei giovani, maschi e femmine, oltre che difendere i trascorsi di chi al mondo aeronautico ha dedicato tutta o parte dei propri impegni di vita.

Presenti all'incontro: la Dott.ssa Mara Branchi, la Dott.ssa Paola Andreuzzi, il Dott. Cesare d'Ippolito, il Gen. Mario Tancredi, il Gen. Vincenzo Gentili, l'Avv. Massimo Andreuzzi.

L'A.D.A. ente di diritto privato, senza fini di lucro, libero e apartitico, svolge la sua attività in ambito nazionale e internazionale. È iscritta alla FEWP (Federation of European Women Pilots). Concepita e fortemente voluta da Fiorenza De Bernardi, è la naturale evoluzione dell'API (Associazione donne pilota) per coinvolgere le donne che fanno parte della famiglia aeronautica. Mentre nell'API soltanto le donne con brevetto di pilota si associavano, con l'ADA, tutte coloro che occupano varie posizioni nei settori dell'aviazione civile o militare, hanno la possibilità di iscriversi e lavorare per i seguenti scopi dell'Associazione:

- 1 - Affermare e sostenere la presenza delle donne nell'Aviazione nazionale ed internazionale, a tutti i livelli.
- 2 - Favorire la conoscenza, la solidarietà e lo scambio di informazioni tra le donne di ogni settore dell'Aviazione, anche promuovendo attività, manifestazioni, seminari, borse di studio.
- 3 - Favorire la diffusione della cultura del volo nel Paese.
- 4 - Essere di stimolo alle istituzioni da cui dipendono le attività aeronautiche, collaborando con esse mediante idee e progetti, per migliorare la situazione dell'Aviazione civile nel Paese.

Il presente accordo di collaborazione ha definito la costituzione di un Gruppo di Lavoro tra rappresentanti ANUA, al momento designati nei Soci Gen. Girelli e Col. Caoduro, e rappresentanti ADA in via di designazione.



## Fiorenza de Bernardi



Fiorenza ascolta i consigli del Padre

Il Corriere dell'Aviatore, nel registrare con soddisfazione l'evento sopra descritto, coglie lo spunto per tracciare un breve ritratto della Presidente dell'A.D.A. Fiorenza inizia a volare nel 1951 con il padre (il grande Mario de Bernardi, sportivo, aviatore, collaudatore, inventore, recordman) su un piccolo aereo da turismo.

Approfittando del permesso che l'Aeronautica Militare dette ad alcuni civili (già con una certa esperienza collaudata) per frequentare un corso di strumentale basico alla scuola militare di Alghero (1966), ottiene il brevetto commerciale. Diviene, così, nel gennaio 1967 la prima pilota di linea in Italia (e quarta o quinta nel mondo). Nel 1969 è la prima Comandante

donna in Italia. A Mosca effettua un corso sul trimotore russo Yak 40, iniziando a volare su linee regolari, charter e voli dimostrativi. Nel 1980 ottiene di fare un corso con l'Alitalia per il quadrimotore DC8 e con Avioli-gure vola per l'America e l'Africa.

Un incidente in automobile la costringe ad andare in pensione un paio di anni prima del previsto. Non è però possibile capire Fiorenza senza riferire su chi è stato Mario de Bernardi: un uomo sensibile, sportivo, aviatore, collaudatore, inventore, recordman, la cui poliedrica e intensa esistenza fu prematuramente troncata da un infarto mentre presentava in volo una sua invenzione, lo scooter dell'aria.



Fiorenza ai comandi di DC8

## Mario de Bernardi

### Presenza indimenticabile nella Storia dell'Aviazione

Nacque a Venosa (Potenza) nel 1893 e morì a Roma nel 1959. Fu volontario in Libia durante la guerra del 1911 nel corpo del Genio e successivamente nell'Aviazione Militare. Dopo aver assistito, nel 1911, ai primi voli di guerra durante il conflitto di Libia al quale aveva partecipato come volontario, nel 1914 conseguì il brevetto di pilota.

Dopo aver ottenuto il primo brevetto il 15 gennaio del 1914 passa in ottobre a far parte della 1ª Squadriglia che si costituiva a Piacenza. Nel 1915 entrava alla Scuola Militare di Modena, conseguendo il grado di Sottotenente del Genio nel 1916. Nel marzo dello stesso anno conseguiva il brevetto di pilota militare.

Nel corso della Prima guerra mondiale fece parte della squadra del Cavallino Rampante di Francesco Baracca e fu il primo italiano ad abbattere un aereo nemico, nel cielo di Verona. Nella circostanza venne insignito della Medaglia di bronzo al V. M. per l'impegno profuso nella difesa aerea di quella città.

Al termine della guerra aveva al suo attivo l'abbattimento di dieci velivoli austriaci. Procedeva nel contempo anche la sua carriera militare: nel 1923 è Capitano e nel 1924 Maggiore.

Nel 1926 a Norfolk (Stati Uniti), partecipò alla coppa Schneider conquistando il primato mondiale di velocità per idrovolanti su diverse basi di distanza, raggiungendo i 416 chilometri orari con un idrovolante Macchi 52. Nel 1928, in una successiva edizione della stessa competizione, riuscì ad ottenere un nuovo trionfo internazionale, aggiudicandosi (sempre su Macchi 52, modificato), la priorità con 512.776 chilometri orari. Nel 1928, Tenente Colonnello, lasciava il servizio in quanto collocato in posizione ausiliaria.

Nel 1931 a Cleveland (Stati Uniti) vinse il campionato mondiale di acrobazia aerea. Due anni dopo, con un Ca-111, compì il raid Roma-Mosca (2.600km) con cinque passeggeri a bordo.

Ricoprì l'incarico di consulente tecnico delle Officine Caproni, la prima industria di costruzioni aviatorie italiane, e brevettò un nuovo sistema di comando per velivoli.

Fu insignito di Medaglia d'oro al Valore Aeronautico per il potenziamento dato all'aviazione italiana e per aver collaudato, portandolo in volo (novembre 1941), un apparecchio a propulsione ideato dall'ingegner Secondo Campini (sul percorso Milano-Guidonia).

Nel 1938 a Ostia, in veste di collaudatore, portò in volo per la prima volta il Saiman 202, la cui produzione iniziò alla fine dello stesso anno per essere prodotto in oltre 500 esemplari fino al 1943, ed essere usato per la scuola e per i collegamenti (progettato dall'ingegner Mario Bottini, era azionato dal motore *Alfa Romeo 110* da 120c).

Nel 1941 collaudò il primo aereo a reazione italiano, il Caproni-Campini, volando da Milano a Roma.

Perse la vita sull'aeroporto dell'Urbe a sessantasei anni durante il volo dimostrativo di un prototipo da lui ideato.

A Mario De Bernardi è intitolato l'aeroporto di Pratica di Mare, attuale sede del Reparto Sperimentale Volo.



Opera di Marcella Mencherini, "Aerofuturista del 2000", dedicata Mario de Bernardi di cui ricorda il primato mondiale di velocità con idrovolante nella Coppa Schneider del 1926 a Norfolk (olio su tela cm 50x60 - Museo Storico A.M. Vigna di Valle, 2009).

# L'Italia s'è desta

nel centocinquantenario dell'Unità d'Italia

**L'**autore, nostro Associato, alto magistrato in quiescenza ed ex Ufficiale della Regia Aeronautica, traduce in raffinata espressione poetica un sentimento che è la constatazione della realtà attuale, con i tormenti di sempre, ed anche stimolo all'estensione del concetto di unità fra popoli.



L'Italia s'è desta  
una invocazione appassionata  
soffocata  
da uno slancio d'ardimento,  
il vaticinio d'un evento  
maturato  
attraverso i secoli  
nei giganti della cultura,  
che sgorga dalle urne  
d'Arquà e Ravenna,  
il "grido di dolore"  
risveglio di dormienti  
contagiati  
da un apparente torpore,  
un disperato appello  
a "l'antiquo valore"  
che si figurava  
sotterrato per sempre,  
l'Italia s'è desta  
per riscattare  
i predestinati confini  
tra i monti e il mare,  
s'è desta,  
una generosa risposta  
alla chiamata  
da schiere d'idealisti,  
da migliaia e migliaia di giovani  
persino quasi adolescenti

appena capaci  
di tracciare una croce,  
una risposta per  
ridisegnare  
col sangue  
la figura della patria,  
l'Italia s'è desta  
che importano  
gli intrighi dei potenti,  
le astuzie dei politici  
che ne tessono le trame,  
s'è desta,  
ora la contemplano,  
ora la giudicano gli eroi  
dai prematuri tumuli,  
ora entro le mura  
si sono fusi  
gli spiriti liberi  
si sono intrecciati i geni  
si parla la stessa lingua,  
un secolo e mezzo  
d'incontri, di scontri  
di sbandamenti  
di ricatti  
di diritti negati e affermati,  
un secolo e mezzo  
e la predizione, un invito,  
"fratelli d'Italia",  
si è avverata,  
è ora di stringerci "a coorte"  
per quell'anelito di pace  
che scorre nelle vene  
del mondo intero,  
è ora  
di allargare l'abbraccio  
per portare un raggio di sole  
a questo oscuro pianeta.

Alberto Maria Felicetti

# Il Generale di Squadra Salvatore Livatino muore contro un camion

“**1**3 gennaio, ...una incredibile tragedia sulla Via Marosticana, nel tardo pomeriggio; ...la Mercedes su cui viaggiava si è schiantata frontalmente con un camion dopo una sbandata a sinistra che si presume causata da improvviso malore... all'arrivo dei soccorritori non c'è stato nulla da fare: il suo cuore aveva già smesso di battere”.

*Questo il tristissimo comunicato delle agenzie di stampa che ha lasciato attoniti familiari ed amici nel volgere immediato del tempo.*

*Gli amici del Turbine\*\* e l'ANUA vogliono sentirsi moralmente vicini alla cara moglie Signora Alessandra, ai figli Silvia e Stefano ed ai nipotini Luca (3 anni) e Nicola (1 anno) che erano la ragion d'essere del suo permanere a Vicenza.*

*Il Corriere dell'Aviatore desidera ricordare il Generale Livatino con una pagina da Lui scritta in occasione del 50° anniversario (1958-2008) dell'ingresso degli Allievi Turbine Secondo in Accademia Aeronautica.*

## 46 ANNI IN A.M.: in due cartelle

“Salvatore! In ottobre festeggeremo il cinquantennale del T\*\*; M.Mesiano è già all'opera da mesi, Cesare d'I. ha già reperito fondi e sponsors di primissima qualità, Sandro F. vigila dall'alto su tutto ed io mi sono assunto l'onere di coordinare i lavori per dare alle stampe un “numero unico” nel quale ognuno si possa ritrovare, se non lo è già, quando sarà bisnonno. Attento però, non qualcosa tipo makP, ma al contrario un volume serio che faccia capire come abbiamo vissuto l'A.M. dal 1958 ad oggi. Tu, che in A.M. sei quello che dopo Sandro è rimasto più a lungo, mi devi scrivere un paio di cartelle - non di più - nelle quali devi sintetizzare la tua esperienza aeronautica raccordando l'evoluzione della F.A. con quanto successo negli anni nel mondo esterno”. Fine della telefonata di Mario T. Credevo di conoscerlo, ma mai lo avevo sentito così determinato e autoritario. La sua voce di solito calma e pacata era perentoria e non ammetteva repliche. Ho provato a difendermi cercando di declinare l'invito(!), ma sono riuscito solo a balbettare alcune parole di circostanza ” Ma, sai, non ho molto tempo... il nipotino, il cane, la pesca, il bridge mi assorbono totalmente temo che non potrò”. Nulla da fare il suo era incontestabilmente un ordine e come tale doveva essere preso. Sintetizzare in una cartella, la prima è già quasi completata, 43 anni di vita (sarebbero 46 ma i 3 dell'Accademia - come da direttiva ricevuta - ve li abbuono anche perché ognuno di noi di quegli anni conosce e ricorda di tutti gli altri vita morte e miracoli)! Neanche un novello Ungaretti ci riuscirebbe! In 43 anni ho cambiato sede quattordici volte (niente elenco perché dovrei usare tutto lo spazio che Mario così magnanimamente mi ha messo a disposizione), sono stato impiegato in decine di incarichi e tranne che fare quello che davvero avrei voluto - il PILOTA - ho fatto di tut-

to. Ho conosciuto centinaia di collaboratori, colleghi, e soprattutto superiori che tanto mi hanno dato facendomi crescere professionalmente rivelandosi spesso non solo veri comandanti ma anche veri maestri di vita. Con tutti ho condiviso gioie, soddisfazioni e, purtroppo, anche dolori lancinanti che hanno squassato l'anima segnandola per sempre, oltre a delusioni pesanti e per dirla sino in fondo ho dovuto ingoiare anche qualche “rospo” (“Livatino, peccato che TU non sia un pilota”! Piacenza 50° Stormo, Capitano). È solo un esempio e nemmeno dei più grossi! Quarantatré anni durante i quali abbiamo visto e vissuto, nella F.A. e fuori, di tutto e di più: il 68 e gli anni di piombo (ricordate quando ci suggerivano di non usare mezzi pubblici in uniforme?), la guerra fredda e la “caduta del muro”, la partnership for peace, l'allargamento dell'UE e l'ingresso nella NATO di nazioni prima considerate ostili. Cosa quest'ultima che per me cresciuto nel settore Intelligence Operativo non dico che sia stata un trauma, ma quasi. Ricordate quando le missioni “reali” dovevano essere eseguite a vista o solo con bussola e orologio? Quando nella cartella degli obiettivi si trovava lo “schizzo prospettico” ricavato dall'Uff “I” con un pizzico di fantasia da mappe al 25mila per dare al pilota un'idea di come si sarebbe presentato il suo TGT al termine del “run.in” (ultimo braccio di navigazione condotta a 400KTS con l'F84-F per uno sgancio LABS)? Per avere un'idea di cosa sia disponibile oggi basta dare un'occhiata a “Google map” e traslare il tutto in campo militare: in cinquant'anni un passaggio paragonabile a quello dalla balestra al cannone! Ricordate quando si lavorava sino al sabato o quando da “Capitano d'Ispezione” si stava in campo una settimana intera e al termine del servizio, dopo regolare passaggio di consegne con lo sfortunato di turno, si ri-

usciva a malapena ad andare a casa sino a mezzogiorno? Poi sono arrivati “ lo straordinario “, i recuperi, i turni a cinque, le 35 ore e così via: tutte innovazioni sulle quali non voglio fare commenti. E che dire di alcune modifiche organizzative che sul piano psicologico non sono mai riuscito a digerire del tutto? Un esempio: sono orgogliosamente figlio di un maresciallo e mi sono ritrovato ad essere responsabile della formazione militare e professionale di ragazzi e ragazze(!) che arruolati a 17/18 anni dopo due anni di corso hanno cucito sulle spalline dell'uniforme i gradi di Maresciallo! E che dire dell'arrivo delle donne? Ho incorporato la prima Tenente a nomina diretta dell'A:M: e le prime allieve maresciallo/a. Non so ancora come chiamarle; forse allieva maresciallo è il termine corretto. Immaginate il trauma non mio, ma dei “marescialloni”? Ho detto non mio perché ero abbastanza abituato, per l'esperienza in comandi internazionali fatta sia in Italia sia all'estero, a vedere donne in uniforme, ma soprattutto perché “vaccinato” in Belgio dove ho prestato servizio presso SHAPE quale Capo del Segretariato del Capo di Stato maggiore. Il vaccino mi è stato iniettato da una splendida Ten.Col. di colore (lei si definisce light brown) giunta a sostituire il mio vice: un bruttissimo ma bravissimo Ten.Col. ovviamente uomo. Ma lasciate che vi racconti l'episodio assolutamente vero in ogni dettaglio, credetemi, anche se non documentabile. Keitha l'allora Ten.Col. dell'US Army, non mi stupirei se oggi fosse generale considerata l'impareggiabile professionalità dimostrata, viene accompagnata nel mio ufficio da un solerte e molto sveglio Maggiore inglese che tenta una presentazione formale ...”Sir she is...”ma notata la mia espressione “allocchita” “see you later sir” saluta ed esce senza proferire verbo. Avete presente Naomi Campbell? Ecco, tre o quattro centimetri d'altezza in meno e la più famosa pantera nera del mondo è sugli attenti di fronte a me! Ri-entrato non senza fatica nel mio ruolo do inizio ai soliti convenevoli e sforzandomi di non guardarle le gambe la faccio accomodare. Apprendo che è al suo primo tour di servizio in Europa, le offro il solito schifosissimo caffè ri-



Il Gen. Livatino in uno dei momenti significativi della sua carriera, quando (novembre 2003), lasciato il Comando della Scuola Sottufficiali, stava assumendo l'incarico di Capo del Ruolo delle Armi ed essere quindi promosso Generale di Squadra.

gorosamente americano e passati i dieci minuti di pramatica la invito a fare con me un giro in tutte le sezioni del reparto per farle conoscere il personale direttamente sul posto di lavoro e orientarla nel dedalo del Comando Supremo delle Potenze Alleate in Europa. Ci alziamo quasi contemporaneamente e mi avvio alla porta seguito da lei. Senza minimamente pensare a quello che stavo facendo, d'istinto come si suol fare da gentiluomini qual siamo con le signore, apro la porta e le faccio cortesemente cenno di uscire per prima. Non so che tipo di briefing avesse ricevuto negli USA o cosa le avessero raccontato circa i latin lovers italiani, so solo che ha inchiodato i suoi bellissimi occhi sui miei con uno sguardo talmente duro che se avesse potuto incenerirmi lo avrebbe fatto e con voce, se possibile ancora più determinata di quella di Mario durante l'ormai famosa telefonata, scostandosi per farmi passare per primo mi dice seccamente “YOU ARE THE BOSS”! Ecco il mio vaccino circa le donne in uniforme! Ho detto circa, non contro badate bene. Si stanno infatti rivelando una risorsa preziosa e non aggiungo altro. Chiudo non prima però di un fraternamente sentito ringraziamento a Mario perché se al posto di due cartelle mi avesse messo a disposizione due libri non sarebbero bastati a ripercorrere questi 46 anni e a trasformare in memoria quella moltitudine di volti, situazioni, episodi, emozioni, ricordi che in questo momento affollano la mia mente. Quando l'urgenza di riordinarli si farà troppo forte allora forse potrei cominciare a pensare di farne partecipi altri attraverso lo scritto. Tutto sommato però penso che la sintesi dei miei 43+3 anni in Aeronautica possa essere trovata velutando i due estremi che ritengo assai indicativi dell'evoluzione sociale che ho vissuto. Arrivai all'allora 6<sup>a</sup> Aerobrigata da Sten 1<sup>a</sup> nomina nel 1961 e per regolamento ero obbligato a dare del “tu” ai Sergenti; ho lasciato la F.A. nel 2004 da Generale di Squadra e sempre per regolamento ero obbligato a dare del “lei agli Avieri. Et de hoc satis. Un abbraccio forte a tutti i turbini, senza distinzione alcuna tra i vari corsi.

**Salvatore Ubaldo Livatino**

**CIAO SALVATORE TI VOGLIAMO TANTO BENE!**

## L'ANUA e la problematica "energia"

**I**l Centro Studi dell'ANUA guarda da tempo con interesse alla problematica dell'energia, a motivo degli aspetti sociali e strategici e degli elevati riflessi militari.

A tale scopo, negli ultimi anni, hanno già scritto sul Corriere dell'Aviatore Mario Majorani <sup>(1)</sup>, Ugo Bilardo <sup>(2)</sup> e Giuseppe Caggiani <sup>(3)</sup>.

Da parte sua l'ANUA, tramite il Centro Studi, ha organizzato nel maggio 2010, con l'alto Patronato del Comando Logistico A.M. e il determinante supporto del CSV di Pratica di Mare, un riuscitissimo Seminario sulle fonti energetiche rinnovabili e le loro possibili applicazioni nell'ambito delle infrastrutture militari (vds del Corriere dell'Aviatore n. 5-6-7/2010).

Ma c'è un'altra fonte dell'energia che ha sempre avuto sostenitori e detrattori, con animati dibattiti sui pro e i contro. Stiamo parlando dell'energia nucleare.

A tale proposito vale la pena di citare una frase del Presidente dell'Agazia per la sicurezza nucleare, Prof. Umberto Veronesi, "...il nucleare non è una scelta, è una necessità..."

L'Italia, con la legge 23 luglio 2009, n. 99, ha posto le basi giuridiche per la realizzazione di nuove centrali nucleari, ma la "questione energetica" continuerà ad essere uno dei problemi dominanti l'attuale secolo sia in termini di sicurezza/safety & security) delle installazioni e degli approvvigionamenti, sia in riferimento allo sviluppo socio-economico sia alle tematiche ambientali e sociali e all'accettabilità.

In questo contesto il 16 novembre 2010 è stato organizzato, in ambito Camera dei Deputati, il convegno "NUCLEARE: sicurezza e informazione" al quale è stato invitato, quale relatore sulla security, il Presidente Nazionale dell'ANUA, Gen. S.A. Mario Majorani.

Desideriamo ora riportare, per sommi capi, quanto detto dal Gen. Majorani nel corso del predetto convegno.

Un aspetto di rilevante importanza è la sicurezza nucleare che, utilizzando termini anglosassoni, può essere suddivisa in "safety" e in "security".

La "safety" concerne tutte quelle misure che, in sede progettuale, vengono prese per evitare incidenti e, nella malaugurata ipotesi che avvengano, per contenere gli effetti negativi, anche ai fini della protezione dei lavoratori "in situ" e delle popolazioni circostanti; è del tutto evidente l'importanza di una progettazione secondo regole rigide e restrittive.

La "security", invece, riguarda la protezione degli impianti da eventuali attacchi esterni di qualsiasi genere, compresi eventi uguali o simili a quelli del noto ed infuosto 11 settembre.

Dal punto di vista del terrorismo, nel settore nucleare potrebbero essere soggetti ad attacchi:

- le centrali nucleari;
- gli impianti di riprocessamento del combustibile esausto;
- i depositi di scorie e rifiuti radioattivi;
- i depositi di combustibile nucleare irraggiato;
- gli impianti industriali di produzione del combustibile nucleare.

Sono ipotizzabili i seguenti tipi di attacchi:

- attacchi aerei (ma anche eventi accidentali);
- attacchi con autobombe;
- attacchi ai trasporti con armi controcarro portatili;
- rischio interno per atti di infedeltà e/o trascuratezze.

Un'analisi approfondita di quanto sopra è stata presentata dal Direttore "pro tempore" del SISMI Gen. Nicolò Pollari alla Commissione Parlamentare di inchiesta sui rifiuti (seduta del 25.6.2003 - verbale liberamente scaricabile da internet) contenente elementi tuttora validi.

Ma esaminiamo più in dettaglio un ipotetico attacco/incidente aereo ad un impianto nucleare.

Prima degli eventi dell'11 settembre le probabilità di un simile attacco/incidente erano considerate mini-

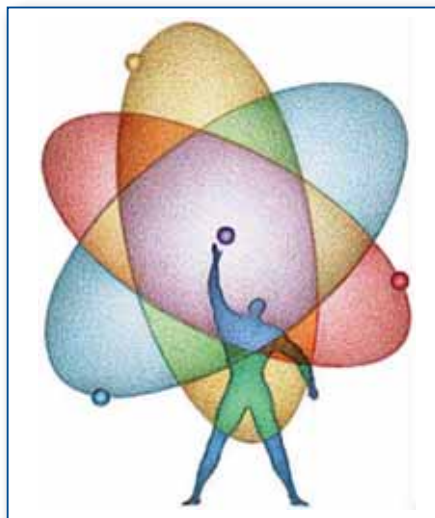
me, se non trascurabili.

Pur ritenendo ancora poco probabili tali eventi, non è opportuno escludere del tutto un simile pericolo potenziale.

Negli USA già nel 1988 erano state condotte esperienze che utilizzavano un F-4 Phantom lanciato, a circa 800 km/h, contro un manufatto simulante la parete esterna di contenimento di un impianto nucleare; la parete ha ben resistito al violento impatto riportando danni non risolutivi.

Dopo l'attacco alle torri del World Trade Center e al Pentagono, gli USA hanno riesaminato la problematica e sono stati eseguiti ulteriori studi "ad hoc" con simulazioni e relative analisi (il costo di un singolo studio di tal genere è dell'ordine del milione di dollari).

È stato, pertanto, preso in esame un aereo commerciale di grandi dimensioni, tipo Boeing 767-400, che ha rispetto al Phantom sopra citato:

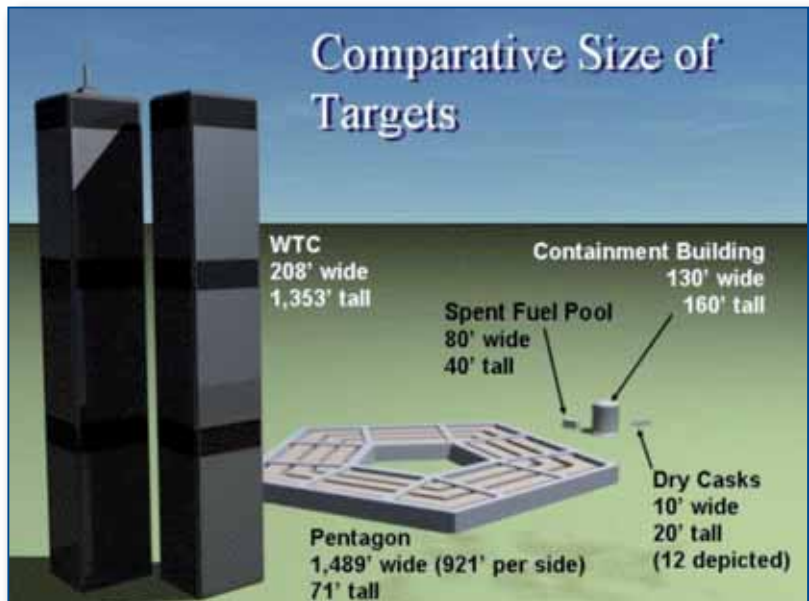


- una massa superiore di circa 15 volte;
- un carico di carburante maggiore di circa 50 volte;
- un'area di impatto circa 4 volte più estesa.

Gli studi, che hanno utilizzato simili parametri, sono pervenuti alla conclusione che gli impianti nucleari hanno la capacità di resistere all'impatto con un aereo commerciale di grandi dimensioni a motivo della robustezza delle strutture di contenimento, notoriamente progettate per resistere a movimenti sismici estremamente elevati.

Occorre, inoltre, considerare il rapporto tra le dimensioni di un grande aereo civile e quelle di un impianto nucleare. Un chiaro esempio è quello dell'elaborazione fatta dall'Università di Pisa (presa da internet) da cui facilmente si evince che l'impianto nucleare, che di norma è notevolmente più piccolo delle torri e del Pentagono, è un obiettivo già di per se stesso difficile da colpire; inoltre la differenza dimensionale aereo/impianto nucleare rende fisicamente impossibile che entrambi i motori e la fusoliera dell'aereo civile in questione riescano a trasferire tutta la loro forza di impatto sulle strutture nucleari colpite, peraltro come già detto robustissime.

In conclusione, si ritiene di poter ragionevolmente affermare che un incidente aereo casuale o voluto, oltre a essere veramente poco probabile, non riuscirebbe a determinare, in concreto, pericoli eccessivi per la salute delle popolazioni circostanti a motivo della robustezza costruttiva degli impianti nucleari, anche se questi risultassero danneggiati dall'impatto.



(In figura, il confronto tra le dimensioni di: World Trade Center (WTC), Pentagono ed Edificio di contenimento di un impianto nucleare)

*La problematica energetica sarà ancora ripresa nei prossimi numeri del "Corriere dell'Aviatore".*

R.C.

(1) M. Majorani "La sicurezza energetica" Corr. Aviatore n. 2-3/2008.

(2) U. Bilardo "Emergenza energia" Corr. Aviatore n. 9-10/2008.

(3) G. Caggiani "La fine del petrolio e il trasporto aereo" Corr. Aviatore 2-3/2008.

**18 marzo 2011**

## ***L'ANUA e le nostre pensioni***

### ***1° CONVEGNO ORGANIZZATO DALL'ANUA: l'impegno dell'Associazione a fianco degli Ufficiali nella ricerca di attenzione al settore pensionistico***

**Q**uante volte ci siamo trovati a partecipare alla cerimonia di saluto di colleghi che lasciavano il servizio attivo e abbiamo rimandato solo a quel momento l'attenzione al nostro futuro pensionistico? Costantemente impegnati ad affrontare le vicissitudini quotidiane - familiari e di servizio - abbiamo spesso evitato di considerare i variegati tasselli che andranno via via a comporre il nostro "paniere pensionistico". Al massimo firmavamo distrattamente le carte che ci presentavano gli

addetti ai lavori del personale o dell'amministrativo, limitandoci a chiedere quanto ce ne sarebbe venuto in tasca, fedeli al motto "pochi, maledetti e subito".

Consci che tale disinteresse è comune alla maggioranza dei colleghi e sollecitati dalle numerose segnalazioni che pervengono all'Associazione, abbiamo intrapreso una serie di contatti e di attività volti ad approfondire e, possibilmente risolvere, le molteplici difficoltà in cui si dibattono i pensionati.

Nel corso di tali attività abbiamo preso cognizione di talune discrasie che caratterizzano il panorama pensionistico: ritardi nel perfezionamento degli atti, omissioni o errate trascrizioni di periodi di servizio, mancati riconoscimenti di servizi pregressi, periodi non riscattati, computi errati nelle maggiorazioni spettanti, immotivate - se non illegittime - richieste di rimborso e così via.

In aggiunta a tutto ciò, le numerose trasformazioni ordinarie che negli ultimi 15 anni si sono susseguite nel settore pensionistico nella ricerca di razionalizzare il servizio attraverso una informatizzazione delle incombenze ed un'accentuazione del loro carattere interforze, hanno aggravato il quadro, determinando una dispersione di competenze e professionalità che negli anni erano state così faticosamente costruite.

Al fine di attenuare gli effetti negativi sopra riportati, le Forze Armate hanno messo in campo provvedimenti diversificati. L'Esercito e l'Arma dei Carabinieri, ad esempio, hanno deciso di coadiuvare Previmil predisponendo nelle proprie strutture le bozze dei decreti e lasciando alla Direzione Generale la responsabilità della loro formalizzazione e della successiva trasmissione agli organi di controllo e all'INPDAP. L'Aeronautica, invece, a partire dal 1° gennaio 2006, ha accentrato presso il Comando Logistico - Reparto Amministrazione - 2° Ufficio, la determinazione dei trattamenti provvisori precedentemente affidati alla responsabilità dei singoli Enti periferici, ciò per dare uniformità al sistema.

La frammentazione delle competenze e delle responsabilità, nonché l'incompleta conoscenza delle norme e delle tempistiche che regolano le varie componenti del trattamento pensionistico, hanno finito per disorientare definitivamente gli amministrati.

Abbiamo così pensato di ripercorrere passo passo l'intero arco di carriera degli Ufficiali, dal loro ingresso in Forza Armata sino al pensionamento, ponendo l'accento sulle criticità che volta per volta si configurano e che, se non efficacemente affrontate, possono determinare negative conseguenze nei trattamenti futuri.

Per colmare tali lacune è in animo di affrontare, attraverso una serie di articoli, i principali momenti che caratterizzeranno il futuro trattamento pensionistico quali i tempi e la convenienza di riscatto dei servizi prestatati, le modalità per conseguire la pensione privilegiata, le opportunità offerte dall'Ausiliaria, i tempi e le moda-

lità di accesso alla pensione definitiva, le nuove opportunità offerte dalla costituzione di una pensione integrativa. Sarà inoltre interessante conoscere quali potrebbero essere le principali innovazioni attese nel settore. Solo la completa conoscenza delle norme e il corretto rispetto delle tempistiche consentiranno una proficua interlocuzione con i molteplici soggetti che partecipano alla formazione dei numerosi provvedimenti amministrativi emanati.

Forniremo anche - per quanto possibile - i riferimenti dei diversi interlocutori istituzionali in modo da favorire la trattazione diretta dei singoli problemi, cosa, peraltro, prevista dalle norme vigenti in materia di trasparenza degli atti amministrativi (L.241/ 90 e successive). In taluni casi, vedremo che sarà necessario ricorrere ad una istanza di interruzione della decorrenza dei termini, al fine di non pregiudicare i buoni esiti delle richieste.



In questo percorso vogliamo utilizzare i migliori strumenti di aggiornamento e di diffusione dei dati. A tal fine abbiamo invitato per il 18 marzo p.v., presso la Casa dell'Aviatore, i responsabili delle materie d'interesse per fare un punto di situazione aggiornato sulle più importanti problematiche in corso e conoscere i principali sviluppi previsti.

L'Agenda dei lavori prevede la partecipazione dei responsabili del settore pensionistico della Forza Armata e dei Direttori Generali di

PERSOMIL, di PREVIMIL e dell'INPDAP. È stato, inoltre, previsto l'intervento di un qualificato responsabile dell'Associazione Nazionale degli Istituti di Assicurazione, che illustrerà i futuri scenari della previdenza integrativa. Ciò nella consapevolezza che la materia pensionistica, prima o poi, investe tutti noi, obbligandoci ad entrare nel merito per verificare la correttezza della propria situazione e le possibilità di gestire il nostro futuro.

Nel perseguire tali ambiziosi obiettivi, ci confortano le insistenze sempre più pressanti dei nostri Associati, ma attendiamo altresì la collaborazione da parte di tutti i colleghi che, sottoscrivendo la propria adesione all'ANUA, Sodalizio al quale tutti noi in servizio e in congedo dobbiamo sentirci orgogliosi di appartenere, offrirebbero un efficace contributo per realizzare gli interessi dell'intera categoria.

**Arturo Zandonà  
Giuseppe Lucchese**

## Simposio

### “Oltre la Luna”

Diamo un rapido resoconto di quanto si è svolto il 10 gennaio 2011 a Villa Bellorini-Malosso di Lavinio, in via delle Orchidee 61. L'indirizzo corrisponde alla residenza di Ettore Malosso, Generale pilota del corso Turbine, che purtroppo se n'è andato l'anno scorso in veneranda età. Nell'ultima parte della sua vita, Ettore, da pilota quale era stato, si era trasformato in uno studioso e in un sapiente, distinguendosi anche per la sua vasta produzione letteraria sulla filosofia e sulla poesia. Con tale spirito aveva fondato il Simposio di Lavinio, appuntamento che ormai da diversi anni raccoglieva, e raccoglie tut-

a un folto gruppo di partecipanti sul tema “Oltre la Luna”, conversazione sulle future imprese spaziali che, prevedibilmente, gli abitanti della Terra intraprenderanno nei prossimi decenni.

Tra gli ascoltatori, oltre ai fedelissimi, sono apparsi in un clima di euforia e di entusiasmo, molti volti noti, come Giorgio Crucioli, Beppe Grandi, Alberto Sgrosso, Gianfranco Cerri, Lele Moreschini, Mario Tancredi, Cesare d'Ippolito e Gianni Fasani, tanto per citare un po' di gente nostra.

Sergio Bedeschi, avvalendosi di un'agile sequenza di diapositive proiettate, ha riassunto brevemente la storia

della Cosmologia, che ha condotto l'umanità dai suoi primordi fino alla rivoluzione copernicana, per giungere agli Anni cinquanta del secolo scorso, a partire dai quali sarebbe poi iniziata la disputa per la supremazia tra le due grandi potenze della Terra. Largo excursus è stato dato alle imprese dell'Apollo che dominarono la scena, dal celeberrimo luglio del '69 al dicembre del '72, quando, con l'Apollo 17, ebbe a concludersi l'epico ciclo delle sei



I tre della Stazione Spaziale Internazionale, da sinistra: Coleman, Kondratyev, Nespoli

t'oggi, nella sua villa vicino al mare, amici e appassionati convenuti per dissertare sui vari temi della cultura e della conoscenza.

Piace ricordare che accanto a Ettore in questa sua iniziativa ci sia sempre stato l'amico e compagno di corso Giorgio Bertolaso, del quale ci pare retorico stendere le lodi. Come sapete, anche Giorgio se n'è andato l'anno scorso con nostro grande rimpianto. Il Simposio è ora condotto dall'entusiasmo delle loro compagne Giuliana e Maria e ha luogo ogni lunedì e ogni mercoledì.

Ebbene, lunedì 10 gennaio è toccato al comandante Sergio Bedeschi (Sparviero 2°) tener cattedra di fronte

missioni che avevano portato 12 astronauti statunitensi sulla Luna e altri sei a ruotare in orbita bassa in attesa di raccogliere i compagni per il ritorno.

Dopo aver fatto notare che, a dispetto dell'assuefazione del mondo rispetto a vicende sempre straordinarie, rischiose e tecnologicamente stupefacenti, da quella data l'umanità scientifica non ha mai cessato di frequentare gli Spazi, in attesa di tornare con esseri umani alla conquista dei corpi celesti, Bedeschi si è dilungato sulle attività attuali della Stazione Spaziale Internazionale, che proprio in questi giorni ha mandato nello Spazio il nostro Paolo Nespoli, in compagnia di una donna astronauta americana e di un collega russo, per

una missione di lunga durata, piena di traguardi e di appuntamenti scientifici.

Ha discusso quindi sulle ragioni urgenti che dovranno riportare l'uomo sulla Luna, a partire dalla necessità di proteggere la Luna stessa da possibili aggressioni cosmologiche fino all'opportunità di sfruttarne le potenziali appetibili risorse. È stato dato ampio risalto, ovviamente, alla possibilità di utilizzare il nostro satellite naturale come base di partenza delle future imprese. Egli si è soffermato sulle recenti attività del generale Alberto Traballes (plurilaureato studioso dell'Urano 2°), membro di "Moon Base Italia Working Group", nel quadro degli studi strategici per un ritorno sulla Luna. Tali iniziative coinvolgono la trattazione degli aspetti tecnici, scientifici, architettonici, logistici, economici, oltre che quelli giuridici relativi a una valida "Disciplina dello Spazio".

Nella riunione di Lavinio grande attenzione è stata successivamente data alla ormai accertata possibilità di reperire sulla Luna, oltre alle molte risorse minerarie, anche l'elio tre (He 3), futuro carburante per ogni macchina a fusione nucleare.

Per quanto riguarda le traiettorie balistiche, Bedeschi ha illustrato i percorsi di volo necessari per viaggiare verso la Luna, senza risparmiare qualche formula matematica, a lui evidentemente così connaturale, data la sua mai sopita dedizione alla Fisica e alla Matematica Pura. Così si sono viste equazioni di circonferenze, ellissi, parabole e iperboli, oltre che i Principi della Quantità di Moto (relativi all'effetto fionda) e le Equazioni Lagrangiane per la ricerca dei punti di massima o minima stabilità, relative allo sfruttamento delle "Interplanetary Superhighway", in accordo con gli studi del Traballes.

Si capisce che in questo modo si è poi usciti nell'Esospazio verso i pianeti esterni e, addirittura, fuori del sistema solare. È automatico pensare come la conversazione si sia quindi inoltrata sui temi della relatività einsteiniana che inevitabilmente incorrono quando si parla di alte velocità e di alte energie, buchi neri e cunicoli spazio-temporali.

Tempi ben più lunghi avrebbe meritato la disamina degli aspetti ostili dello Spazio Esterno, sia riguardo alla sicurezza della navigazione, sia riguardo la fisiologia degli equipaggi: minaccia di meteoriti e di detriti, temperature prossime allo zero assoluto, venti solari, raggi cosmici, atrofia muscolare, demineralizzazione delle ossa (osteoporosi), perdita dell'equilibrio, nausea, vomito, "mal di spazio", quanto basta per capire che il nostro futuro di sopravvivenza sarà duro e terribile. Es-



seri umani dovranno affrontare viaggi di anni, di secoli, affidandosi al succedersi di generazione in generazione o, chissà, a sottostare a sistemi di ibernazione corporea. Tecnologia e Scienza di un futuro prossimo venturo che supererà l'immaginazione stessa.

Ci sarà posto per gli psicologi, si è scherzato (ma non tanto). Vivere in ambienti angusti per tempi così lunghi in condizioni critiche e rischiose: questo il nostro destino. E allora si farà urgente il problema di convivere, capirsi, sopportarsi. Di certo, non sarà un aspetto secondario. E tutto, ci si auspica, non per le conquiste personali dei singoli Stati, ma "in nome dell'umanità", nel rispetto di codici e discipline dello Spazio, che dovranno essere perfezionati all'avanzare incalzante del progresso tecnologico.

Va evidenziato che alla riunione era presente (e non casualmente) la dottoressa Gabriella Catalano Sgrosso (moglie del nostro Alberto!), docente di Diritto Internazionale dello Spazio, la quale ha rilasciato qualche commento finale, anche in vista della sua imminente pubblicazione su tali temi (International Space Law), che si aggiunge alla lunga serie dei suoi studi e lavori in materia. Contiamo di risentirla presto! Inutile dire che il Simposio si è chiuso con il consueto buffet e con una gran bevuta.

**Sergio Bedeschi**

*Chiunque volesse partecipare contatti la sede del Simposio tel. 06 9863804 (il tutto, senza fini di lucro, ha come scopo soltanto la Conoscenza).*

## Corradino D'Ascanio

*“Genio aeronautico inventore dell'elicottero italiano”  
il primo volo del prototipo, sull'aeroporto di Ciampino nel 1930*

Nell'ottobre del 1930, presso l'Aeroporto Militare di Ciampino Nord, il DAT 3, pilotato dal Maggiore Marinello Nelli, conquista tre primati destinati a rimanere imbattuti per alcuni anni: 18 metri di altezza, oltre 1 km di distanza e circa 9 minuti di durata in volo. Lo aveva ideato e progettato l'ing. Corradino D'Ascanio, che passerà alla storia come inventore della Vespa, mentre pochi sanno della sua genialità aeronautica.

D'Ascanio era nato a Popoli (allora in provincia dell'Aquila) il 1° febbraio 1891. La sua passione per l'allora primordiale scienza aeronautica fu precoce: nel 1906 (a soli tre anni dal primo volo dei fratelli Wright) progettò e costruì una sorta di deltaplano, che usò per lanci sperimentali effettuati dalle ventose colline di Popoli.

Si laureò al Regio Istituto Superiore d'Ingegneria di Torino nel 1914. Nel 1917 si fidanzò, a Popoli, con Paola Paolini, nipote del generale Giuseppe Paolini e dall'unione nacquero Giacomo nel 1922 e Giorgio nel 1927.

Dopo la Prima guerra mondiale, aveva insediato uno studio tecnico a Popoli sviluppandovi una intensa attività di progettazione per l'industria privata e nel settore delle opere pubbliche. Suo il bel monumento ai caduti.

Brevettò negli anni Venti il “forno elettrico a media capacità termica per cottura di pane e per pasticceria”; la “macchina elettropneumatica per la catalogazione e ricerca rapida di documenti” (una macchina che utilizza schede perforate per l'azionamento di circuiti elettrici).

Ma l'idea del volo non lo abbandonò mai. Nel 1925 fondò una Società con il barone Pietro Trojani, con lo scopo di “di far sorgere e prosperare un'industria aviatoria in quella industriosa zona d'Abruzzo”. Così nel 1925 avviò la costruzione e l'assemblaggio dei pezzi meccanici che avrebbero composto i prototipi di elicottero DAT 1 e DAT 2 (la sigla sta per D'Ascanio-Trojani): entrambi i prototipi volarono per pochi secondi, mettendo in pericolo la vita dei due soci.

Il terzo prototipo, il DAT 3, commissionato dal Ministero dell'Aeronautica per un importo di 600.000 lire, fu realizzato nelle officine del Genio Aeronautico a Roma e le prove di volo furono effettuate nell'aeroporto militare di Ciampino Nord. L'elicottero fu brevettato in quasi tutti i paesi occidentali e in Giappone, ma nonostante l'incoraggiamento verbale di Mussolini, i finanziamenti non furono rinnovati e il DAT 3 venne abbandonato nell'hangar dirigibili di Ciampino.



La realizzazione dell'elicottero esaurì i capitali messi a disposizione da Trojani e D'Ascanio, mentre tramontavano tutte le prospettive di perfezionamento del prototipo e il suo sfruttamento commerciale.

Grazie alle competenze maturate con il DAT 3, la Piaggio-aeronautica si interessò a Corradino d'Ascanio, il quale iniziò nel 1932 un'attività di consulenza tecnica per questa industria. Le eliche Piaggio-D'Ascanio vennero in pochi mesi montate sui migliori aerei italiani.

Terminata la Seconda guerra mondiale, la maggior parte delle fabbriche era distrutta e anche la Piaggio era



L'elicottero DAT3

alle prese con i problemi del dopoguerra, dovendo riconvertire gli stabilimenti ad una produzione di pace.

Enrico Piaggio ebbe la geniale intuizione: costruire un motociclo, a basso costo, in pratica accessibile a tutti. Affidò inizialmente il compito della progettazione ad un ingegnere che realizzò l'MP5, soprannominato Paperino. L'MP5 non piacque, perciò nell'estate del 1945 fu chiamato D'Ascanio, che affrontò il problema con una mentalità del tutto nuova. Pensò a un mezzo per chi non era

mai salito su una motocicletta e odiava la sua guida difficile: ideò così la Vespa.

Nell'aprile del 1948 D'Ascanio ricevette l'invito a partecipare al IV congresso per l'elicottero organizzato dalla American Helicopter Society. Fu accolto come il pioniere del volo verticale e il suo entusiasmo per l'elicottero riprese, tanto che al suo ritorno in Italia riuscì a convincere Enrico Piaggio a riprenderne gli studi.

Nel 1951 inizia il progetto del PD4, ma nel 1952 con un incidente fu sfiorata la tragedia: non ci furono perdite umane, ma l'episodio segnò la fine del PD4. La bontà del progetto era evidente, ma era anche evidente che andavano eseguiti altri tentativi e investimenti, investimenti che Enrico Piaggio non era disposto a sostenere, dato che tutti gli sforzi dell'azienda di Pontedera erano rivolti alla Vespa, lanciata in tutta Europa.

D'Ascanio rimase in Piaggio fino al 1961, anno del suo pensionamento, ma restò consulente dell'azienda per



L'elicottero DAT3

la Vespa. Sempre nel 1961 concluse l'attività di docente dell'Università di Pisa, dove aveva insegnato meccanica e disegno industriale.

Morì novantenne a Pisa, il 5 agosto 1981.

## Un "Folgore" e "Ginevra de Benci" nella National Mall di Washington

*di Francesco Vignaroli (\*)*

**L**a "National Mall" è un grande spazio rettangolare lungo tre chilometri al centro di Washington; ai vertici di quest'area si trovano il Lincoln Memorial e il Campidoglio, sede del Congresso degli Stati Uniti d'America. Ai lati sorgono gli edifici di oltre dieci grandi musei dedicati agli argomenti più diversi, che rendono la National Mall il più variegato spazio museale del mondo. Tra questi, i due musei più visitati si fronteggiano ai piedi del Capitol Hill: la National Gallery of Art e il National Air and Space Museum.

Tra le centinaia di opere d'arte che conserva la National Gallery spicca su tutte il ritratto di Ginevra de Benci, l'unico dipinto di Leonardo da Vinci che si trovi nelle Americhe: un dipinto che s'impone sugli altri per la purissima bellezza e la magia del suo misterioso realismo. Ovviamente, questo capolavoro non è solo, ma gli tiene ottima compagnia l'impressionante collezione di straordinarie testimonianze dell'arte italiana; quasi un quarto dello spazio della National Gallery è dedicato esclusivamente al nostro Paese.

Ben diversa, invece, è la rappresentanza italiana nell'altro museo. L'Air and Space Museum è articolato in due siti differenti, il primo, appunto, nel centro della capitale, l'altro fuori città nei pressi dell'aeroporto interna-

zionale. Anche senza il secondo sito, che ospita principalmente gli aeromobili di maggior dimensione (come ad esempio un Concorde, il B29 "Enola Gay", uno Space Shuttle), l'enorme museo al centro di Washington sarebbe comunque la più ricca raccolta di aeromobili del mondo. Si va dal celeberrimo "Flyer 1" dei fratelli Wright, allo "Spirit of Saint Luis" con cui Lindbergh effettuò la transvolata in solitario dell'Atlantico nel 1927, fino al modulo di comando dell'Apollo 11, nel quale gli astronauti Armstrong, Aldrin e Collins fecero ritorno sulla terra dopo la missione sulla luna.

Centinaia di aerei civili e militari, motori, missili, pannelli esplicativi sono esposti per raccontare la veloce conquista dei cieli da parte dell'uomo dopo il 1903. Ovviamente, le rappresentanze di gran lunga più numerose e appariscenti appartengono agli Stati Uniti e all'URSS, l'avversario nella Guerra Fredda e nella corsa verso lo spazio. Anche Germania, Giappone e Gran Bretagna sono ben rappresentati.

In questo contesto, il visitatore italiano, soprattutto se si è prima recato alla National Gallery, prova un certo disappunto girando per i grandi saloni senza incontrare alcuna traccia dell'Italia: in fondo una buona parte della storia dell'aviazione l'abbiamo scritta noi! In una saletta



Il Macchi C.202 Folgore

dedicata al mito e ai più antichi studi sul volo, s'incontrano dei pannelli dedicati a Leonardo (ancora lui!), ma di aerei italiani sembra non vi sia traccia. Accade così che, entrando, infine, in una delle sale più lontane dall'ingresso del museo, l'apparire ormai inatteso dell'inconfondibile stemma del 4° Stormo sulla fusoliera di un velivolo e della croce sabauda sulla coda dello stesso rincuora il visitatore proveniente dal Bel Paese: almeno uno dei nostri c'è! Si tratta di un Macchi C202 Folgore esposto con una colorazione di tipo desertico, sabbia con macchie verdi, che gli Inglesi definivano ironicamente *sand and spinach*. Il nostro aereo si trova nella stanza dedicata ai caccia della Seconda guerra mondiale, in buona compagnia con uno Spitfire, un Messerschmitt Bf109, un Mitsubishi "Zero" e un P51 Mustang. L'ambientazione della sala è vivacizzata da un grande dipinto di un B17 attaccato dalla contraerea. I bombardieri come questo erano tra gli obiettivi principali dei caccia qui raccolti: da abbattere per quelli dell'Asse, da difendere per quelli Alleati.

Anche il nostro velivolo, come gli altri, è accompagnato da un pannello esplicativo che ne sintetizza la storia e le caratteristiche; in particolare sono riportate due fotografie di Macchi 202 scattate una in Libia nel 1942 e l'altra a Brindisi. In quest'ultima, si distinguono bene Avieri e Ufficiali della nostra Aeronautica insieme a un soldato e a un ufficiale britannico: siamo chiaramente dopo l'8 settembre del 1943. Nel sito del museo si può trovare una scheda più dettagliata sulle caratteristiche del Macchi e, soprattutto, sulla storia di questo esemplare: vi si dice che l'aereo venne portato negli Stati Uniti per valutarne le caratteristiche, non si dice quando, ma presumibilmente nel corso della guerra. Da allora rimase nei magazzini fino al 1975, quan-

do venne rilevato dal National Air and Space Museum, restaurato ed esposto. Viene chiarito che i codici identificativi non sono quelli originali, ma riproducono l'esemplare della foto del 1942.

Così a un aereo da caccia della seconda guerra mondiale, dalla ormai ignota vicenda, è toccato in sorte di rappresentare la storia dell'Aeronautica italiana nel più importante e visitato museo dell'aria del mondo, mentre, a pochissima distanza, una numerosa "corte" di dipinti, capitanata dalla Ginevra de Benci di Leonardo, glorifica la grande stagione dell'arte italiana. Eppure, dopo un soggiorno a Washington, oltre ai dei capolavori di Leonardo, Perugino, Raffaello,



Ginevra de Benci

Lotto, Tiziano e degli altri maestri, non meno caro rimane nella memoria il solitario Macchi 202: la "folgore" italiana nel cielo tutto straniero del National Air and Space Museum.

(\*) Laureato in Lettere, giornalista pubblicista, Presidente di Guide in Umbria, soc. coop. Nel 2006 ha prestato due mesi di servizio volontario per l'accoglienza dei visitatori al National Air and Space Museum.

## Andare... nel pallone

di Guglielmo P. Canham

**S**alterò pari pari le leggende ed il racconto dei tentativi straordinari fatti da uomini illustri per volare o, almeno, galleggiare nell'aria. Pur con il dovuto rispetto dimenticherò Dedalo ed Icaro, l'angelo Uriel del "Paradise Lost", Gian Alfonso Borrelli, Jonathan Swift ed i viaggi di Gulliver, il barone di Munchhausen e tutti gli altri che, messi insieme, evocerebbero... un elenco telefonico.

Però, tenendo conto che la prima, vera forma di volo fu quella aerostatica, mi piace incominciare da Henry Cavendish (1731-1810) che specificò le caratteristiche dell'idrogeno rilevando che esso è molto più leggero dell'aria. Della scoperta, nel 1766, egli fece partecipare la Royal Society di Londra, ma tutto si fermò lì.

Joseph Black (1728-1799), professore all'Università di Glasgow, nel corso delle sue lezioni, sosteneva che un involucro leggero, riempito di idrogeno, avrebbe potuto salire nell'aria. Pensava anche di preparare un piccolo pallone utilizzando una vescica, ma poi non realizzerà questo piccolo, rudimentale aerostato.

Tiberio Cavallo (1749-1809) era un fisico napoletano che viveva a Londra. Sviluppò le stesse teorie del Black e condusse esperimenti sistematici su vesciche animali e su palloni di carta leggera. Ma fu un fiasco. Le vesciche erano troppo pesanti e la carta non tratteneva l'idrogeno. Gli rimanevano da provare... le bolle di sapone. Riempite di idrogeno, ascendevano. Erano i primi aerostati.

Menzione particolare meritano i fratelli Joseph ed Étienne Montgolfier, originari di Annonays, nell'attuale dipartimento dell'Ardèche, in Francia. Essi, ispirandosi alle nubi e al fumo, pensavano di far innalzare nell'aria un involucro pieno di aria calda. In via sperimentale avevano, infatti, osservato che l'aria calda tende a salire.

Nel 1782, ad Avignone, Joseph fabbricò un pallone in stoffa (taffetas) non molto grande (un paio di metri di diametro) e riempitolo d'aria calda (in casa) vide che esso si innalzava. In effetti toccò il soffitto.

L'anno dopo, ad Annonays, Joseph ed Étienne continuarono gli esperimenti. Un pallone molto più grande salì fino a circa 2000 metri, restò per aria una decina di minuti iniziando poi una dolce discesa. Sospinto dal vento, toccò terra a poco più di due chilometri di distanza. Ma perchè si innalzava?

Per ricordarlo dobbiamo tornare ad un paio di secoli prima di Cristo e scomodare un certo professor Archimede da Siracusa, persona che teneva molto all'igiene corporea e trascorrevva diverso tempo in acqua. È per questa abitudine che pare abbia scoperto il principio secondo il quale un corpo immerso in un fluido riceve una spinta dal basso verso l'alto uguale al peso del fluido spostato. Nel caso del pallone aerostatico, l'aria (calda) in esso contenuta pesa meno dell'aria esterna (fredda). Tale differenza crea la forza ascensionale.

Nella fattispecie dell'ultimo esperimento menzionato, il pallone era fatto di carta intelata tagliata a spicchi, mentre il fuoco destinato a produrre l'aria calda era ottenuto bruciando paglia mista a lana. Per lungo tempo negli aerostati fu in uso tale combustibile.



Come si può ben immaginare, l'ascensione di Annonays fece notizia. A Parigi, il fisico Jacques Alexandre Cesar Charles, da anni interessato al problema del volo umano, ne fu fortemente impressionato. Egli, sicuro che il "più leggero" fosse stato ottenuto con gas od aria calda, riprese gli studi e decise per l'idrogeno, di certo il gas più leggero disponibile. Sotto il suo controllo, abili artigiani confezionarono un involucro sferico di taffetas a spicchi, verniciato con gomma elastica e dal diametro di quattro metri. Fu battezzato "Le Globe".

Dopo un gonfiamento difficoltoso, durato quattro giorni, il pallone fu trasportato al "Campo di Marte", nereggiante di folla. Dopo un ultimo "rabbocco" di gas, alle 17 del 27 agosto 1783, ebbe inizio l'ascensione, che fu molto rapida per la leggerezza dell'idrogeno. In due minuti "Le Globe" raggiunse una quota di circa mille metri, poi scomparve tra le nubi, ricomparve più in alto e quindi si perse di vista. Esso prese terra a Gonesse, non lungi da Parigi. Il parroco locale, chiamato d'urgenza, afferrate cotta e stola, fece i dovuti scongiuri e le aspersioni rituali, il pallone fu quindi preso a fucilate e, successivamente fatto a pezzi dalla gente del posto, del tutto indifferente al progresso della scienza.

Intanto, i fratelli Montgolfier non erano rimasti inattivi: a spese dell'Accademia delle Scienze procedevano alla costruzione di un aerostato da far partire da Versailles, alla presenza del Re Luigi XVI.

Questa nuova macchina volante aveva una colorazione azzurra ed oro ed una struttura complessa formata da figure solide sovrapposte. Il tutto per un'altezza di 22 metri. Per sorte ria, pochi giorni prima del lancio, essa fu distrutta dal mal tempo. Scoraggiati, ma non troppo, i Montgolfier, costruirono un altro aerostato, più piccolo e di forma quasi sferica. Il programma iniziale delle ascensioni prevedeva la presenza di due uomini a bordo, ma il Re si oppose a che i suoi sudditi potessero perdere la vita in un'impresa che presentava ancora molte incognite. L'onore di violare lo spazio aereo fu pertanto lasciato a... tre



**ASSOCIAZIONE NAZIONALE UFFICIALI AERONAUTICA**

**REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE  
DELLO STATUTO SOCIALE**

## CAPO I L'ASSOCIAZIONE

### Art. 1 - Finalità associative

Il presente Regolamento delinea le modalità attuative necessarie ad ottemperare alle varianti introdotte nello Statuto e approvate dall'Assemblea Generale.

In particolare, vengono enunciate le procedure che devono regolare i rapporti con:

- l'Aeronautica Militare e le altre Forze Armate e Corpi Armati dello Stato, con i quali saranno privilegiate tutte le attività che testimoniano l'interesse dell'Associazione a mantenere vivi gli ideali di appartenenza alla Forza Armata e a stimolare il reciproco sostegno a favore di iniziative concorrenti alle attività degli Enti Istituzionali, coordinando le azioni di sviluppo nel quadro delle finalità indicate all'Art. 2 del Capo I dello Statuto;

- le forze politiche e sociali espletate nel quadro delle linee di condotta associativa rivolti, in particolare, al conseguimento della tutela degli interessi e dei diritti dei SOCI;

- altre Associazioni militari, svolgendo ad ogni livello attività promozionale e informativa intesa a promuovere situazioni che favoriscano il conseguimento di obiettivi comuni, a premessa di un più ampio consenso e di una policy federativa tra le varie Associazioni, mirando, qualora consentito dai rispettivi statuti, a conseguire economie di gestione e ottimizzazione delle risorse disponibili nei termini suggeriti dalle Autorità Militari. Tali rapporti vanno altresì perseguiti con Enti Militari e civili che svolgono attività culturali e sociali di potenziale interesse per i Soci ANUA utilizzando adeguati protocolli d'intesa;

- la Rappresentanza Militare, fermi restando i vincoli imposti dalle vigenti disposizioni che regolano le attività delle Rappresentanze stesse. L'azione dell'ANUA deve essere rivolta al rafforzamento dei contatti ai vari livelli ordinativi (COBAR-COIR-COCER) della categoria Ufficiali al fine di mantenere attivo lo scambio di notizie di comune interesse, di stimolare il reciproco sostegno a favore di iniziative concorrenti e di coordinare le azioni unitarie da sviluppare nel quadro delle finalità e degli scopi indicati nell'Art. 2 Capo I dello Statuto;

- la F.A. per ottenere periodicamente, in analogia ad altre Associazioni, l'elenco nominativo de-

gli Ufficiali che hanno lasciato il servizio attivo. Tale informazione sarà trasmessa ai Presidenti di Sezione, che provvederanno a contattare coloro che risiedono nell'area di pertinenza della Sezione stessa per sollecitare l'adesione all'ANUA.

## CAPO II I SOCI

### Art. 2 - I Soci

Come indicato nell'Art. 3 del Capo II dello Statuto, l'Associazione è costituita da:

Soci EFFETTIVI: Ufficiali dell'A.M. in servizio ed in congedo suddivisi in soci Ordinari e soci Sostenitori, qualora versino una quota annuale suppletiva a favore del FONDO CORRIERE non inferiore alla quota associativa annuale. Gli interessati dovranno compilare la domanda riportata in Allegato 1 del presente Regolamento.

Soci ONORARI: sono nominati nei termini indicati al Capo II - Art. 3 para b. dello Statuto. Per la nomina il CDN dovrà esprimersi, con votazione palese e a maggioranza qualificata (2/3 dei presenti aventi diritto al voto). La proposta a SOCIO ONORARIO potrà essere avanzata dalla Presidenza Nazionale, dalle Presidenze di Sezione e da singoli Soci per il tramite della Presidenza di Sezione di appartenenza. La proposta dovrà contenere le motivazioni e il parere motivato del Presidente di Sezione. La Presidenza Nazionale inserirà all'O.d.G. del primo C.D.N. utile la proposta per l'esame e la valutazione. La nomina diverrà effettiva solo dopo l'accettazione scritta dell'interessato in riscontro della comunicazione inviataagli dal Presidente Nazionale. I Soci ONORARI riceveranno la documentazione prevista per i soci EFFETTIVI, avranno la facoltà di partecipare alle Assemblee senza diritto di voto e non saranno tenuti al pagamento delle quote sociali previste annualmente, potendo tuttavia contribuire, con suggerimenti, attività e offerte volontarie, al funzionamento dell'Associazione. La nomina a Socio ONORARIO sarà pubblicata sul Corriere dell'Aviatore.

DAME e SOCI D'ONORE: coniugi o parenti di primo grado dei Soci deceduti, la cui appartenenza all'Associazione è definita dallo Statuto al Capo II, Art. 3 para c.

Soci BENEMERITI: responsabili di Enti pubblici e privati nonché Aziende che contribuiscono con significative opere, prodotti e finanziamenti alla valorizzazione, sostegno e sviluppo dell'Associazione. Sono nominati dal Presidente Nazionale, su proposta dei singoli Soci, della Presidenza Nazionale o delle Presidenze Periferiche. Il Socio benemerito, accettata la nomina, che sarà pubblicata sul Corriere dell'Aviatore, può partecipare senza diritto di voto alle Assemblee.

Soci AGGREGATI: definiti al Capo II, Art. 3 para c. dello Statuto, non possono ricoprire cariche sociali sia centrali che periferiche. Assumono la qualifica di Soci sostenitori se, analogamente ai Soci Effettivi, effettuino un versamento annuale di importo almeno doppio della quota sociale.

### **Art. 3 - Ammissione all'Associazione**

L'ammissione dei Soci EFFETTIVI ed AGGREGATI può avvenire in qualsiasi momento dell'anno con effetto immediato, previo il pagamento della quota sociale come sopra indicato. Sarà cura della Segreteria Generale inviare i numeri del periodico prodotti nell'anno nei mesi antecedenti la data d'iscrizione.

I Soci EFFETTIVI ed i Soci AGGREGATI sono tenuti al pagamento della quota sociale entro il 31 marzo di ogni anno. I Soci che, sollecitati al pagamento per le vie brevi, non ottemperino entro il 30 giugno, saranno invitati formalmente dai Presidenti di Sezione ad effettuare il versamento previsto. Al 31 dicembre i Soci che non abbiano ancora effettuato il versamento, saranno dichiarati morosi con comunicazione da parte della Segreteria su segnalazione dei Presidenti di Sezione. La loro appartenenza all'Associazione rimarrà sospesa fino al versamento delle quote sociali dovute e che dovrà avvenire prima della scadenza della seconda annualità non corrisposta. Durante il periodo di morosità il socio mantiene i diritti previsti per i soci fatta eccezione della capacità di voto nelle Assemblee. Trascorsi due anni, permanendo l'inadempienza del versamento, il Socio sarà considerato decaduto con la perdita di qualsiasi diritto e la riconsegna della tessera associativa. Al Socio decaduto non è preclusa la possibilità di richiedere una nuova iscrizione all'ANUA presentando il modulo di iscrizione, senza dover effettuare versamenti arretrati.

La qualità di Socio, in conformità all'Art. 4 dello Statuto, è comprovata dalla relativa tessera associativa personale nominativa, firmata e rilasciata dal Presidente Nazionale e consegnata dal Presidente di Sezione. Essa verrà rilasciata ai nuovi Soci ad avvenuto pagamento della quota annuale. La tessera associativa non reca scadenze o bollini annuali.

### **Art. 4 - Diritti dei Soci**

Il Socio può:

- partecipare alle Assemblee Ordinarie e Straordinarie con le modalità e le facoltà previste dall'art. 3 del presente regolamento;
- frequentare le sedi sociali di ogni Sezione, partecipare a tutte le iniziative e utilizzare tutte le facilitazioni concesse ai Soci;
- ottenere assistenza o consulenza, presso la Presidenza Nazionale ed in tutte le Sezioni dell'Associazione, per la risoluzione di problematiche di natura amministrativa e di categoria e per la tutela di propri interessi professionali e sociali;
- presentare considerazioni, suggerimenti e proposte indirizzate a migliorare l'organizzazione dell'Associazione e favorire lo spirito di aggregazione dei Soci, utilizzando anche procedure e modalità in uso presso altri Sodalizi;
- rivolgersi alla Segreteria Nazionale dell'Associazione negli orari previsti e approvati dal CDN per ottenere assistenza, chiarimenti e informazioni sull'Associazione e sulle attività in essere;
- avanzare proposte per la nomina a Socio Onorario e Socio Benemerito nei termini indicati all'art. 3 Capo II del presente Regolamento;
- ricevere il periodico Corriere dell'Aviatore;
- trasmettere alla redazione del periodico articoli, segnalazioni e documentari fotografici, proponendoli per l'inserimento nel Corriere dell'Aviatore.

### **Art. 5 - Doveri dei Soci**

I Soci fanno parte della Sezione competente per territorio in base al loro domicilio. Il Socio che cambia domicilio deve darne tempestiva comunicazione alla Sezione di appartenenza. Tuttavia, allo scopo di non disperdere le tradizioni legate ai Reparti e/o agli Enti di appartenenza, il Socio può richiedere, come detto prima, di far parte della Se-

zione di maggior interesse per il suo trascorso in Forza Armata e/o per rapporti interpersonali instauratisi con Soci appartenenti ad altre sezioni.

In particolare il Socio deve:

- partecipare ad ogni evento sociale, culturale e sportivo, organizzato in ambito centrale e periferico, per testimoniare l'attaccamento e lo spirito di adesione all'Associazione;

- contribuire con una presenza assidua e costruttiva alle Assemblee offrendo, con generosità e disponibilità, l'auspicato supporto alle attività dell'Associazione;

- fornire in ogni occasione testimonianza concreta di comportamento formale ineccepibile e dimostrare la condivisione degli ideali e dei valori che ispirano l'Associazione;

- svolgere attività di proselitismo a favore dell'Associazione, evidenziando le finalità e le modalità di partecipazione all'ANUA;

- astenersi dalla partecipazione ad attività politiche o sindacali. Al riguardo è vietato utilizzare l'Associazione e/o i suoi Membri come strumento di propaganda. Il Socio può tuttavia svolgere, esclusivamente a titolo personale, senza nessun coinvolgimento dell'Associazione e dimettendosi da eventuali cariche sociali, attività politica o sindacale. Lo stesso dicasi in caso di candidature a qualsivoglia competizione elettorale;

- effettuare il versamento annuale previsto nei termini temporali indicati all'Art. 3;

- farsi promotore di progetti e attività che possano risultare di significativo interesse dell'Associazione sia a livello di Sezione che di Presidenza Nazionale.

### CAPO III

## ORGANI CENTRALI DELL'ASSOCIAZIONE

### Art. 6 - Gli Organi centrali

Gli organi centrali dell'Associazione e le relative competenze sono quelli indicati al Capo III art. 5 dello Statuto.

### Art. 7 - L'Assemblea Generale (A.G.)

#### *a. Modalità di partecipazione*

La partecipazione all'Assemblea Generale avverrà, prima dell'orario previsto per l'inizio dell'As-

semblea, previa registrazione dei partecipanti presenti e di coloro che sono rappresentati per delega.

Il diritto di voto si esercita:

- **in forma diretta**, partecipando personalmente all'A.G.; il Socio è tenuto a registrare la propria presenza prima dell'inizio dell'A.G. Al momento della registrazione riceverà la sua scheda di votazione per voto SINGOLO;

- **per corrispondenza**: mediante scheda di votazione pubblicata sul Corriere dell'Aviatore unitamente all'ordine del giorno dell'Assemblea e alla lista dei candidati alla carica di Consigliere Nazionale, di Sindaco e di Proboviro nelle Assemblee che prevedano il rinnovo delle cariche. L'espressione di voto dovrà essere inviata in doppia busta chiusa, la scheda di votazione e la busta interna dovranno essere assolutamente anonime mentre quella esterna dovrà riportare l'indicazione del mittente e della Sezione di appartenenza per il controllo dei votanti. L'espressione di voto così collezionata dovrà essere consegnata o recapitata alle Presidenze di Sezione, prima della convocazione dell'Assemblea di Sezione prevista per la nomina dei Delegati all'Assemblea Generale per il conteggio dei voti da assegnare ai delegati senza procedere all'apertura delle buste;

- **delega singola**: il Socio che intende singolarmente affidare la propria delega ad altro Socio che parteciperà alla votazione in forma diretta è tenuto a compilare la propria delega secondo il Form facendolo pervenire alla propria Sezione prima dell'Assemblea di Sezione relativa alle nomine dei delegati. Alla registrazione in ambito assembleare i delegati riceveranno schede di votazione singole pari al numero dei deleganti rappresentati;

- **delega multipla**: i Soci portatori di deleghe multiple come in seguito specificate potranno rappresentare un massimo di 50 (cinquanta) altri Soci. Al momento della registrazione riceverà schede di votazione multiple - ciascuna valida per l'espressione di un massimo di dieci voti di Soci deleganti - a concorrenza delle deleghe rappresentate.

#### *b. Legittimità delle candidature e organizzazione*

Le Assemblee di Sezione eleggeranno autonomamente i propri delegati. La determinazione dei Soci che dovranno essere rappresentati avverrà con la seguente procedura:

- verifica del numero effettivo dei soci in regola con il pagamento della quota sociale per l'anno trascorso;

- decurtazione del numero di Soci che hanno fatto pervenire comunicazione di fornire la loro espressione di voto per corrispondenza o per delega individuale;

- decurtazione dei presenti all'Assemblea che intendono partecipare in forma diretta;

- decurtazione del numero di coloro che hanno comunicato formalmente la decisione di astensione per l'A.G..

Il numero residuo costituirà il quantitativo di Soci che saranno oggetto di deleghe multiple, comprendendo anche coloro che, non avendo dato nessun riscontro alla convocazione, saranno considerati presenti per la procedura di silenzio/assenso comportante l'accettazione incondizionata delle delibere dell'Assemblea di Sezione e alla manifestazione di voto espressa dai delegati nel corso della A.G.

La Presidenza della Sezione dovrà trasmettere alla Presidenza Nazionale il verbale della propria Assemblea riportante:

- il totale dei Soci aventi diritto al voto;

- i nominativi dei Delegati designati e i voti assegnati per deleghe singole e/o multiple a ciascun delegato;

- la lista dei Soci che intendono intervenire in forma diretta e di coloro che si astengono;

- le buste con i voti per corrispondenza;

- il tutto dovrà pervenire alla Presidenza almeno un mese prima della data fissata per l'Assemblea Generale con specchio riassuntivo.

Nel corso dell'Assemblea di Sezione il Presidente è tenuto a raccogliere ulteriori candidature diverse da quelle già pubblicate sul Corriere dell'Aviatore per mezzo dell'apposito form e trasmetterle con la restante documentazione di cui al paragrafo sovrascritto. Il Presidente di Sezione è vincolato dai risultati dell'Assemblea di Sezione.

La Segreteria della Presidenza provvederà, per ciascuna Sezione, alla preparazione del materiale di voto che consegnerà ai presenti e ai delegati al momento della registrazione all'A.G. Nel caso che un delegato portatore di delega multipla risultasse assente alle registrazioni, l'A.G. di Sezione dovrà deliberare, trascrivendolo nel verbale di Assemblea la delega al Presidente di Sezione o ad altro Socio

presente di raccogliere la delega del Socio assente o di assegnarla ad altro Socio presente. La modifica sarà riportata nel foglio di registrazione delle presenze.

#### *c. Convocazione dell'A.G. e relativo OdG.*

La convocazione dell'A.G., riportante la data e l'OdG, viene decisa in ambito CDN, su proposta della Presidenza Nazionale, a maggioranza qualificata dei Consiglieri presenti. La data di convocazione dell'A.G. sarà stabilita almeno 4 mesi dopo la data del CDN. La convocazione del CDN da parte della Presidenza Nazionale dovrà contenere, inoltre, gli argomenti proposti per l'agenda dalla Presidenza, nonché eventuali proposte dei Presidenti di Sezione, ivi comprese eventuali proposte di modifica allo Statuto e al Regolamento pervenute nei sei mesi successivi all'ultima A.G. e comunque prima della convocazione del CDN. Gli argomenti saranno esaminati per l'approvazione e/o variazioni nel corso del CDN stesso, che delibererà l'OdG definitivo dell'A.G.

#### *d. Svolgimento dell'A.G.*

Il Presidente Nazionale in apertura di Assemblea richiederà ai i Soci effettivi presenti, che non ricoprono incarichi sociali, la disponibilità ad assumere la Presidenza dell'Assemblea; analoga richiesta verrà rivolta per la disponibilità all'incarico di Segretario dell'Assemblea. La designazione del Presidente dell'Assemblea dovrà avvenire a maggioranza semplice dei Soci presenti o rappresentati, che hanno diritto ad una sola preferenza per voto palese. Il Presidente prescelto, oltre a non dover ricoprire cariche sociali, non potrà partecipare alle discussioni e, in particolare, non potrà esprimere pareri o suggerimenti sugli argomenti dell'OdG, ma dovrà limitarsi alla conduzione dei lavori con assoluta imparzialità, ordine e correttezza.

Analoga procedura sarà attuata per la nomina del Segretario dell'A.G.

Al tavolo della Presidenza dell'Assemblea prenderanno posto il Presidente dell'AG designato, il Segretario, il Presidente Nazionale e il Segretario Generale. Il Presidente designato può rassegnare in qualsiasi fase dell'Assemblea Generale le dimissioni dall'incarico: in tal caso si procederà a votazione per la nuova nomina con la procedura

espressa in precedenza. In aggiunta, il Presidente dell'A.G. nominerà, tra i Soci effettivi e disponibili all'incarico, tre Soci con il mandato di scrutatore.

#### *e. Compiti specifici del Segretario dell'A.G. e degli Scrutatori*

Al Segretario incaricato è affidata la redazione del VERBALE dell'ASSEMBLEA, in aderenza alle indicazioni fornite dal Presidente. Tale verbale dovrà essere approvato, una volta redatto, dall'A.G. a maggioranza palese dei Soci presenti e rappresentati, trascrivendo, su richiesta dei dissenzienti, le motivazioni. Il VERBALE sarà firmato, una volta approvato dall'A.G., dal Presidente e dal Segretario e quindi trascritto nell'apposito "LIBRO DEI VERBALI DELLE ASSEMBLEE DEI SOCI".

Gli Scrutatori, nominati dal Presidente dell'A.G. tra i Soci volontari, dovranno controllare la validità delle registrazioni effettuate dalla Segreteria della Presidenza e procedere allo spoglio delle votazioni. Il tutto verrà verbalizzato e comunicato al Presidente dell'A.G. Tutta la documentazione e, in particolare, le deleghe dovranno essere mantenute come Allegato del verbale di A.G.

#### *f. Aggiornamento dell'OdG dell'A.G.*

L'Assemblea, come supremo organo deliberante dell'Associazione, può anche decidere in sede assembleare di introdurre nuovi argomenti nelle Varie ed eventuali dell'ODG. Tali proposte saranno approvate a seguito di votazioni di almeno il 50% più uno dei Soci presenti e rappresentati, ma non possono essere richieste modifiche allo Statuto o al Regolamento.

#### *g. Le votazioni.*

Le votazioni rappresentano lo strumento per assicurare all'Associazione l'assoluto rispetto del criterio di democraticità e ai Soci il diritto di esprimere, senza alcun condizionamento, il proprio parere nel merito dell'attività dell'Associazione stessa. Le votazioni sono utilizzate in ambito A.G., CDN e presso gli organismi periferici per l'elezione a determinati incarichi e per l'approvazione o meno di delibere da parte degli organismi deliberanti suddetti, cui vanno aggiunti i Collegi dei Sindaci e dei Proviviri. Quanto sopra, una volta verificata la validità delle Assemblee, dei

Consigli e delle riunioni nei termini indicati all'Art. 7 del presente Regolamento.

Le modalità da utilizzare per le votazioni sono:

- per voto palese (alzata di mano, appello nominale e scrutinio);

- per voto segreto.

I sistemi di votazione adottabili nell'ambito degli organi istituzionali dell'Associazione, si differenziano in base alla natura degli atti. Il sistema prescelto dovrà essere indicato nell'OdG della convocazione, ma tuttavia modificabile su richiesta di un singolo Socio come sopra descritto, previa approvazione con voto palese dell'Organo collegiale.

La maggioranza si può esprimere attraverso:

- maggioranza semplice, che deve rappresentare il 50% più uno dei presenti - sotto qualsiasi forma - (deleghe e corrispondenza) degli aventi diritto al voto;

- maggioranza relativa, che deve esprimere da parte dei soci presenti - sotto qualsiasi forma - il 50% più uno della totalità dei Soci aventi diritto al voto, compresi gli assenti non rappresentati;

- maggioranza qualificata, che deve esprimere da parte dei soci presenti - sotto qualsiasi forma - i due terzi della totalità degli aventi diritto al voto, compresi gli assenti non rappresentati.

La scelta della modalità e del sistema di votazione utilizzabile è definita per le elezioni in aderenza allo Statuto. Per quanto riguarda la proposta di votazione su delibere, sarà adottata la procedura indicata sull'OdG della convocazione. Per quanto attiene le votazioni su delibere in ambito CDN, in caso di parità dei voti tra approvazione e non approvazione, risulterà determinante il voto espresso dal Presidente Nazionale, che dovrà palese la sua scelta anche in caso di votazione a scrutinio segreto.

Qualora non specificato dall'OdG, le votazioni saranno effettuate a maggioranza semplice e per alzata di mano, se non richiesto diversamente.

Nel caso di parità di risultato delle votazioni in ambito A.G., si procederà, in generale, alla ripetizione della votazione. Permanendo il risultato, si procederà a un sorteggio tra le alternative.

Nelle votazioni a maggioranza qualificata, in assenza del quorum previsto, si procederà ad una ulteriore votazione, il cui esito negativo comporterà il decadimento della proposta o, in alternativa, la decisione da prendersi a maggioranza relati-

va di passare la proposta ad una votazione a maggioranza, anch'essa relativa.

#### **Art. 8 - Il Consiglio Direttivo Nazionale (CDN) e modalità di elezione**

Il CDN è composto da 10 membri eletti dall'A.G. Gli interessati, esclusivamente Soci Effettivi, dovranno presentare la propria candidatura in ambito assembleare nei sei mesi successivi alla ultima A.G., in vista della successiva, che prevede il rinnovo delle cariche sociali, direttamente alla Presidenza Nazionale. Sarà cura della PN raccogliere le candidature pervenute e pubblicarle sul "Corriere dell'Aviatore" congiuntamente agli altri documenti (data e OdG dell'A.G. ecc.).

Prima di procedere alla votazione in ambito A.G., ciascun candidato ha diritto di prendere la parola per una durata non superiore a 5 minuti. Il Presidente ha inoltre facoltà di concedere la parola, qualora richiesta, anche ai Soci non aventi diritto al voto (Soci Onorari, etc, etc.). La votazione avverrà per scrutinio segreto su apposite schede ove saranno riportati i nominativi dei candidati. Conclusa la votazione con il ritiro di tutte le schede distribuite, gli Scrutatori effettueranno lo spoglio e verificheranno la validità delle votazioni. Al termine dello spoglio e della relativa verifica, sarà consegnato al Presidente dell'Assemblea il risultato della votazione, che sarà letto ai presenti in termini di preferenze ricevute. Ai primi dieci in ordine di preferenze ricevute verrà richiesta, seduta stante, la disponibilità a far parte del CDN dell'Associazione. Nel caso di rinuncia verrà nominato il primo dei non eletti secondo le preferenze della votazione. Il CDN, così costituito, al termine dell'A.G., si riunirà per procedere nel suo interno alla nomina del Presidente, del Vice Presidente e del Segretario Generale, attraverso votazioni a scrutinio segreto sui candidati a tali cariche. Il Consigliere che ha raccolto il maggior numero di preferenze nelle votazioni dell'A.G. assumerà la Presidenza provvisoria del CDN e procederà alla raccolta delle candidature per le nomine a Presidente e Vice Presidente procedendo poi alla votazione con voto segreto e unica preferenza. La carica di Presidente Nazionale sarà attribuita al Consigliere che ha ottenuto un numero più elevato di preferenze tra i candidati. Si procederà con

analoga procedura alla votazione per la carica di Vice Presidente. Il candidato eletto Vice Presidente dovrà accettare l'incarico. Si procederà alla votazione per la carica di Segretario Generale con procedura analoga a quella utilizzata per l'elezione del Presidente e del Vice Presidente.

Nei casi di parità di preferenze tra due o più candidati, si procederà ad ulteriore votazione esclusivamente tra i candidati con parità di preferenze. In caso di ulteriore parità, si procederà al sorteggio tra i due candidati.

Le procedure relative all'attività del CDN sono indicate nel Capo III, Art. 7, para a dello Statuto.

#### **Art. 9 - La Presidenza Nazionale**

La composizione e le competenze sono quelle indicate nell'Art. 8 dello Statuto.

In aggiunta, fanno parte della Presidenza Nazionale i Soci effettivi che rappresentano l'Associazione in termini ufficiali presso altre Associazioni e/o Enti designati dal CDN.

La carica di Presidente Nazionale, di Vice Presidente e di Segretario Generale non sono cumulabili con altre cariche in ambito dell'Associazione e in altre analoghi Sodalizi.

#### **Art. 10 - Il Gruppo Esecutivo di Progetto (GEP)**

Il GEP (Capo II - Art. 9 dello Statuto) opererà nell'ambito dell'Associazione per l'individuazione di programmi finalizzati a promuovere e incrementare le attività e dell'Associazione. Il Gruppo di progetto dovrà assicurare una presenza continua e concreta per l'organizzazione, lo sviluppo e il coordinamento dei progetti e dei programmi deliberati dal CDN anche su proposte dei Soci per la conseguente realizzazione. La loro nomina avverrà su proposta del Presidente Nazionale e l'approvazione del CDN, prevedendo inoltre l'inserimento di ulteriori Soci, disponibili alla partecipazione nel gruppo esecutivo, per progetti specifici su base volontaria.

Il Gruppo si riunirà con cadenza settimanale per svolgere l'attività e il coordinamento necessario, sollecitando la Presidenza Nazionale a fornire il necessario apporto per i progetti e i programmi approvati. A tali riunioni potranno partecipare anche altri Consiglieri del CDN.

Il Responsabile del GEP riferirà in ambito riunione del CDN con sintesi delle attività effettuate, quelle in corso e quelle in programma.

Il GEP potrà inoltre essere convocato con procedura d'urgenza per esigenze previste nello al Capo III - Art. 9 dello Statuto.

### **Art.11 - Il Collegio dei Sindaci**

I Sindaci, tre effettivi e due supplenti, sono eletti dall'A.G. tra i candidati che hanno proposto la loro candidatura nei termini indicati per l'elezione del CDN. La scheda di votazione conterrà cinque preferenze per l'elezione dei primi tre eletti quali Sindaci e due Supplenti. Una volta completato lo spoglio delle schede i tre candidati che avranno totalizzato il maggior numero di preferenze saranno nominati Sindaci Effettivi e i rimanenti due, Sindaci Supplenti. Il Sindaco con il maggior numero di preferenze assumerà l'incarico di Presidente del Collegio dei Sindaci. Per la ricomposizione del Collegio in caso di dimissioni o decadenza dall'incarico per qualsiasi motivo di un membro effettivo si ricorre, secondo la graduatoria delle preferenze, al primo dei sindaci supplenti al cui reintegro si provvede con il primo dei non eletti. In tutte le situazioni di parità si procederà per ballottaggio e, quando tecnicamente non fattibile, si procederà con l'assegnazione al più anziano di età tra i due. Nelle riunioni del Collegio Sindacale, nell'evenienza di indisponibilità di uno dei sindaci effettivi, il Presidente convocherà uno dei membri supplenti per la ricostituzione del Collegio.

### **Art. 12 - Il Collegio dei Probiviri**

L'elezione dei Probiviri avviene con le stesse modalità stabilite per i Sindaci tra i Soci che hanno fornito la loro candidatura e/o la loro disponibilità. I Probiviri Effettivi eleggono, a loro volta, tra di essi, il Presidente del Collegio comunicandone il nominativo al Presidente Nazionale.

I lavori del Collegio sono diretti dal Presidente e la mansioni di Segretario sono espletate dal Probiviro più giovane di età.

Il ricorso al Collegio dei Probiviri, sia da parte dei singoli Soci che della Presidenza Nazionale,

per ogni controversia che possa sorgere fra i Soci nell'ambito dell'Associazione, deve essere presentato per iscritto con eventuale documentazione allegata.

In caso di assenza o di impedimento del Presidente, le sue funzioni vengono assunte dal Probiviro che abbia riportato il maggior numero di voti nell'elezione, e a parità, dal più anziano di età, ricomponendo il Collegio con la presenza di un probiviro supplente.

Il Collegio può richiedere qualsiasi documentazione al Socio o agli altri Organi dell'Associazione. Può interrogare il Socio ricorrente ed ogni altro Socio che ritenga possa contribuire a chiarire la verità dei fatti. Il Socio, a sua volta, può chiedere di essere sentito personalmente dal Collegio, come pure che vengano sentiti altri Soci quali testimoni.

Il giudizio del Collegio dei Probiviri viene deliberato a maggioranza con votazione segreta. Il verbale viene stilato dal Segretario sul "Libro dei Verbali dei Probiviri" e firmato da tutti i componenti il Collegio. Esso deve riportare per esteso il giudizio a cui sono pervenuti.

Copia del verbale viene consegnata al Presidente Nazionale per l'esecuzione del giudizio deliberato.

Fatto salvo quanto disposto dallo Statuto e dal presente Regolamento, il Collegio dei Probiviri, prima di iniziare qualsiasi procedimento, delibera, a maggioranza di voti, la procedura e i criteri da seguire per ogni singolo caso, tenendo fermi i principi d'ordine morale e spirituale delle Forze Armate e i fini che persegue l'Associazione.

Si avvale dell'opera del Segretario di Presidenza, che viene scelto dal Presidente Nazionale fra i Soci residenti nella provincia di Roma.

## **CAPO IV**

### **ORGANI PERIFERICI DELL'ASSOCIAZIONE**

#### **Art. 13 - Le Sezioni**

Come previsto all'Art. 13 dello Statuto, le Sezioni costituiscono gli organismi periferici dell'Associazione in ambito nazionale e, auspicabilmente, in campo internazionale.

L'organizzazione delle Sezioni e le relative cariche sono pressoché analoghe a quella della struttura centrale, come di seguito specificato.

#### Art. 14 - L'Assemblea di Sezione

Le Assemblee di Sezione, si svolgono, per quanto applicabili e qualunque sia il numero degli iscritti, secondo le modalità procedurali previste in ambito centrale. È tuttavia possibile, nell'ambito dell'A.G. di Sezione, apportare eventuali varianti che snelliscano le attività. Tali varianti dovranno essere trascritte nel verbale di Assemblea da trasmettere alla Presidenza Nazionale.

In tale quadro:

- il Presidente e il Segretario Generale sono designati dall'Assemblea nei termini fissati all'Art. 16 del Capo IV dello Statuto;

- le deleghe individuali possono essere rilasciate direttamente dai singoli Soci. Ogni Socio delegato, portatore di deleghe individuali, potrà rappresentare un massimo di 5 (cinque) Soci;

- l'Assemblea di Sezione può anche decidere, in qualsiasi momento, di variare l'OdG su richiesta di almeno un terzo dei Soci rappresentati;

- eventuale mozione di sfiducia al Presidente o al Segretario Generale, ove non sia stata già presentata, può essere proposta nel corso della stessa Assemblea, subito dopo la relazione del Presidente, da almeno un quinto dei Soci rappresentati.

L'avviso di convocazione dell'Assemblea di Sezione, con Allegato il modulo previsto per le deleghe, deve essere pubblicato sul "Corriere dell'Aviatore" con congruo anticipo, oppure inviato dal Presidente di Sezione ai singoli Soci, almeno 15 giorni prima dell'Assemblea stessa, con l'indicazione degli argomenti da trattare.

La convocazione dell'Assemblea di Sezione deve essere effettuata non appena appresa la data e l'OdG dell'A.G. dalla pubblicazione sul "Corriere dell'Aviatore". L'Assemblea di Sezione dovrà comunque aver luogo in tempo utile, al fine di inviare i risultati e la relativa documentazione almeno un mese prima della data prevista per l'A.G. alla Presidenza Nazionale.

Per l'esercizio del diritto di voto e le delibere assembleari valgono, in termini di votanti, le norme previste per l'A.G., ivi compreso il silenzio/assenso.

#### Art. 15 - Le deleghe

In aggiunta ai criteri indicati al Capo III - Art. 7 del presente Regolamento, e in particolare alla

procedura del silenzio/assenso, i Soci delegati all'A.G. sono scelti con modalità di voto decisa dalla stessa Assemblea tra coloro che abbiano posto la candidatura anche in quella sede:

- per le Sezioni che hanno diritto ad un solo delegato, il Presidente della Sezione o suo designato in caso d'impedimento alla partecipazione;

- per le Sezioni che hanno diritto a più delegati, il Presidente ed i Soci che riscuotono il maggior numero di voti da parte dell'Assemblea, in ragione di uno ogni cinquanta Soci o frazione di cinquanta.

Le deleghe debbono essere considerate strumenti di fiducia con le quali si conferisce ai Delegati illimitata facoltà di rappresentanza, accettando le decisioni che gli stessi potranno assumere durante il corso dei lavori dell'A.G.

#### CAPO V

#### PATRIMONIO SOCIALE, ESERCIZIO AMMINISTRATIVO DELL'ASSOCIAZIONE

#### Art. 16 - Il patrimonio e la gestione economica

##### *a. Il patrimonio e le entrate dell'Associazione*

Il patrimonio sociale dell'Associazione e le sue entrate sono quelli riportati nel Capo VI dello Statuto.

##### *b. Il rimborso spese*

Di massima, non è previsto alcun rimborso spese per i titolari di cariche sociali previste dallo Statuto. È tuttavia possibile che sulla base di disponibilità di bilancio dell'Esercizio Finanziario il CDN approvi annualmente un rimborso spese a favore dei Consiglieri residenti al di fuori della Regione sede dell'Associazione e dei delegati dell'A.G. in occasione di convocazioni del CDN e dell'A.G. Tale contributo, a carico della Presidenza Nazionale in relazione alla dislocazione delle sedi di provenienza, potrà essere integrato dal contributo delle singole Sezioni. I Soci che intendono partecipare singolarmente all'A.G. non avranno diritto ad alcun tipo di rimborso. Le spese sostenute dai Soci che sono domiciliati in sede diversa da quella della Sezione, per partecipare all'Assemblea di Sezione, sono a carico dei Soci stessi, salvo che l'Assemblea della Sezione di appartenenza, con sua delibera-

zione, stabilisca il rimborso sul bilancio della Sezione stessa.

Sempre in funzione delle disponibilità dell'Esercizio Finanziario, il CDN può prevedere annualmente un rimborso spese per il personale che svolge assiduamente funzioni di segreteria negli uffici della Presidenza, con decorrenza dal mese di approvazione del Bilancio Preventivo da parte dell'A.G. fino all'analoga approvazione del successivo bilancio di previsione.

Le spese per eventi di rappresentanza saranno approvate dal CDN a maggioranza, su proposta del Presidente Nazionale e/o dei Consiglieri, verificata la disponibilità delle risorse da parte del Segretario Generale. Analoga procedura è prevista per l'eventuale partecipazione ad attività di beneficenza proposte da un Socio e approvata dal CDN, sempreché sia stata verificata la disponibilità di risorse economiche.

#### *c. La documentazione*

Ogni anno vengono sottoposti, per l'approvazione, all'A.G.:

- il Bilancio consuntivo dell'anno precedente;
- il Bilancio preventivo per l'anno in corso;
- la determinazione della quota sociale.

### CAPO VI

#### PUBBLICAZIONI DELL'ASSOCIAZIONE, MODALITÀ AMMINISTRATIVE, DIVISA SOCIALE

##### Art. 17 - "Il Corriere dell'Aviatore" e la sua gestione

#### *a) Il periodico*

L'Associazione pubblica un proprio periodico, "Il Corriere dell'Aviatore", con lo scopo di:

- assicurare il necessario flusso informativo con la base associativa;
- informare i Soci sulla vita e l'attività dell'Associazione;
- aggiornare i Soci sullo stato di avanzamento delle iniziative sottoposte all'esame degli Organi competenti;
- tenere vivo lo spirito aeronautico sia tra i Soci stessi, sia presso la pubblica opinione;
- divulgare notizie a carattere storico-aeronautico, dottrinario, scientifico-tecnologico e, in ag-

giunta, informazioni su progetti e realizzazioni delle industrie nazionali del settore difesa.

La testata "Il Corriere dell'Aviatore" è patrimonio dell'Associazione ed è inalienabile senza motivato parere dell'A.G., dopo l'esame della proposta di eventuale vendita o cessione, avanzata dal Presidente Nazionale e/o da un Consigliere del CDN, unitamente al parere di merito del Collegio dei Sindaci.

Spetta all'A.G. deliberare eventuali modifiche.

Modifiche alla veste editoriale devono essere approvate dal CDN.

#### *b) Gestione del periodico*

Il Direttore Responsabile, che riveste una carica sociale in ambito Presidenza Nazionale, ha la responsabilità giuridica e tecnica del periodico a norma delle vigenti leggi sulla stampa e viene nominato come previsto al Capo III - Art. 8 - para 3 dello Statuto.

L'indirizzo del periodico è stabilito dal Direttore Editoriale, al quale il Direttore Responsabile, tenuto conto dell'attività del Centro Studi, deve uniformare la propria azione direttiva e operativa, fatte salve le sue responsabilità rispetto alle vigenti leggi sulla stampa.

Per gli autori degli articoli pubblicati non è prevista alcuna remunerazione economica, mentre è auspicabile la disponibilità di un contributo personale.

##### Art. 18 - Il Bollettino informativo

Il Bollettino informativo è costituito da un sintetico riepilogo sull'attività dell'Associazione, sia a livello di Presidenza Nazionale, che di Sezioni. Il bollettino, che è caratterizzato dalla adeguata tempestività nelle comunicazioni del Sodalizio, riporterà sia eventi trascorsi sia l'avanzamento dei progetti in essere sia di quelli programmati; avrà cadenza mensile e sarà inoltrato via E.mail ai Presidenti di Sezione, per la divulgazione ai Soci che hanno comunicato il proprio indirizzo di posta elettronica.

##### Art. 19 - Modalità amministrative

Il Segretario Generale, avvalendosi del Capo Ufficio Segreteria, provvede a tutti gli atti ammi-

nistrativi ed esecutivi necessari alla vita del periodico e alla sua distribuzione, secondo la disponibilità delle risorse previste a bilancio, incrementandole, sentito il CDN, nel caso di maggiori disponibilità economiche di quelle inizialmente attribuite.

Compila, entro il mese di febbraio di ogni anno, la nota consuntiva delle spese sostenute per l'edizione e la distribuzione del periodico nell'anno trascorso e quella preventiva da inserire nel Bilancio di previsione annuale dell'Associazione.

Per le risorse necessarie all'edizione, alla distribuzione del periodico e a quelle accessorie, l'Associazione provvede con gli specifici contributi volontari provenienti dai Soci e, se necessario, con parte delle quote associative annuali. È inoltre previsto l'eventuale contributo a sostegno del periodico da parte di aziende pubbliche e private, in quanto elemento di diffusione di notizie tecnico-scientifiche, a carattere civile e militare aeronautico, su materie a loro attinenti.

#### Art. 20 - Divisa sociale

La divisa sociale vuole testimoniare attraverso la sua utilizzazione il sentito spirito di appartenenza dei Soci all'Associazione, offrendo un'opportuna visibilità all'Associazione stessa.

Con apposito allegato saranno fornite le indicazioni sulla composizione dell'abbigliamento che potrà essere indossato dai Rappresentanti e dai Soci in occasione di eventi ufficiali ai quali l'ANUA è stata invitata e nelle iniziative organizzate e gestite dall'Associazione.

### CAPO VII DISPOSIZIONI FINALI

#### Art. 21 - Varianti

Al presente Regolamento, approvato dall'A.G. dei Soci, possono essere apportate, nel rispetto dello Statuto, aggiunte e varianti provvisorie solo nel caso di urgente necessità, con deliberazione del CDN, che dovrà poi sottoporre le stesse all'approvazione dell'A.G. con maggioranza semplice.

Le aggiunte e varianti non approvate dall'A.G. si intenderanno automaticamente decadute.

## INDICE

### CAPO I: L'Associazione

Art. 1 - Finalità associative ..... pag. 2

### CAPO II: I Soci

Art. 2 - I Soci..... “ 2

Art. 3 - Ammissione all'Associazione..... “ 3

Art. 4 - Diritti dei Soci..... “ 3

Art. 5 - Doveri dei Soci..... “ 3

### CAPO III: Organi centrali dell'Associazione

Art. 6 - Gli Organi centrali ..... “ 4

Art. 7 - L'Assemblea Generale (A.G.) .... “ 4

Art. 8 - Il Consiglio Direttivo Nazionale (CDN) ..... “ 7

Art. 9 - La Presidenza Nazionale ..... “ 7

Art. 10 - Il Gruppo Esecutivo di Progetto ..... “ 7

Art. 11 - Il Collegio dei Sindaci ..... “ 8

Art. 12 - Il Collegio dei Probiviri ..... “ 8

### CAPO IV: Organi periferici dell'Associazione

Art. 13 - Le Sezioni..... “ 8

Art. 14 - L'Assemblea di Sezione ..... “ 9

Art. 15 - Le deleghe ..... “ 9

### CAPO V: Patrimonio sociale, esercizio amministrativo dell'Associazione

Art. 16 - Il patrimonio e la gestione economica ..... “ 9

### CAPO VI: Pubblicazioni dell'Associazione, modalità amministrative, divisa sociale

Art. 17 - “Il Corriere dell'Aviatore” e la sua gestione..... “ 10

Art. 18 - Il Bollettino informativo..... “ 10

Art. 19 - Modalità amministrative ..... “ 10

Art. 20 - Divisa sociale..... “ 11

### CAPO VII: Disposizioni finali

Art. 21 - Varianti ..... “ 11



animali (una pecora, un gallo, un'anatra) chiusi in un contenitore di vimini. L'ascensione, alla presenza della famiglia reale e di una folla strabocchevole, ebbe luogo il 19 settembre 1783, poco dopo le sette di sera. L'atterraggio, invero molto dolce, ebbe luogo a poco più di tre chilometri dal punto di partenza. I primi tre passeggeri della storia del volo stavano benissimo.

Mercoledì 15 ottobre 1783 rimane una data fondamentale nella storia del volo umano. Infatti, ottenuto il benessere del Re, Pilâtre De Rozier, medico e studioso, prese posto a bordo del pallone, assicurato al suolo da funi lunghe poco più di 25 metri. Acceso il fuoco nel fornello, la "macchina" si innalzò per la lunghezza delle funi di frenaggio. Dopo quattro minuti e mezzo, la mongolfiera prese a scendere, poi si posò al suolo. Pilâtre De Rozier, primo uomo al mondo ad aver volato, scese tra l'entusiasmo dei presenti.

Il venerdì 17 (potenza malefica di quest'accoppiata?), per ragioni meteorologiche, le esperienze non furono molto soddisfacenti. Domenica 19 ottobre fu, invece, un giorno proficuo e furono eseguite quattro partenze frenate. La prima con il De Rozier a bordo: il pallone salì a 64 metri, "galleggiò" per sei minuti con fuoco spento ed iniziò la discesa. Nel corso della seconda ascensione, De Rozier raggiunse la quota di 80 metri, mantenuta per più di otto minuti. Discese l'aerostato a terra, Pilâtre, tra l'entusiasmo generale, ravvivò il fuoco e tornò rapidamente all'altezza di prima: il primo "touch and go" della storia. Il terzo volo vide la novità di un passeggero (il signor Giroud de Villette) che affiancava il dottor De Rozier. Il pallone superò i cento metri di quota, con una permanenza di nove minuti. L'ultimo volo della giornata fu compiuto dall'instancabile De Rozier in compagnia del marchese d'Arlandes che era, tra l'altro, maggiore di Fanteria: il primo militare in volo.

Queste ascensioni frenate dimostrarono che ormai si poteva volare in sicurezza: nessuna disgrazia era avvenuta, nessuna perdita umana si era dovuta lamentare. Era un'osservazione giusta, ma limitata ai pochi voli eseguiti. Era ora necessario allargare l'attività alle ascensioni libere, ma non pochi dubbi rimanevano: come ci si poteva ragionevolmente affidare a correnti aeree ignote? Per quanto tempo si sarebbe potuto alimentare il fuoco necessario a produrre aria calda? Come si poteva evitare di disorientarsi nell'interno o al di sopra delle nuvole? Quale pericolo poteva rappresentare il passaggio di un oggetto volante con un fornello acceso sulle foreste o al di sopra di campagne dove eventualmente biondeggiassero messi pronte al raccolto?

Tuttavia, su insistenti suppliche del Maggiore d'Arlandes, il Re aveva finalmente concesso l'autorizzazione ad eseguire anche ascensioni libere: all'una e cinquantaquattro del 21 novembre 1783, Pilâtre De Rozier e lo stesso marchese d'Arlandes "decollarono" dai giardini della Muette. Sospinti dal vento (ed anche interpretandolo con variazioni di quota) essi sorvolarono Parigi in più direzioni, atterrando poi in sicurezza sulla Collina delle Quaglie. Di questo volo fu steso un processo verbale firmato, tra gli altri, dall'americano Benjamin Franklin (quello del parafulmini).

Nello stesso tempo in cui i fratelli Montgolfier ottenevano tante clamorose affermazioni, Charles, finanziariamente favorito da pubbliche sottoscrizioni, allestiva un aerostato provvisto di comandi e dispositivi innovativi, utilizzati poi anche nei palloni delle generazioni successive.

Era un aerostato pressoché sferico dal diametro di nove metri e mezzo e confezionato con tela a spicchi impermeabilizzata con gomma elastica. La "palla" era contenuta in una grande rete dalla quale pendeva una sorta di navicella per pilota e passeggeri.

Una delle novità era costituita dalla zavorra, sabbia in sacchetti che governava la quota: gettandola fuori bordo il pallone diveniva più leggero e saliva. Se, invece, "la macchina" stava scendendo, bastava gettar fuori bordo la quantità necessaria: la discesa si attenuava o si arrestava del tutto.

Sulla parte più alta dell'involucro era una valvola: tirando una corda (dalla navicella) la valvola si apriva, l'idrogeno sfuggiva e l'aerostato scendeva (più o meno nel luogo desiderato).

Il gonfiamento avveniva attraverso una manica innestata nella parte inferiore del pallone. La manica, a gonfiamento avvenuto (e sopra tutto in volo), rimaneva aperta. Infatti, salendo in quota, l'idrogeno, per la minore pressione atmosferica, si dilata e, oltre un certo punto, può fare scoppiare il pallone. Disponendo, invece, della manica aperta, il gas sfugge dal basso e gli equilibri volumetrici sono preservati. La quota veniva letta su di un barometro a mercurio.

È con questa macchina, davvero allo "stato dell'arte", che il 1 dicembre del 1783, il professor Charles ed il signor Anne-Jean Robert eseguirono un'ascensione "scientifica". Liberato l'aerostato dalle funi di ancoraggio e lanciata fuori bordo un po' zavorra, il pallone incominciò a salire ed inizialmente raggiunse circa 600 metri di altezza, misurati dal professore per mezzo di un barometro a mercurio. Si ebbe anche la conferma che, rilasciando piccole quantità di sabbia, era possibile, anzi facile, mantenere una quota costante. Intanto il pallone, che seguiva deboli correnti di vento, attraversò Parigi e dopo 56 minuti dalla partenza, aveva percorso circa 40 chilometri. A questo punto, come convenuto, un colpo di cannone segnalò che l'aerostato era stato perso di vista. I due coraggiosi non avevano più, ora, vincoli nel salire alti nel cielo o scendere rasente terra.

Il professor Charles prese terra nei possedimenti del duca di Chartres accolto dal nobiluomo, sopraggiunto a cavallo. Dopo educati convenevoli, Charles, tra lo stupore dei presenti, informò il duca che, lasciato a terra il signor Robert, sarebbe ripartito e che sarebbe ritornato dopo mezz'ora. Cosa che puntualmente fece, così dimostrando la buona governabilità della propria macchina.

Nel corso di questo volo, che incredibilmente toccò la quota di 3000 metri, Charles, termometro e barometro alla mano, annotò l'andamento della temperatura al variare della quota. E Charles fu il primo al mondo a godere dello spettacolo di due tramonti nella stessa giornata. Primo del secondo decollo, infatti, aveva visto tramontare il sole. Nel corso della seconda ascensione rivedeva il sole prossimo alla linea dell'orizzonte e, durante la discesa, poteva di nuovo osservarne la scomparsa.

Tra la prima esperienza di volo di Annonays, avvenuta il 5 giugno 1783, ed il volo del Prof. Charles trascorsero poco meno di sei mesi. L'uomo volava. Il ghiaccio era rotto.

Non è questa la sede per seguire gli ulteriori sviluppi del "più leggero" che furono diffusi, rapidi e costanti almeno fino al 1937. mi sembra però opportuno tributare un doveroso omaggio alla memoria di Pilâtre De Rozier, che peri in uno dei suoi tanti voli. Primo uomo alla conquista materiale delle vie del cielo. Primo uomo a lasciarvi la vita. Era il 15 giugno 1785.

## Percorsi scolastici



**S**u invito del Prof. Gen. Federico Sepe, Presidente del Consiglio di Amministrazione della Fondazione Val Vibrata College, l'11 dicembre scorso il Presidente dell'ANUA, Gen. S.A. Mario Majorani, ha partecipato all'Open Day organizzato dalla Fondazione, presso la Badia di Corropoli (TE), sede del Liceo Scientifico "G. D'Annunzio".

La Fondazione, legalmente riconosciuta e senza scopo di lucro, è stata costituita "ad hoc" per favorire l'istruzione, l'educazione e la formazione dei ragazzi. Finalità, quindi, culturali ed educative che portano l'ente a reinvestire ogni anno le rette percepite nel miglioramento della qualità di vita scolastica, con strumentazione all'avanguardia, ampliamento dell'offerta formativa e sostegno allo studio.

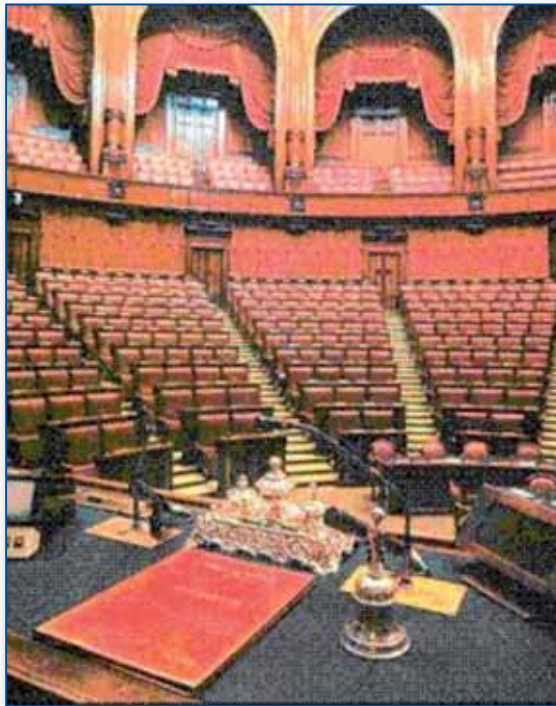
Della Fondazione fanno parte la Banca Piceno Truentina per gli aspetti finanziari, il Comune di Corropoli per la parte logistica e l'Euro Scuola.

L'evento ha consentito di prendere cognizione di un progetto educativo mirato a fornire una formazione culturale e propedeutica professionale completa, come esaurientemente illustrato dal Preside, Prof. Lino Befacchia: alle discipline "umanizzanti" sono affiancate le materie scientifiche secondo il curriculum ministeriale e, con particolare attenzione e rigore, quelle aeronautiche e giuridico economiche caratterizzanti l'istituto. Al termine del corso quinquennale gli studenti conseguono il diploma di maturità valido per l'accesso a tutte le facoltà universitarie, predisponendoli a più facili opportunità di lavoro anche nelle Forze Armate.

La visita e gli incontri avuti con il personale, i docenti e gli allievi hanno suscitato grande interesse, in un'atmosfera molto stimolante per *aspiranti aviatori*.

# “Codice dell’ Ordinamento Militare”

**R**iteniamo utile colmare un vuoto, o meglio, integrare il nostro quadro informativo, richiamando l’attenzione dei lettori sull’edizione 2010 del Codice dell’Ordinamento Militare. Le rinnovate norme, conseguenti alla abrogazione di vecchie leggi ed al riordino dei provvedimenti in vigore, sono contenute nel Decreto Legislativo 15 marzo 2010, n.66 pubblicato, la primavera dello scorso anno, dalla *Gazzetta Ufficiale* (n. 106 dell’8 maggio 2010 - Suppl. Ordinario n. 84). Se ne evidenzia l’importanza perchè ora ben 2272 articoli disciplinano organizzazione, funzioni ed attività della Difesa e Sicurezza Militare e delle Forze Armate (Libro I), i Beni (Libro



II), l’Amministrazione e Contabilità (Libro III), il Personale militare (Libro IV), il Personale Civile e Ausiliario (Libro V), con notevoli innovazioni che riguardano la complessa organizzazione militare italiana. Non è al momento possibile entrare in dettagli esplicativi, rinviando eventuali approfondimenti a successive occasioni. Risulterà comunque facile il reperimento dei testi anche su internet (1137 pagine in un unico file pdf, comodo da leggere e da stampare - [www.senato.it](http://www.senato.it), [www.camera.it](http://www.camera.it).)

Fra gli articoli del DL può essere di più immediato interesse quello qui appresso riportato, riguardante i limiti di età del complemento.

## Art. 1000 Cessazione dell’appartenenza al complemento

1. L’Ufficiale cessa di appartenere alla categoria di complemento ed è collocato nella riserva di complemento quando raggiunge i seguenti limiti di età:

### a) Esercito italiano

1) *Armi di fanteria, cavalleria, artiglieria, genio, trasmissioni*

Subalterni: 45 anni; Capitani: 47 anni; Ufficiali superiori: 52 anni

2) *Arma trasporti e materiali e corpi logistici*

Subalterni: 45 anni; Capitani: 48 anni; Ufficiali superiori: 54 anni

### b) Marina militare

Ufficiali inferiori: 50 anni; Ufficiali superiori 55 anni

### c) Aeronautica militare

1) *Ruolo naviganti*

Ufficiali inferiori: 45 anni; Ufficiali superiori: 52 anni

2) *Tutti gli altri Ruoli*

Ufficiali inferiori: 50 anni; Ufficiali superiori: 55 anni

### d) Arma dei Carabinieri

Subalterni: 45 anni; Capitani: 48 anni; Ufficiali superiori: 54 anni

2. Per gli Ufficiali inferiori e superiori dell’Aeronautica militare del Ruolo naviganti i predetti limiti di età si applicano soltanto se gli stessi si trovano nelle condizioni previste dall’articolo 1001, comma 2, avere cioè continuato addestramento al volo sia in ambito militare che civile.

3. L’Ufficiale che, prima di raggiungere i detti limiti di età, è riconosciuto non idoneo ai servizi della categoria di complemento è collocato nella Riserva di complemento.

4. Il Sottufficiale cessa di appartenere alla categoria di complemento ed è collocato in congedo assoluto al raggiungimento del sessantesimo anno di età.

5. L’Ufficiale o il Sottufficiale è collocato in congedo assoluto anche prima dell’età indicata nei commi precedenti, se è riconosciuto permanentemente inabile al servizio militare.

# *Indennità di aeronavigazione*

## *Tassazione agevolata anche nel trattamento pensionistico*

**È** stata inviata a questa Associazione la copia della sentenza n. 3/02/2008 emessa dalla Commissione Tributaria Provinciale di Livorno che ha accolto il ricorso inoltrato da alcuni Ufficiali A.M. r. naviganti avverso la mancata applicazione, da parte dell'Ente erogatore di pensione (INPDAP) della tassazione parziale, con riferimento all'IRPEF, della quota dell'indennità di aeronavigazione inclusa nella pensione,

Come noto, durante il servizio attivo, l'indennità di aeronavigazione- come, d'altra parte, l'indennità di volo e le altre corrispondenti per il personale addetto alle specifiche attività volative- sono state assoggettate ad IRPEF a decorrere dal 1° gennaio 1998, con l'entrata in vigore del Decreto Legislativo n. 314/1997, nella misura del 50% del loro imponibile.

All'atto del pensionamento, laddove, ai fini pratici, l'indennità in questione confluisce, confondendosi, nell'unico importo pensionistico corrisposto, la defiscalizzazione parziale di cui si è dato cenno scompare.

Alle argomentazioni dei ricorrenti la Commissione Tributaria ha risposto, in sintesi, di doversi accogliere il ricorso asserendo che la pensione del personale militare consta di una parte cosiddetta "normale", derivante dallo stipendio percepito in servizio (affermazione, questa, oggi da rivedere in relazione ai criteri introdotti dal sistema contributivo), con base imponibile tassativa di cui non fa parte l'indennità di aeronavigazione, in assenza di specifica previsione di legge, ad una pensione "aggiuntiva" costituita da un'aliquota dell'indennità di aeronavigazione che si aggiunge alla pensione normale: ciò nel rispetto dell'art. 53 del Testo Unico delle Pensioni per i pubblici dipendenti approvato con DPR n° 1092/1973.

Conclude, inoltre, che poiché l'indennità in trattazione non concorre a formare l'imponibile da assumere a base per il calcolo della pensione, mantenendo la sua autonomia di emolumento che si aggiunge, in misura diversa alla pensione in ragione degli anni di servizio prestati, nel silenzio della legge, va applicata la misura di tassazione agevolata anche sul trattamento di quiescenza.

La sentenza, appellata dell'Agenzia delle Entrate della Direzione Provinciale Ufficio Controlli di Livorno, ha avuto conferma da parte della Commissione Tributaria Regionale di Firenze- Sezione Staccata di Livorno con Sentenza n° 36 del 21 aprile 2010, la cui motivazione può essere così sintetizzata: la pensione del personale militare consta di una parte cosiddetta normale, con base imponibile tassativa di cui non fa parte la indennità di aeronavigazione, in assenza di specifica previsione di legge, ed una pensione aggiuntiva, costituita da una aliquota della indennità che si aggiunge alla pensione normale, quale risulta dal calcolo operato a norma dell'art. 53.

In conclusione, poiché l'emolumento di cui si discute non concorre a formare l'imponibile da assumere a base per il calcolo della pensione, mantenendo la sua autonomia di emolumento che si aggiunge in misura diversa alla pensione, in ragione degli anni di servizio prestati, nel silenzio della legge, va applicata la misura di tassazione agevolata in favore della indennità percepita con il trattamento di quiescenza.

Agli Ufficiali vincitori del ricorso sarà corrisposto il rimborso delle imposte erroneamente applicate, secondo la normativa che disciplina la prescrizione.

Si ritiene opportuno precisare che il ricorso illustrato ha carattere fiscale e, pertanto, gli interessati dovranno rivolgerlo alla Commissione Tributaria territorialmente competente.

(a cura di Vincenzo Gentili)



# L'avvocato risponde

## Domanda:

la D.O. sig.ra F.D. vuol sapere se è ravvisabile una responsabilità civile da parte dell'Amministratore di un Condominio che espone in una bacheca posta in luogo aperto al pubblico il consuntivo annuale delle spese con l'identificazione dei soggetti ritenuti debitori al momento della pubblicazione del prospetto.



## Risposta:

la materia è regolata dal decreto legislativo del 30 giugno 2003 n. 196 (protezione dei dati personali).

L'art. 1 del suddetto decreto stabilisce che: "Chiunque ha diritto alla protezione dei dati personali che lo riguardano", mentre l'art. 2 afferma che "la legge garantisce che il trattamento dei dati personali si svolga nel rispetto dei diritti e delle libertà fondamentali nonché della dignità dell'interessato, con particolare riferimento alla riservatezza, all'identità personale e al diritto alla protezione dei dati personali".

Ne deriva che l'affissione nella bacheca posta nell'androne condominiale, da parte dell'amministratore, di documenti dai quali possa trasparire la posizione debitoria di un singolo condomino, risolvendosi nella messa a disposizione, non solo in favore dei partecipanti alla comunione, ma anche ad una serie di persone estranee al Condominio stesso (ad es. fornitori, ospiti occasionali, parenti etc.), costituisce una indebita diffusione e, come tale, illecita e fonte di responsabilità civile.

L'Amministratore può, quindi, essere citato in giu-

dizio per il risarcimento dei danni subiti dal singolo condomino.

\* \* \*

## Domanda:

il T.Col. A.F. ha recentemente presentato, presso una Stazione dei Carabinieri della propria città di residenza, una denuncia penale nei confronti di una persona fisica che il querelante riteneva meritevole di condanna, a seguito di alcune offese ricevute, con asserita violazione di alcuni articoli del codice penale.

Ha, quindi, ricevuto presso la propria abitazione, con grande stupore, la notifica del "decreto di archiviazione" sottoscritto dal Pubblico Ministero a suo tempo incaricato di svolgere le relative indagini sulla notizia di reato.

## Risposta:

la legge concede la facoltà, alla persona offesa, di impugnare il "decreto di archiviazione" proposto dal Pubblico Ministero, affinché il provvedimento stesso sia riesaminato da altra Autorità.

Nell'ipotesi in cui il soggetto che si ritiene comunque danneggiato dalla condotta del denunciato, voglia impugnare il provvedimento suindicato, deve osservare alcune disposizioni perentorie stabilite dal codice di procedura penale.

L'opposizione deve essere consegnata presso l'ufficio competente, entro dieci giorni dalla notifica del provvedimento di archiviazione e in essa devono essere obbligatoriamente elencati i motivi di prosecuzione delle indagini preliminari.

## ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA

Si anticipa che la 61<sup>a</sup> Assemblea Generale Ordinaria dei Soci si terrà a Roma, presso la Casa dell'Aviatore, il 27 maggio 2011, in prima convocazione alle ore 06.30 ed in seconda convocazione alle 09.30 dello stesso giorno. Con l'occasione si rammentano alcune norme statutarie che disciplinano le assemblee:

- possono partecipare tutti i Soci e le Dame d'Onore;
- possono partecipare con diritto di voto ed essere delegati i Soci Effettivi in regola con il pagamento delle quote sociali 2010 e 2011;
- ogni Socio delegato dalla propria Sezione può rappresentare fino a 100 Soci della stessa Sezione;
- i Presidenti ed i Soci, anche titolari di cariche sociali, possono essere delegati a rappresentare i Soci della propria Sezione;
- i Soci delegati dalle Assemblee di Sezione dovranno essere forniti di un elenco dei soci rappresentanti delle proprie Sezioni.



## Aviatori in rete



Dalla Sezione di Napoli giunge la proposta di mettere a disposizione dei Soci un indirizzario "e.mail" e ne vengono motivati i vari interessanti perché.

### @vi@tori in rete...perché?

- ...perché la nostra non è un@ societ@' segret@!
- ...perché è bello s@pere chi si@mo e dove si@mo!
- ...perché trovarsi @ncor@ @ssieme sulle @li dell'etere, è pr@tico e veloce!
- ...perché le nostre idee possono correre supersoniche!
- ...perché i nostri pensieri possono raggiungere tutti!
- ...perché non vogliamo releg@re all'oblio l@ nostr@ vit@ in @zzurro!

G.L.

La Redazione del Corriere è disponibile per registrare e tenere disponibili per i Soci e le Dame d'Onore, in apposito elenco, gli indirizzi che verranno comunicati.

## Recensioni dedicate a libri scritti da nostri Soci

### L'aviazione nella guerra sul mare di Antonio Pelliccia



Il libro narra la storia dell'impiego dell'aviazione nella guerra sul Mediterraneo dall'invenzione dell'aeroplano alla seconda Guerra Mondiale. È UNA VISIONE IN PARTE NUOVA CHE HA CONSENTITO ALL'AUTORE, Generale di Squadra Aerea in congedo, noto cultore di storia militare e di dottrina di guerra aerea, di rivelare le vere cause dei disastri subiti nella guerra aeronavale nel 2° Conflitto Mondiale, superando

preoccupazioni, remore e immeritati riguardi che non hanno ragione di esistere davanti all'esigenza di conoscere la verità.

Il libro è un importante, documentato e coraggioso contributo alla ricerca delle cause della disfatta militare italiana.

È l'invalidamento degli alibi con i quali si è tentato di attenuare la responsabilità dei capi militari e di giustificare gli errori da loro commessi nella condotta della guerra. Soprattutto l'alibi che la mancanza di una portaerei fu la causa principale degli insuccessi navali italiani; mancanza che sarebbe stata dovuta anche alla pervicace opposizione dell'Aeronautica alla sua costruzione. Al riguardo nel libro vengono ricordate le contrastanti opinioni nell'ampio dibattito del dopoguerra sull'utilità delle navi portaerei nel Mediterraneo e le strumentalizzazioni di episodi bellici per perseguire lo scopo di costituire un'aviazione navale in Italia. In particolare vengono confutate con una ricca ed inedita documentazione le arbitrarie accuse all'Aeronautica sulla sua presunta mancata cooperazione con le altre Forze Armate e rivelate ambiguità ed omissioni di verità storiche. Infine sono narrate le complicate vicende politiche e parlamentari italiane che hanno portato alla costruzione delle portaerei nonostante l'esperienza abbia confermato la loro inutilità, superfluità e onerosità. È un libro-verità che, spaziando dall'idroaviazione alla nascita e allo sviluppo della Regia Aeronautica, dalla costituzione della Gran-

de Flotta, alle operazioni navali nel Mediterraneo, all'ignobile trattativa segreta con il nemico per la resa dell'Italia, colma una grossa lacuna nella storiografia militare.

(Recensione tratta dalla 2ª di copertina dello stesso libro)

### “Le Sirene e altri racconti” di Alberto Maria Felicetti

«Le sirene e altri racconti» (edizioni Sabinæ) è il titolo del libro di Alberto Maria Felicetti illustrato dalle opere di Anna Addamiano (sua consorte) e presentato lo scorso anno nella Sala del Carroccio di Palazzo Senatorio, al Campidoglio. I racconti si ispirano in parte alle esperienze dell'autore che fu coinvolto come Ufficiale dell'Aeronautica nelle vicende più drammatiche della guerra. La copertina del libro è molto allusiva. Le “sirene” - testa di fanciulla e coda di pesce - ammaliarono l'Italia del fascismo e, nel giro di pochi anni, si fecero sinistre, annunciando la guerra ed i bombardamenti.

L'autore così introduce i contenuti del suo libro:

Questa raccolta di racconti si presenta al lettore con argomenti in parte simili in parte diversi, diversi ma non privi di coerenza perché nel nascere delle idee c'è sempre un filo logico che si va via via scoprendo e che preordina i percorsi intellettuali e narrativi. Perciò ho dato la precedenza, come era naturale, alle alterne vicende e alle emozioni della mia vita con riferimento soprattutto ai fatti da me personalmente vissuti tanto più che, spogliati della loro attualità, si prestavano ad una esposizione obiettiva e serena; dico serena, non distaccata perché, come un caleidoscopio fatto di immagini talvolta sbiadite, ho potuto rivivere episodi, alcuni presenti nella memoria come se ancora mi sfiorassero, come se ne fossi ancora partecipe insieme a figure che i percorsi della vita hanno cancellato per sempre altri in parte rimossi ma rimasti indelebilmente incisi nel profondo come piccole piaghe che non si rimargineranno mai.



# C'ERA UNA VOLTA IL "RUOLO SERVIZI" (1937-1997)

di Giovanni Battista Cersòsimo

Il Regio Decreto Legislativo del 22 febbraio 1937 n° 220 prevedeva che la Regia Aeronautica, questa era al momento la denominazione della nostra Forza Armata, fosse articolata in Arma Aeronautica, Corpo del Genio Aeronautico, Corpo del Commissariato Aeronautico, Corpo Sanitario Aeronautico. Lo stesso Decreto prevedeva, inoltre, che gli Ufficiali dell'Arma Aeronautica fossero ordinati in Ruolo Naviganti, Ruolo Servizi e Ruolo Specialisti (il Ruolo Servizi, in particolare, sostituiva il Ruolo degli "Ufficiali di Aeroporto"). Nell'anno 1938 veniva effettuato il primo reclutamento di Ufficiali del nuovo Ruolo e con decorrenza 17 aprile 1939 venivano nominati 230 Sottotenenti dell'Arma Aeronautica Ruolo Servizi, in Servizio Permanente Effettivo; subito dopo veniva effettuato un secondo reclutamento di Ufficiali del Ruolo, nominati in Servizio Permanente Effettivo con decorrenza 20 luglio 1940. Il secondo conflitto mondiale, cui l'Italia aveva aderito il 10 giugno 1940, vedrà anche gli Ufficiali del Ruolo Servizi impegnati su tutti i fronti di guerra: dall'Africa Orientale (1940-1941) a quella Settentrionale (1940-1943), dal Fronte Greco-Albanese (1940) al Fronte Russo (1941-1942) ed ancora su quello della Madre Patria (1943-1945).

Agli Ufficiali del Ruolo Servizi, nel corso del secondo conflitto mondiale saranno concesse:

- 2 Medaglie d'Oro, 33 Medaglie d'Argento e 72 Croci di Guerra "al Valor Militare",
- 54 promozioni e 27 avanzamenti per "merito di guerra".

Per tutti, ricordiamo la motivazione della Medaglia d'Oro al Valor Militare concessa al Capitano A.A.r.s. in S.P.E. Italo Piccagli, nato il 28 novembre 1909 a Firenze, fucilato dai Tedeschi il 12 giugno 1944:

*"Ufficiale di elevatissime doti morali e di fermissimo carattere, assunse immediatamente dopo la dichiarazione di armistizio un'aperto atteggiamento di ostilità contro i nemici germanici e di assoluta intransigenza verso i collaborazionisti italiani. Dopo avere, nella progressiva organizzazione di una vasta ed efficientissima rete di attività operativa ed informativa, corso per più mesi i più gravi rischi ed essersi esposto ai peggiori disagi materiali, che da soli costituivano un irreparabile danno ed una acuta minaccia per la sua fibra fisicamente minata, non esitò in seguito alla scoperta da parte delle S.S. del centro radio-trasmittente, da lui impiantato e col quale aveva stabilito preziosi collegamenti con l'Italia libera e con gli Alleati, a consegnarsi ai tedeschi per scagionare i compagni che vi erano stati sorpresi. Condannato a morte, all'atto dell'esecuzione, con lo sguardo sereno, rincuorò alcuni patrioti che dovevano con lui essere fucilati, ad affrontare coraggiosamente la morte. A questo scopo chiese ed ottenne di essere fucilato per ultimo. Esempio irraggiungibile di purissimo amore di Patria. Firenze, 9 settembre 1943 - 9 giugno 1944".*

Dopo l'ingresso dell'Italia nella N.A.T.O. nuovi e più impegnativi compiti saranno assegnati all'Aeronautica Militare Italiana; questa la nuova denominazione della Forza Armata a seguito del cambiamento istituzionale. La Legge 8



marzo 1958 n° 233 riordinerà il Ruolo Servizi in funzione delle nuove esigenze, ampliandone gli organici in maniera consistente, prevedendone i compiti e le ripartizioni in specialità. Fra quelle previste per gli Ufficiali del Ruolo, avranno importanza particolare la *Difesa Aerea*, il *Traffico Aereo* e le *Telecomunicazioni*, per le quali saranno organizzati appositi corsi di qualificazione.

Nel settore della *Difesa Aerea*, alla fine degli anni '50, particolare rilievo avrà per il Ruolo Servizi l'impegno assunto dall'Aeronautica di dotarsi di missili *Nike Ajax ed Hercules*, per la difesa del settore Nord-Est del territorio nazionale, e *Jupiter*, dislocati per un brevissimo periodo (1960-1963) nella Murgia pugliese, per la difesa del fianco sud della N.A.T.O.

I programmi appena accennati consentiranno, nel tempo, al personale del Ruolo Naviganti di concentrare la propria attenzione principalmente all'attività di volo, mentre agli Ufficiali del Ruolo Servizi sarà assegnata la responsabilità dei vari settori tecnico-operativi di competenza.

Con decorrenza 1° gennaio 1998 il Ruolo delle Armi sostituirà definitivamente il Ruolo Servizi in attuazione del Decreto Legislativo 30 dicembre 1997 n° 490.

All'autore, in servizio negli anni 1958-1995, qualificato, nell'ordine, Ufficiale "Operatore Missilista" Jupiter (1959) e Nike (1964), "Perito Selettore Attitudinale" (1969) ed, alla fine, "Ufficiale Addetto alle Informazioni Operative" (1973), a conclusione di questa breve e sintetica ricostruzione delle vicende che hanno interessato il suo Ruolo, fa piacere ricordare alcuni Ufficiali che ha avuto occasione di incontrare nel corso della sua permanenza in Aeronautica:

- *Bottaro Giovanni*, nato a Napoli nei primissimi anni del '900, Capo Ufficio Comando della IV<sup>a</sup> Z.A.T di Bari per un lungo periodo, Comandante del Quartier Generale della Zona nell'anno 1959 nel grado di Tenente Colonnello e successivamente, promosso Colonnello, Capo Ufficio Comando della III<sup>a</sup> Regione Aerea, che era subentrato al Comando della Zona Aerea; cessato dal servizio per "raggiunti limiti d'età" nei primi anni '60.

- *Calisti Raniero*, nato a Cave (Roma) il 21.01.1913, Sottotenente in SPE dal 17.04.1939, combattente sul fronte Russo (1941-1942), aveva conseguito la promozione al grado di Capitano "per merito di guerra"; qualificato "Ufficiale Dirigente TLC" e promosso Colonnello in SPE con decorrenza 22.01.1962, era stato Direttore TLC/AV del Comando III<sup>a</sup> Regione Aerea di Bari negli anni 1962-1969; promosso Maggior Generale in SPAD con decorrenza 1.01.1969, aveva ricoperto la carica di "Nadge Project Offficer" del Comando III<sup>a</sup> R.A. e successivamente quella di Capo Ufficio Comando della Regione stessa fino a tutto il 30.06.1975, quando l'autore gli era subentrato "in sede vacante"; con decorrenza 13 maggio 1982 sarà promosso Tenente Generale "a titolo onorifico".

- *Cantore Lorenzo*, nato a Taranto il 18.11.1916, Sottotenente in SPE dal 20.07.1940, nel grado di Maggiore era stato Capo Ufficio Comando della Scuola di Volo di Grottaglie (TA), promosso Tenente Colonnello con decorrenza 1.01.1968, era stato Capo Ufficio Istruzione del Comando Scuola Specialisti A.M. di Taranto, con decorrenza 4 giugno 1981 era stato promosso al grado superiore "a titolo onorifico".

- *Loiodice Michele*, nato a Bari 16.05.1912, Sottotenente in SPE dal 20.07.1940, nel grado di Maggiore era stato Comandante del Gruppo SIOS della III<sup>a</sup> Regione Aerea di Bari, promosso Tenente Colonnello, aveva comandato il Quartier Generale della Regione, della quale era stato, da ultimo, Capo Ufficio Benessere; aveva lasciato il servizio con decorrenza 17.05.1971, dopo aver conseguito la promozione al grado superiore.

- *Ramondini Mario*, nato a Napoli il 10.08.1913, in S.P.E. dal 24.08.1938, Comandante del Battaglione VAM della Scuola di Viterbo e successivamente Vice Comandante della Scuola Specialisti A.M. di Taranto nel grado di Tenente Colonnello, aveva lasciato il servizio con decorrenza 11.08.1972, dopo aver conseguito la promozione al grado superiore.

- *Ruggiero Alfredo*, nato a Bari il 01.02.1911, già Ufficiale di Complemento nei Bersaglieri, aveva prestato servizio in Eritrea; in SPE dal 17.04.1939, durante il secondo conflitto mondiale aveva prestato servizio sull'aeroporto di Bari-Palese quale Direttore del Deposito Carburanti, da Capitano era stato "Capo Ufficio Cifra del Comando IV<sup>a</sup> Z.A.T. di Bari", promosso Maggiore aveva comandato la Caserma Presidaria del Quartier Generale della III<sup>a</sup> Regione Aerea, "Giudice d'Arma" presso il Tribunale Militare di Bari nel biennio 1961-1962 nel grado di Tenente Colonnello; qualificato "Ufficiale Perito Selettore Attitudinale", era stato "Capo Ufficio Reclutamento del Comando della III<sup>a</sup> Regione Aerea di Bari", che aveva conservato anche dopo la promozione al grado di Colonnello, conseguita il 1.01.1970; cessato dal servizio, era stato promosso Maggior Generale nella "riserva" e subito dopo Tenente Generale "a titolo onorifico", Vice Presidente dell'Associazione Arma Aeronautica - Sezione di Bari, era, anche, *Presidente del Comitato Provinciale Pugliese del-*

*la F.G.G.C., della Sezione Veterani dello Sport e Vice Presidente Vicario della Sezione Barese Panathlon; "Stella di Bronzo C.O.N.I al merito sportivo"*, il 2 giugno 1983, era stato insignito della *Croce di Grande Ufficiale dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana* per il suo impegno profuso in servizio e fuori servizio; deceduto a Bari il 26 febbraio 1984, ai funerali, celebrati da Monsignor Emilio Vetere - allora Cappellano Militare Capo del Comando III<sup>a</sup> Regione Aerea - nella Chiesa di San Giuseppe, erano presenti tutte le Associazioni Combattentistiche e d'Arma della città con i *Labari*, in prima fila la *Sezione Bersaglieri e A.A.A. di Bari* con una rappresentanza qualificata di Ufficiali e Sottufficiali, in servizio e in congedo del Comando del Presidio Militare e della III<sup>a</sup> Regione Aerea, cui si erano aggiunti i rappresentanti delle varie Associazioni Sportive, alle quali il Generale Ruggiero era stato iscritto fin dagli anni giovanili.

- *Sardella Alfredo*, nato a Bari il 9.02.1912, in SPE dal 17.04.1939, aveva prestato servizio alla Direzione Servizi della IV<sup>a</sup> Z.A.T. di Bari fino al grado di Tenente Colonnello, promosso al grado superiore con decorrenza 31.12.1967, aveva comandato il Quartier Generale della Regione, della quale era stato, da ultimo, Capo Ufficio Comando fino al 10.02.1973, quando era transitato in "ausiliaria", per raggiunti limiti d'età.

- *Sisto Raffaele*, nato a Bari il 9.05.1910, in SPE dal 20.05.1934, aveva preso parte alla guerra di Spagna, nel corso della quale aveva meritato una Medaglia d'Argento e due Croci di Guerra al Valor Militare; promosso Colonnello in SPE con decorrenza 1.01.1959, nel 1962, quando era caduto il MIG Bulgaro presso l'Area di Lancio di un Gruppo Jupiter della 36<sup>a</sup> Aerobrigata di Gioia del Colle era a capo del SIOS III<sup>a</sup> R.A. - promosso Maggior Generale in SPAD il 1.01.1966, aveva lasciato il servizio con decorrenza 7.05.1973 per raggiunti limiti di età, aveva poi insegnato "Navigazione Aerea" presso la Facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Bari, con decorrenza 23 maggio 1981 sarà promosso al grado superiore "a titolo onorifico".

- *Tondo Giuseppe*, nato a Corato (Bari) il 17.10.1915, allievo del Corso Normale REX (21.10.1936), Sottotenente in SPE dal 21.08.1939, aveva prestato servizio in Africa Orientale, Comandante del Reparto SLO della 36<sup>a</sup> Aerobrigata I.S. di Gioia del Colle (BA) negli anni 1961-1962 nel grado di Tenente Colonnello, promosso Colonnello con decorrenza 20 febbraio 1963, era stato Capo Ufficio Materiali e Servizi dello Stato Maggiore III<sup>a</sup> R.A. e subito dopo Capo Ufficio Comando della Regione, promosso Maggior Generale con decorrenza 1.01.1971, era cessato dal servizio "a domanda" con decorrenza 1.10.1974.

- *Villa Olimpio*, nato a Balsorano (AQ) il 29.07.1914, in SPE dal 17.04.1939, qualificato sul sistema missili Nike negli Stati Uniti d'America alla fine degli anni '50, aveva prestato servizio alla I<sup>a</sup> Aerobrigata Intercettori Teleguidati, in seno alla quale aveva comandato la Scuola Missili Nike, allora dislocata sull'aeroporto di Montichiari (BS), prima nel grado di Tenente Colonnello e poi da Colonnello; aveva lasciato il servizio con decorrenza 14.06.1975.

Puntualmente ed inesorabilmente, l'anagrafe ha voluto siano ormai "volati più in alto": a loro la "riconoscente gratitudine" di quanti hanno avuto occasione di incontrarli.

# In questi mesi d'inverno ricordiamo...

## Nel mese di gennaio

### Il primo servizio aereo commerciale

1° gennaio 1914: un idrovolante biposto Benoist vola da St. Petersburg a Tampa in Florida, trasportando un passeggero.

È questo il primo esempio schedulato di trasporto aereo di persone. Il velivolo, un Benoist Type XIV, è un idrovolante a scafo centrale con motore Roberts a 4 cilindri di 75 cavalli; la sua velocità di crociera arriva a 75 Km/h ed ha un'autonomia di 80 Km. Può trasportare, oltre al pilota, un peso di 100 Kg.



### L'Hurricane entra in servizio

Gennaio 1938: è il 111° Squadron della Raf sull'aeroporto di Northolt che riceve i primi caccia Hawker Hurricane, subito entrati in servizio.

Si tratta dell'Hurricane I, interamente rivestito in tela, con un motore Merlin II da 1.030 cavalli e un'elica in legno a passo fisso. Raggiunge una velocità massima di 515 Km/h ed è armato con otto Browning da 7,7 mm. nelle ali. Non ha nessuna cozzatura.

I piloti del 111° Sq. al briefing prima del decollo



### Il primo ponte angolato

12 gennaio 1953: compare la prima portaerei americana ad usufruire del ponte angolato.

Si tratta della portaerei Antietam della classe Essex, varata il 15 marzo 1943 ed entrata in servizio il 20 agosto 1944. Le sue turbine le consentivano una velocità massima di 33 nodi (61,15 Km/h) e aveva un equipaggio di 3.448 uomini. Nel 1953 viene intensamente modificata con l'aggiunta del ponte angolato per meglio sveltire le operazioni di decollo e atterraggio degli aerei.



### Vola l'M.D. 11

10 gennaio 1990: prende il volo il grosso velivolo commerciale derivato dal predecessore D.C.10. Si tratta del Mac Donnell Douglas M.D. 11. Dispone di tre reattori montati due sotto le ali ed uno in coda di tipo Pratt & Whitney o General Electric con una spinta di 270 KN ciascuno. Ha una velocità massima di crociera di Mach 0.89 ed una autonomia di 12.633 Km. Può trasportare da 298 a 410 passeggeri a seconda delle sistemazioni interne. Verrà anche prodotto in versione cargo o mista cargo/passeggeri.



# In questi mesi d'inverno ricordiamo...

## Nel mese di febbraio

### Ecco l'Esse 81

8 febbraio 1935: sul campo di Vergiate, pilotato da Adriano Bacula spicca il volo per la prima volta il trimotore da bombardamento Siai Marchetti S.M. 81 Pipistrello.

L'aereo rappresenta un notevole progresso rispetto ai suoi predecessori. Viene largamente impiegato nella guerra d'Etiopia e in quella di Spagna; poi, nonostante sia divenuto rapidamente obsoleto, anche su tutti i fronti della 2ª Guerra Mondiale, anche se declassato all'impiego come velivolo da trasporto. Svariati i tipi di motori di cui viene dotato: Piaggio, Alfa Romeo, Gnome e Rhone della potenza tra i 750 ed i 1.000 cavalli. Viene costruito in 534 esemplari.



Un S. 81 su un campo in Etiopia

### È la volta del Nardi 305

19 febbraio 1935: Arturo Ferrarin fa volare il Nardi F.N. 305 sull'aeroporto di Bresso, nei pressi di Milano.

Si tratta di un monoplano biposto da addestramento a struttura mista, legno e metallo, con carrello principale retrattile e pattino di coda. Monta un motore stellare FIAT A 70S da 200 cavalli. Viene poi rimotorizzato con un Alfa 115, motore in linea da 185 cavalli, al quale segue anche una versione monoposto per addestramento caccia. Riscuote un discreto successo e viene ordinato, oltre che in Italia, anche da Chile, Romania, Francia e Ungheria.



### L'elicottero vola al chiuso

14 febbraio 1938: pilotato da Hanna Reitsch l'elicottero Focke Wulf Fw 61 esegue una straordinaria dimostrazione.

Volando in verticale, avanti e indietro e anche lateralmente, all'interno del Deutschland Halle di Berlino. È il primo vero elicottero completamente controllabile: si sostiene tramite due rotori controrotanti di m. 7,01 di diametro ed è mosso da un motore BMW Bramo da 160 cavalli, che aziona sia l'elica anteriore sia i due rotori. Suscita una enorme impressione.

L'elicottero di Hanna Reitsch



### Arriva il Typhoon

24 febbraio 1949: vola il prototipo del caccia Hawker Typhoon.

L'aereo è propulso da un motore a 24 cilindri ad H Napier Sabre I della potenza di 2.100 cavalli azionante un'elica tripala. Con una velocità di 650 Km/h. si rivela però poco maneggevole alle basse velocità ed è tormentato, nella sua vita operativa, da una lunga serie di gravi inconvenienti che provocano numerose perdite. Armato con 4 cannoni da 20 mm. e con una serie di razzi, viene impiegato soprattutto per l'attacco al suolo. La produzione di serie cessa nel 1944 con un totale di 3.300 esemplari che montano vari tipi di motori Sabre con potenze fino a 2.260 cavalli.



Il Typhoon prototipo

(a cura di Guido Bergomi)

## Dame d'onore

### NUOVE DAME D'ONORE

D.O. BERTERIO MESCHIA Mirella - ROMA

D.O. CROCIOSCHI NATALE Laura - ROMA

*La Presidenza Nazionale dell'ANUA porge il più cordiale benvenuto alle gentili Signore, nuove Dame d'Onore*

**L**a Dama d'Onore Annamaria Capaldo, ricorrendo la festività della Madonna di Loreto, Patrona degli Aviatori, ha avuto la sensibilità di far conoscere la preghiera che suo marito Lello, scomparso all'inizio dell'anno 2010, aveva scritto, anche pensando ai suoi amici volati in alto.

Preghiera dolcissima, rivolta alla Madre Celeste, piena di fervente sentimento. La Signora Annamaria così ricorda suo marito: "Era un uomo di carattere forte, schietto e combattivo, anche un po' burbero, se vogliamo, generoso e rigoroso. Per queste qualità era amato e molto apprezzato dai suoi dipendenti e dai superiori. Schivo e molto riservato, specialmente nell'esternare i propri sentimenti.

È per questo motivo che nel leggere la preghiera provo ancora di più emozione e commozione. Sentimenti che spero di trasmettere proponendo la Sua Preghiera".

### *Preghiera per gli Aviatori alla Madonna di Loreto*

*Volano per l'Italia  
e hanno una Madre in Terra  
che li attende.  
Tu che Madre sei,  
per i mari dell'aria  
reggi la loro ala  
con la Tua mano.  
Vegliano su di noi  
dai cieli della Patria  
e Tu su loro veglia.  
Alzali Tu nel Regno della Luce,  
oltre le nubi,  
e riportali alle loro case,  
ove li attende un cuore.  
E chi dai cieli cade,  
per la Sua Terra,  
in Te trovi Sua Madre.  
Portalo Tu,  
sulle Tue braccia,  
a Dio, oltre le stelle.  
In pace.*



### *I valori della vita*

La cerimonia svolta in San Pietro a Roma il 10 dicembre u.s. nella ricorrenza della Madonna di Loreto, alla quale ho partecipato come nuova Dama d'Onore, mi ha profondamente commossa.

In quel momento il mio pensiero si è soffermato sugli alti contenuti spirituali di tale avvenimento, fortemente in contrasto con l'attuale società materialistica costantemente rivolta alla ricerca del benessere e del successo e sempre meno sensibile ai sentimenti ed ai valori del passato, anche se a volte riaffiorano in modo totalmente imprevedibile.

Da questa esperienza ho potuto constatare che essi non sono così in declino, bensì permangono particolarmente vivi in alcune istituzioni, quali quelle militari, sotto forma di senso del dovere, di attaccamento alle tradizioni e di spirito di altruismo. Infatti, nel contatto ripreso dopo anni di distacco, con alcuni ufficiali (e relative consorti) dell'Aeronautica, già colleghi del mio defunto marito, ho ritrovato quella cordialità di rapporti e quella disponibilità di aiuto che ritenevo alquanto affievolite, se non del tutto estinte.

È stata una manifestazione di calore umano che ha rafforzato da una parte la mia fiducia verso la società, ultimamente molto in ribasso, e dall'altra la convinzione che senza i sentimenti ed i valori la vita degli uomini sarebbe arida e senza speranze.

(Laura Crocioschi Natale)

## Milano

### Incontri prima del Santo Natale

Sabato 18 dicembre 2010 si è tenuto l'ormai consueto incontro prenatalizio. Anche quest'anno l'incontro è avvenuto insieme ai Soci della locale Sezione A.A.A., e con la graditissima presenza del Gen. S.A. Ennio Barale Comandante della 1ª Regione Aerea e del Gen. B.A. Enrico Camerotto, Vice Comandante della 1ª Regione Aerea, a dimostrazione degli ottimi rapporti che intercorrono sia fra le due Sezioni che con i vertici militari della Regione Aerea.



Dopo la celebrazione della Santa messa officiata dal 2° Cappellano Militare Capo Don Enrico Pirota nella chiesetta della 1ª Regione Aerea, il Vice Presidente della Sezione Col. Carlo Andorlini, il Presidente della Sezione A.A.A. di Milano Brig. Gen. Riccardo Merlino e il Vice Comandante della R.A. Gen. B.A. Enrico Camerotto hanno deposto una cesto di fiori al monumento dell'Aviatore situato nei pressi dell'ingresso principale del Comando di Regione.

## Napoli

### Una giornata in aeroporto con gli studenti

Nell'ambito delle attività statutarie, tese alla diffusione di una sana cultura aeronautica specialmente fra le giovani generazioni, la Sezione di Napoli, nelle persone del Generale di D.A. Vincenzo Piazzi e del Presidente Gen.le Giuseppe Lenzi hanno proposto al Preside dell'Istituto Tecnico Trasporti e Logistica di Maddaloni (Casserta), prof. Ing. Giusto Nardi, un'interessante visita presso la Torre di controllo dell'Aeroporto di Capodichino.

All'evento, svoltosi il 13 Dicembre u.s. hanno partecipato 50 studenti della V classe, accompagnati dai docenti



Proff. Vannicola, Ragone, Fabrizio, oltre che dal socio Generale Piazzi, che da alcuni decenni ricopre, con passione e rara competenza, l'incarico di docente di Navigazione Aerea presso il citato Istituto.

Accolti presso l'aeroporto dai massimi dirigenti dell'ENAV, Com.ti Marco Voli e Nello De Simone, la numerosa scolarezza è stata suddivisa in quattro sezioni e ha proseguito nella visita alle installazioni ENAV dell'aeroporto: Radar Avvicinamento, Torre, Sala Operativa.

Dopo circa tre ore di un'esperienza, rivelatasi molto gradita ed istruttiva per tutti i "futuri" piloti e "controllori di volo", è seguito il rituale scambio di doni fra gli alunni dell'Istituto e il personale dell'ENAV prodigatosi generosamente per rendere utile e formativa l'esperienza vissuta in aeroporto.

## Roma

### Incontri prima del Santo Natale

Il 14 dicembre, Presidenza Nazionale e Sezione romana del nostra ANUA hanno effettuato insieme il tradizionale incontro prenatalizio, con la celebrazione della Santa Messa in memoria dei Caduti, presso l'accogliente Chiesetta del COMAER, ed il successivo pranzo augurale presso la Casa dell'Aviatore. Onorati anche dal saluto del Capo di SMA, Generale Giuseppe Ber-



Santa Messa (Mons. Giorgio Nencini, Gen. Ennio Ballerini)



In segno di amicizia e fratellanza fra ANUA ed AAA, il Segretario Nazionale ANUA d'Ippolito consegna un oggetto ricordo



Il Presidente Gen Maiorani saluta gli ospiti d'onore ed introduce il brindisi

***Il 18 febbraio 2011 Santa Messa in memoria di cari colleghi recentemente scomparsi, Gen. S.A. Aniceto Pollice, Gen. B.A. Domenico Mesiano, Gen. Br. Palmo Radogna. La cerimonia avrà luogo nella Chiesa del 31° Stormo sull'Aeroporto di Ciampino***

nardis, Dame d'onore e Soci con rispettive Consorti hanno brindato alle fortune dell'Aeronautica Militare e dell'Italia. Più che l'uso delle parole documenta esaurientemente l'evento la sequenza d'immagini qui appresso riprodotte.

## Riunioni conviviali

Si rende noto che ogni terzo mercoledì del mese alle ore 12.30, presso la Casa dell'Aviatore, (ad eccezione del periodo estivo) viene tenuta una riunione conviviale.

Per motivi di carattere organizzativo è necessario prenotarsi in anticipo al n. 06.32542924, oppure all'indirizzo e.mail [presidenzaanuaroma@virgilio.it](mailto:presidenzaanuaroma@virgilio.it).

Le Dame d'Onore sono invitate a effettuare la prenotazione tramite la loro Presidente, Dott.ssa Franca Fiacchino.

I Soci delle altre Sezioni dell'ANUA di passaggio per Roma sono i benvenuti.

## Vicenza

### Incontro di fine anno

Il 25 novembre 2010 il Generale Francesco Ranieri, Presidente della Sezione ANUA di Vicenza e la Signora Paola Appiani Tosato, Presidentessa delle Dame d'Onore Vicentine, hanno promosso e organizzato una riunione comune.



Nella Cappella della Chiesa di San Paolo è stata celebrata la Santa Messa in memoria delle persone care che ci hanno lasciato. In serena atmosfera di amicizia poi, presso un vicino ristorante, è stato consumato un gustoso pranzo.

L'incontro ha registrato la graditissima partecipazione del Generale Alberto Frigo, Presidente dell'AAA di Vicenza, dei Generali Luciano Bocus e Antonio Liberatore. Presenti i Consiglieri, i Soci di lunga data, molte Dame d'Onore. Un bel giorno dunque, dedicato a ricordi, auguri ed amicizia.

# Insieme nel volo della vita

## Proposta editoriale del Consigliere Nazionale, Presidente della Sez. ANUA Napoli, Generale Giuseppe Lenzi, per gli Aviatori e Dame d'Onore dell'ANUA

**C**onvinti, come siamo, della forza e del valore dei ricordi del nostro passato, recente o lontano, e consapevoli che tramandando agli altri le nostre esperienze di vita vissuta in "azzurro" e proponendo un contributo di arricchimento culturale alla nostra "Aeronautica Militare", vorremmo decollare in questo anno, con un ambizioso progetto. I **Soci**, ordinari, onorari, aggregati, sostenitori e le **Dame d'Onore**, che lo desiderino, potranno efficacemente contribuire alla "costruzione" di un libro che racchiuda le immagini, i sentimenti e le esperienze del proprio vissuto. Sarà, questo, un modo per ricordare anche gli Amici che non sono più con noi, per vivificare, col ricordo che si rinnova, la nostra passione aeronautica, per far riaffiorare alla memoria il nostro passato in "azzurro"; un passato che, per noi tutti, è stato certamente di onore, di sacrificio, di dedizione al dovere e di profondo amore per la nostra F.A.

Ad essa abbiamo dedicato la nostra "giovinezza" e, con le nostre speranze ed i nostri desideri, le nostre migliori energie di mente e di cuore. Sarà dolce, fra tanti e tanti altri anni sfogliare le pagine del "*nostro libro dell'ANUA*" per rivedere tanti volti, leggere tante piccole storie. Rivedremo, nelle candide pagine di una pubblicazione tutta "nostra", tanti amici e tante storie che hanno contribuito a far crescere l'Aeronautica Militare Italiana.

Per realizzare la pubblicazione appare indispensabile l'adesione di un consistente numero di persone (insisteremo per raggiungere il traguardo di 300 copie, nel qual caso si può preventivare un costo 25 euro per volume, 616 pagine - formato A4 - copertina rigida - spedizione inclusa).

I testi scritti dovranno pervenire alla Redazione del Corriere (indirizzo in 2ª di copertina) entro il **30 aprile 2011** (si consiglia di staccare l'inserito qui accluso, redigerlo a mano ed inviarlo alla redazione con le foto allegate).

Nella composizione del libro le pagine rispetteranno l'ordine alfabetico degli **Autori**, ai quali si chiede di contenere il proprio testo negli spazi previsti dai vari riquadri di cui si compone l'allegato (con 2 o 3 foto significative) riportando dati anagrafici, periodi e sedi di servizio, corsi, brevetti e abilitazioni, attività di volo, ricordi particolari con amici e colleghi, interessi attuali, appartenenza all'ANUA ed eventuale attività socio-culturale/assistenziale extra.

Presumibilmente entro il mese di luglio sarà data notizia sul Corriere dello stato dei lavori con l'invito ad effettuare il versamento su ccp del prezzo della pubblicazione (costo effettivo tipografico diviso il numero di copie da stampare). Con la ripresa delle attività, in settembre, sarà portata a compimento la stampa del libro e si procederà quindi per la spedizione ai Soci prenotati.

Per assistenza e delucidazioni resta a disposizione la Redazione del Corriere ai noti indirizzi ed il Gen Lenzi ai seguenti recapiti: Tel fax 081-7643929; 347-1523663; <[giuseppe.lenzi@tin.it](mailto:giuseppe.lenzi@tin.it)>

Molti amici gradiranno ritrovarsi "in ala" con l'augurio per tutti di un Sereno Anno 2011.

Associazione Nazionale Ufficiali  
Aeronautica



*"insieme nel volo della vita"*  
*frammenti di esperienze personali*  
**1953-2011**



Corsi frequentati (epoca, se ricordata)

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

Brevetti e abilitazioni aeronautici conseguiti

---

---

---

---

---

---

---

---

Missioni estere effettuate in servizio

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

Ore di volo

Come pilota (mil. o civile) \_\_\_\_\_

Come pax. in missione

su velivoli militari: \_\_\_\_\_

Altra foto di ricordi in servizio  
max cm 7 x 10

Attività di carattere socio-culturale-assistenziale extra servizio:

---

---

---

---

---

---

---

---



# Lettere al Direttore

---

---

Caro Mario,

*mi rivolgo a te per esporti un aspetto della nostra vita militare che, a parer mio, dovrebbe essere portato all'attenzione di chi di competenza.*

*C'era una volta un'Aeronautica Militare dove, quando c'era una cerimonia seguita da un ricevimento, in genere a tarallucci e vino, la Massima Autorità, con il petto ricoperto da medaglie, si recava al Circolo Ufficiali dove tutti lo guardavano e stimavano come Baracca sceso in terra: ogni medaglia una guerra mondiale, o 10 aerei abbattuti o una nave affondata (oggi basta fare 6 mesi il direttore di mensa in Kosovo che si rimediano più medaglie del volo su Vienna).*

*Al Circolo la Massima Autorità chiedeva che gli fossero presentati i membri del Cobar, i membri del Sindacato del personale civile, una rappresentanza di Sottufficiali, alcuni Avieri ripuliti e sbarbati, gli Ufficiali o i civili più giovani e/o più vecchi, il Comandante dello schieramento, il Comandante del Reparto dove si era tenuta la cerimonia, il Capo Calotta, l'alfiere, lo speaker, il Direttore del Circolo, il cuoco ed altre persone più o meno importanti.*

*Durante il ricevimento scendeva poi in mezzo al "popolo", salutava innanzi tutto le belle Signore con un baciamento e si intratteneva, con un bicchiere in mano, con militari e civili presenti dimostrando il suo carattere democratico e la sua volontà di essere vicino anche alla base della Forza Armata, svolgendo un ruolo da padrone di casa da tutti ammirato.*

*Sono cambiati i tempi e sono cambiate anche le Massime Autorità: agli ultimi due ricevimenti cui ho partecipato, al Circolo Ufficiali la Massima Autorità non l'ho proprio vista.*

*Subito dopo la cerimonia è stata accompagnata al circolo in una saletta riservata dove sono state fatte affluire tutte le Eminenze, le Eccellenze e le altre Autorità.*

*Tra l'altro a Bari la conversazione non deve essere molto facile.*

*Alcuni informatori mi hanno riferito, ma la voce deve essere confermata, che, nell'ultimo ricevimento, gli unici argomenti agglomeranti sono stati i diversi punti di vista sulla preparazione del piatto locale con rilevanza nazionale (riso, patate e cozze).*

*Dalla saletta la Massima Autorità si è mossa solo per andar via.*

*E così ai ricevimenti mi trovo a parlare con i soliti amici che incontro alle bancarelle del pesce a S. Spirito o al bar d'angolo dove gioco al Superenalotto o alle code davanti all'INPDAP.*

*Caro Mario, questo non è lo sfogo di un pensionato acido che non sa come passare il tempo, questo è semplicemente lo sfogo di un pensionato felice che ha amato e che ama l'Aeronautica e che desidera correggere una stonatura. Per fare questo è però necessario fare delle critiche che le Massime Autorità dovrebbero benevolmente accettare.*

*Mi auguro che Tu voglia pubblicare questa lettera anche se in contrasto con il "volemose bene" che ispira i vari giornali dei pensionati. Ti invito infine di informarti bene prima sulle responsabilità del Direttore Responsabile.*

*Gheregheghez*

*Terra di Bari 30 Novembre 2010*

**Ferdinando Berra**

\* \* \*

Caro Ferdinando, pubblico la Tua lettera perché è un Tuo diritto. Inoltre mi auguro che i contenuti possano stimolare delle reazioni positive perché le Tue osservazioni sono serie, meritano attenzione e vogliono contribuire a mantenere vivi i valori e gli ideali che non devono essere scalfiti da alcuno. In proposito mi vien da pensare a quanto possa essere importante la nostra collaborazione nei riguardi delle Autorità di Vertice. Ti conosco da 53 anni e so bene quanto sia stato indiscutibilmente meritorio, in tanti decenni, il Tuo ruolo di Servitore Militare dello Stato.

**Mario Tancredi**

# Il 2010 del Corriere dell'Aviatore

*Questi i titoli di alcuni degli articoli più significativi pubblicati nel 2010*

## n. 1-2 (gennaio-febbraio)

“Un fuciliere racconta”  
“Robot di sorveglianza”  
“Le armi non letali”  
“Gli UAV, punto di svolta...” (1ª parte)  
“Gli ultimi progetti dell'ing. Giovanni Pegna”  
“Il ponte aereo di Berlino...”  
“Riliquidazione del trattamento pensionistico”  
“Alitalia prenotazioni, buongiorno...”

Massimo Battista  
Antonella Giuni  
Angelo Pagliuca  
Il Pingue  
Luciano Sadini  
Guido Bergomi  
Vincenzo Gentili  
Franca Fiacchino



## n. 3-4 (marzo-aprile)

“Il 94°GEA del 4° Stormo”  
“Gli UAV, punto di svolta...” (2ª parte)  
“Tastiera, mouse... no grazie...”  
“Il combustibile avio del futuro...”  
“Rottamazione: per chi suona la campana?”  
“Incontro con le fortezze volanti”  
“Aeroplani dagli impieghi inusuali”  
“L'avvocato risponde”

Filippo Trigilio  
Il Pingue  
Sergio Panadisi  
Giancarlo Seghieri  
Franco Marcolivio  
Aldo Allegra  
Guido Bergomi  
Massimo G. Andreuzzi



## n. 5-6-7 (maggio-settembre)

“Grazie” - Editoriale  
“Insieme come sempre”  
“La relazione del Presidente Nazionale”  
“60ª Assemblée Generale Ordinaria”  
“Le fonti energetiche rinnovabili...”  
“La vittoriosa impresa di 19 bombardieri”  
“Cento anni dal primo volo Caproni...”  
“Le Murge - Il fronte della guerra fredda”  
“Trattamento pensionistico definitivo”  
“L'avvocato risponde”  
“Il porto”  
“La Repubblica italiana è in festa”

Mario Majorani  
Mario Tancredi  
Mario Majorani  
Redazione  
R. Cariglia-A. Bandiera  
Guglielmo P. Canham  
Paola Delfanti  
Giovanni B. Cersòsimo  
Giuseppe Lucchese  
Massimo G. Andreuzzi  
Franca Fiacchino  
Guido Capaldini



## n. 8-9-10 (ottobre-dicembre)

“L'associazionismo” - Editoriale  
“Addio a Palmò Radogna”  
“Il centenario della traversata delle Alpi”  
“Nome in codice *Caronte*”  
“La banda musicale dell'AM”  
“I 90 anni di un ex Allievo dell' *Urano*”  
“Leverano: settembre 1944”  
“L'ultimo volo del Gen. Bernardini”  
“Quadri della memoria”  
“Onore ai dimenticati”  
“Costantino Petrosellini...”  
“Sapori d'infanzia”  
“L'avvocato risponde”

Cesare d'Ippolito  
Mario Majorani  
Clelia Durione  
Vincenzo Bergantino  
Mario Tancredi  
Giovanni B. Cersòsimo  
Giorgio Bertolaso  
Mario Travaini  
Guglielmo P. Canham  
Alberto M. Felicetti  
Sergio Bedeschi  
Franca Fiacchino  
Massimo G. Andreuzzi



Nelle pagine centrali il Regolamento annesso allo Statuto dell'ANUA