

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

Anno LIX - Poste Italiane S.p.A. - Spediz. in abb. post. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, DCB Roma



Opera pittorica di Marcella Mencherini
Museo Aeronautica Vigna di Valle

N. 11-12/2011

Il CORRIERE dell'AVIATORE

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

Anno LIX
"Il Corriere dell'Aviatore"
N. 11-12 Novembre-Dicembre 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@virgilio.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 Novembre 2011

Numero a 32 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 2012

Si comunica che a seguito delle deliberazioni dell'Assemblea Generale la quota associativa per il 2012 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. 7356880 intestato a: ANUA
Via Marcantonio Colonna, 25
00192 Roma.

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

Segretario Generale
segretario generale@anua.it

Amministrazione
amministrazione@anua.it

Comunicazione dalle Sezioni
eventi@anua.it

Responsabile sito www.anua.it
postmaster@anua.it

Direttore Corriere dell'Aviatore
anuacorrriere@virgilio.it

Si informa che il Presidente Nazionale ANUA, Direttore Editoriale del "Corriere dell'Aviatore", ha dato accesso alla pubblicità di carattere aeronautico sulle pagine formato A4, a colori, del Corriere medesimo.

Le tariffe in vigore per l'anno 2012, per complessive 3 edizioni, sono le seguenti:

- pagina intera € 1.500,00;
- mezza pagina € 800,00;
- quarto di pagina € 400,00.

La rivista viene stampata in 2.500 esemplari, distribuita in ambito aeronautico ed a chi ne faccia richiesta.

In 1ª di copertina:

"Le donne ed il Volo", Opera pittorica di Marcella Mencherini,
Museo Aeronautica Vigna di Valle

“Verso il nuovo Anno: 61° dell’ANUA”

Con questa edizione il Corriere conclude le pubblicazioni del 2011. Un anno denso di problemi che, per quanto distanti dal mondo aeronautico, meritano un richiamo anche in questa sede, per l'interesse generale che essi stimolano nei riguardi delle umane attività:

- il disastro nucleare di Fukushima in Giappone ed il disastro petrolifero nel Delta del Niger sono due tragici esempi per l'impatto sulle esigenze ambientali;
- le difficoltà dell'economia europea, con banche nazionali che rischiano il fallimento e l'incapacità delle industrie di offrire adeguate opportunità di lavoro, soprattutto ai giovani, sono ulteriori indici di una grave crisi.

Gli esperti dicono che basta un minimo di razionalità per capire che, per affrontare con probabilità di successo sia gli aspetti economico-occupazionali e sia gli aspetti ambientali-climatici della crisi in corso, bisogna fare esattamente il contrario di quanto si è tentato di fare sino ad ora. Occorre cioè indirizzare il sistema economico-produttivo a sviluppare i settori che riducono l'inquinamento e il consumo di risorse, in particolare quelle energetiche. Ciò detto, quale pura annotazione e nello spirito di chi vede le Associazioni come tramite fra l'Istituzione da cui derivano e la società che le circonda, rientriamo nei fatti di casa nostra.

In questo 2011 l'ANUA ha compiuto sessanta anni di vita dedicata al mantenimento di legami, valori e tradizioni fra gli appartenenti alla Forza Armata in servizio o in quiete e con le famiglie di chi dall'Aeronautica Militare è “volato in alto”. L'incontro del 5 novembre presso il Museo Storico di Vigna di Valle ha voluto, appunto, dare rilievo al bel compleanno.



Nella foto, il benvenuto del Col. Mondini agli 80 Soci ANUA guidati dal Presidente Majorani. Di spalle in prima fila da sinistra gli illustri Soci Onorari, Generali Tricomi, Bartolucci e Ferracuti, con alla destra il Cappellano dell'ANUA.

Dagli Ufficiali, dalle Dame d'Onore e dai generosi sostenitori, l'ANUA ha ricevuto contributi di pensiero e questo Corriere articoli che hanno arricchito i contenuti delle pubblicazioni e resane interessante la lettura. A tutti un grazie doveroso e sincero.

L'ultimo bimestre dell'anno è caratterizzato da ricorrenze particolarmente significative per la comunità aeronautica e per l'intera comunità nazionale, oltre ovviamente alla universalità del Santo Natale e del volgere di un Nuovo Anno. Il 4 novembre, Giornata dell'Unità Nazionale e delle Forze Armate, in ricordo della fine della Prima guerra Mondiale, è stata l'unica festa nazionale che, istituita nel 1919, abbia attraversato le età dell'Italia liberale, fascista e repubblicana. Ridotta a festa mobile nel 1977, con lo scopo di aumentare il numero di giorni lavorativi, tornò poi, con la Presidenza della Repubblica di Carlo Azeglio Ciampi a celebrazioni ampie e diffuse. In occasione del 4 novembre si è reso solenne onore al Milite Ignoto, presso l'Altare della Patria, ed ai centomila caduti nella guerra del '15-'18, le cui salme sono custodite al Sacro di Redipuglia.



Ricordi del passato e problemi del presente invitano alla prudenza ed alla presenza vigile e generosa nella vita sociale. Per questi scopi ci si auspica che appropriati stimoli possano derivare sia dalle varie celebrazioni, che, in particolare per la comunità aeronautica, dalla protezione che questa intende invocare alla Madonna di Loreto, nella tradizionale ricorrenza a Lei dedicata il 10 dicembre.

Come potrebbe questo “editoriale” di fine anno non fare riferimento al Santo Natale ed alle speranze di pace e benessere auspicabili per il nuovo anno 2012?

E' difficile trovare parole appropriate e che abbiano credito sicuro, ma lo sforzo di contribuire negli intenti migliori è sintetizzato anche nella immagine di copertina che, dedicata alle donne del Volo, avvalorà l'auspicio di una più compiuta identità.

Auguri, Auguri, Auguri.
(Mario Tancredi)

In questo numero:

Editoriale

Avvicendamento ai Vertici della Forza Armata 3

Post flight Tour Astronauti ESA 4



Tavola rotonda sulla Condizione Militare 4

L'aereo dei sogni (Boeing 787) 5

14 nuovi radar per l'AM 6

Vivo per Miracolo 6

Notizie al Volo 7

Gli 85 anni del 2° Stormo 7

Esercitazione Grifone 7

Operazioni AM in Libia 8



Il Sole dei Lupi 8

Centro Studi

L'Aeronautica militare nel Programma San Marco (A. Pagliuca, G. Orsi) 9



Grandi Temi della Scienza (A.P.) 11

Rivoluzione Climatica (N. Minafra) 12

L'Ala incombustibile (G.P. Canham) 14

Cartografia aeronautica della Grande Guerra 16

In questi mesi ricordiamo... 17

Tour Autunnale ANUA 19

Dame d'Onore 20

Presente e Passato

Il Mio Giro del Mondo (G. Bertolaso) 21

Sui Cieli di Spagna (Marescalchi – Bedeschi) 22

Fakruna – 196ª Squadriglia RML (A. Pasquali) 24

I nostri Novantenni

Il Gen. Peroni (G.B. Cersosimo) 26

I Voli della Vita

Gen. Daniele Tei; Gen. Enzo Tramonti 28

Dalle Sezioni Territoriali 30

Milano: Cambio al vertice del Comando 1ª Regione Aerea 30

Taranto: Cerimonia di Cambio Comando alla SVTAM 31

L'Avvocato risponde 32

Lettere al Direttore 32

Lettera aperta del Comm. Giovanni Grisafi 32

Avvicendamenti ai vertici della Forza Armata

Il 5 settembre 2011 nella sala *Madonna di Loreto* di Palazzo Aeronautica in Roma, si è svolta la cerimonia di passaggio di consegne per l'incarico di Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica tra il **Generale di Squadra Aerea Maurizio Lodovisi, Sottocapo uscente, e il pari grado Generale Roberto Corsini, Sottocapo subentrante**. Alla cerimonia hanno partecipato i Capi Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica, i Comandanti degli Alti Comandi e una rappresentanza del personale militare e civile dello Stato Maggiore.

Il Generale Lodovisi, chiamato ad assumere l'incarico di Comandante Logistico, ha ripercorso nel suo discorso la propria esperienza nell'incarico di Sottocapo evidenziando "la soddisfazione per il lavoro svolto e per il supporto ricevuto dal personale dei Reparti".

Il Generale Corsini – riporta l'AM sul suo sito – dopo aver espresso il suo sentito ringraziamento per il prestigioso incarico, si è dichiarato sicuro del fatto che potrà contare, per il raggiungimento degli obiettivi assegnati, sullo staff di elevatissima professionalità dello Stato Maggiore, nonché sulla collaborazione degli Alti Comandanti", sottolineando "l'importanza di dare ascolto alle aspettative delle nuove generazioni".

Il Capo di SMA, Generale Giuseppe Bernardis, intervenuto a chiusura della cerimonia, "ha sottolineato la lealtà e la professionalità con cui il Generale Lodovisi ha collaborato con lui per il bene della Forza Armata", e ha augurato ai due Comandanti di "continuare a conseguire, nei rispettivi incarichi, i successi personali e professionali di cui è costellata la loro carriera".

Generale Squadra Aerea Maurizio Lodovisi

Nato a Camugnano (Bologna) nel 1953, proviene dai Corsi Normali dell'Accademia Aeronautica di Pozzuoli (Napoli), frequentata negli anni 1972-75 con il corso 'Nibbio III'. Il 1° Luglio 2009 è promosso Generale di Squadra Aerea.

Dal 1° Novembre 2009 al 17 Febbraio 2010 ha svolto l'incarico di Vice Comandante della Squadra



Aerea di Roma. Dal 18 Febbraio 2010 al 5 Settembre 2011 è stato Sottocapo di Stato Maggiore dell'A.M.. Dal 6 Settembre 2011 ha assunto l'incarico di Comandante Logistico. Ha all'attivo circa 5.000 ore di volo su più di 50 diversi tipi di velivoli sia ad ala fissa che rotante.

E' sposato ed ha due figli.

Generale Squadra Aerea Roberto Corsini

Il Generale Roberto Corsini, nato a Cividale del Friuli (Udine) il 9 Agosto 1954, proviene dai Corsi Normali dell'Accademia Aeronautica di Pozzuoli (Napoli), dove ha frequentato il corso 'Orione III'. ha frequentato i corsi Normale e Superiore presso la Scuola di Guerra Aerea (Firenze), il Nato Defence College (Roma), l'Air War College (Maxwell – Montgomery AL – USA), e il Senior International Defence Management Course (Monterey CA – USA).

Il Generale Corsini ha conseguito la laurea di primo livello in "Scienze Aeronautiche", la laurea specialistica in 'Scienze Internazionali e Diplomatiche', e il Dottorato in Scienze Strategiche presso l'Università di Trieste. Ha totalizzato oltre 3.300 ore di volo esclusivamente su velivoli da combattimento.



Post-Flight Tour degli Astronauti ESA

A quattro mesi dal rientro a Terra dopo le missioni STS-134 e MagISSTra, il Col. Vittori e l'ing. Nespoli, astronauti ESA, danno il via al post-flight tour italiano. Di seguito se ne riporta un breve resoconto.

(fonte: SMA - Ufficio Pubblica Informazione - Roma - Ten. Col. Morgan Brighel)

20/09/2011 - La conferenza stampa di apertura del post-flight tour delle due missioni che hanno tenuto alto l'interesse di tutta la comunità scientifica in questi ultimi mesi si è tenuta nella sede dell'Agenzia Spaziale Italiana (ASI) di Villa Grazioli, a Roma, alla presenza del Presidente dell'Agenzia, ing. Enrico Saggese, del Direttore dell'ESRIN di Frascati Volker Liebig, del Generale di Divisione Aerea Carlo Magrassi e del Presidente dell'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare Roberto Petronzio.

Con il Colonnello dell'Aeronautica Militare e astronauta dell'ESA Roberto Vittori e gli altri colleghi della STS-134 - Gregory Johnson, Michel Finke, Andrew Feustel e Gregory Chamitoff - al tavolo dell'ASI erano seduti anche Paolo Nespoli e Chaterine Coleman, con i quali, a maggio, avevano condiviso gli angusti ambienti della Stazione spaziale internazionale. Nespoli e "Cady", infatti, come membri dell'Expedition 26-27, erano a bordo della Stazione Spaziale dal Dicembre 2010, e hanno trascorso gli sgoccioli della loro missione semestrale nello spazio con Vittori e i suoi compagni. Oggi come allora, il gruppo di astronauti si è ritrovato insieme per un breve ma intenso tour che toccherà molte città italiane per presentare i risultati scienti-



fici dell'attività svolta nello spazio. Poche ore prima, la delegazione era stata ricevuta nella sede di Castel Gandolfo dal Pontefice Benedetto XVI, al quale è stata riconsegnata la medaglia affidata al Colonnello Vittori prima della partenza e passata in consegna a Nespoli nel corso della storica in-flight call del 21 maggio. Il Generale Magrassi, nel corso del suo intervento, ha sottolineato la grande attenzione che l'Aeronautica Militare, in virtù della sua competenza ambientale, ha sempre rivolto allo spazio come un dominio complementare a quello aeronautico, all'interno del quale assicurare, in linea con i compiti istituzionali assegnati, l'esercizio del "potere aerospaziale" per scopi difensivi e di sicurezza del Paese. Un risultato raggiungibile soltanto mediante "un'azione sinergica con gli altri attori che calcano la scena del settore aerospaziale, in primis ASI ed ESA [...]". Il Colonnello Vittori, da parte sua, ha voluto sintetizzare nello slogan "Spazio-Italia 2011" il ruolo di assoluto protagonista che il nostro Paese, con il contributo determinante dell'Aeronautica Militare, ha giocato quest'anno sulla scena aerospaziale internazionale: due astronauti italiani contemporaneamente presenti sull'ISS, il fondamentale contributo scientifico e industriale fornito al completamento della Stazione, l'importante partecipazione ai principali esperimenti in orbita, tra cui l'AMS-02, sono solo alcuni dei risultati raggiunti, che fanno ben sperare per il futuro. Nell'ambito della conferenza stampa, infine, è stato presentato il libro "STS-134 Endeavour. L'Azzurro oltre il cielo", di Paolo D'Angelo e Giorgio Di Bernardo, voluto dall'Aeronautica Militare per sottolineare un successo, anche italiano, che si innesta su un glorioso passato, un solido presente e un futuro di grandi aspettative per il nostro Paese nel campo aerospaziale.



"La Condizione Militare nella società contemporanea"

Tavola Rotonda organizzata dall'ANUA, con il patrocinio dell'Aeronautica Militare, presso la Casa dell'Aviatore, lunedì 21 nov 2011 (ore 0900 - 1300).

Dopo l'intervento di apertura del Presidente Gen.S.A. Mario Majorani sono previsti, con il coordinamento del Brig. Gen. CCRn G. Lucchese, i seguenti interventi:

- "Considerazioni sull'etica militare" (Gen. Isp. Capo CCRn F. LANDOLFI, Capo Corpo Comm.to).
- "Lo status del personale militare" (Dottor Silvestro RUSSO, Consigliere di Stato).
- "Formazione militare ed esigenze d'impiego" (Gen. SA P. PREZIOSA, Com.te Generale delle Scuole AM).
- "La specificità del militare nella società contemporanea" (Brig. Gen. AARAN Federico SEPE).
- "L'esecuzione dell'ordine; aspetti penali" (Dr. A. INTELISANO, Procuratore Generale Militare della Cassazione).

Nell'occasione viene presentato il libro "La condizione militare nell'ordinamento delle Forze Armate"

del Brig. Gen. CCRn Antonino LO TORTO. La direzione del Corriere si riserva di pubblicare gli interventi nei prossimi numeri.



L'Aereo dei sogni Boeing 787 Dreamliner consegnato al Giappone il 27 settembre 2011

Il Boeing 787 Dreamliner è il primo *aereo di linea* a essere realizzato con una elevata percentuale di *fibra di carbonio* (oltre il 50%). La novità risiede nel fatto che la fusoliera è interamente in fibra di carbonio con parti in titanio atte a rinforzare la struttura. L'utilizzo massiccio di questo materiale ha permesso di risparmiare più del 20% del peso rispetto a un *aereo* tradizionale di pari grandezza, in alluminio. La diminuzione del peso, congiunta all'ottima *aerodinamica* e a nuovi motori, permette al **B787** un elevato risparmio del combustibile rispetto ai tradizionali aerei di linea in *alluminio*, ragion per cui le maggiori compagnie hanno subito scelto, per il rinnovo delle proprie flotte, proprio il B787. Inoltre il grado di deterioramento della fusoliera, solitamente dovuto alla corrosione per un aereo in alluminio, è notevolmente inferiore, il che si traduce per il vettore in elevati risparmi di manutenzione, sia ordinaria che straordinaria. Grazie all'elevata resistenza garantita dalla fibra di carbonio, si è potuta alzare la pressione interna, portandola a una quota pari a 1 800 *m*, rispetto ai 2 400 *m* di un aereo tradizionale. È anche aumentato il tasso di *umidità*, che arriva al 15%: ciò si traduce in una migliore comodità per i passeggeri, soprattutto nelle lunghe percorrenze. La carboresina non è un buon conduttore e per questo motivo si crea il problema di isolare la zona interna dalla folgorazione. Per

far ciò si è provveduto a installare nello strato più esterno della fusoliera uno strato di fibre di rame, così da realizzare una *gabbia di Faraday*.

Un'altra caratteristica di questo aereo è l'ala, che, oltre a essere interamente in fibra di carbonio, ha un elevato allungamento, per ridurre la *resistenza indotta*. Questo si traduce in atterraggi e decolli più brevi, e permette al B787 di atterrare anche su piste molto corte. Un'ulteriore e particolare caratteristica è data dal processo produttivo. Infatti la "pelle" della fusoliera viene fabbricata in soli cinque pezzi (one piece barrel) poi uniti tra loro. Un normale aereo in alluminio è invece assemblato in molti pezzi. Il fatto di produrre le fusoliere in soli cinque pezzi conferisce loro maggiore rigidità e maggiore resistenza.

Alenia Aeronautica è pienamente impegnata nel nuovo programma Boeing per questo avanzato bireattore di linea di medie dimensioni producendo le sezioni centrale e centro-posteriore della fusoliera, ed il piano di coda orizzontale dell'aereo, cioè il 14% dell'intera struttura. Alenia Aeronautica realizza le componenti del velivolo con impianti, macchinari e con un processo produttivo di nuova concezione.

Quattordici nuovi radar in Italia

Nuovi impianti radar per potenziare la rete operativa dell'Aeronautica militare italiana ed integrarla ancora di più nella catena di comando, controllo, comunicazione ed intelligence dell'Alleanza atlantica. Dodici sistemi *Fixed Air Defence Radar (FADR) RAT31-DL* sono stati commissionati alla Selex Sistemi Integrati, società del

gruppo Finmeccanica, e sono in via d'installazione in altrettanti siti dell'AMI sparsi in tutta Italia. Ad essi si aggiungeranno anche due sistemi configurati nella versione

mobile *DADR (Deployable Air Defence Radar)* che saranno consegnati entro il 2013. Nel box in basso la situazione attuale della rete radar nazionale.

Il radar Selenia RAT-31 si è rivelato essere uno dei migliori (se non il migliore in assoluto) al mondo fra gli apparati dedicati alla difesa aerea della NATO e delle più importanti aeronautiche mondiali. In Italia, nell'ambito dell'Aeronautica Militare, equipaggia:

- CAOC di Poggio Renatico (PIOPPPO)
- 21° GRAM di Poggio Ballone (QUERCIA)
- 22° GRAM di Licola (BARCA)
- 32° GRAM di Otranto (VOLPE)
- 34° GRAM di Mezzogregorio (CAMPO)
- 112^a Sq. R.R. di Mortara (PUMA)
- 113^a Sq. R.R. di Concordia sagittaria (PEDRO)
- 114^a Sq. R.R. di Potenza Picena (BRACCO)
- 115^a Sq. R.R. di Capo Mele (TROTA)
- 122^a Sq. R.R. di Borgo Piave (NORMA)
- 123^a Sq. R.R. di Capo Frasca (MIRTO)
- 131^a Sq. R.R. di Jacotenente (FUNGO)
- 132^a Sq. R.R. di Capo Rizzuto (SILA)
- 133^a Sq. R.R. di S. Giovanni Teatino (FIONDA)
- 134^a Sq. R.R. di Lampedusa (TURCO)
- 135^a Sq. R.R. di Marsala (MORO)



Il nuovo Radar RAT 31 DL

Una storia da leggere:

Una firma molto nota ai lettori del Corriere stimola la lettura di un nuovo racconto sul suo passato



Vivo per miracolo, fa seguito alle altre precedenti opere: **La mia vita col Mustang** dove racconta le eccitanti avventure col più famoso caccia della Seconda Guerra Mondiale quando era allievo e poi istruttore nelle Scuole della Sardegna. **La mia vita in Aeronautica Militare** è un più ampio excursus dei sei anni passati con le stellette dove vengono raccontati fatti vissuti in prima persona od osservati dall'autore nei vari aeroporti frequentati. Comprende anche la descrizione, con foto originali, di alcuni tipi di aerei militari soprattutto stranieri ormai scomparsi dalla scena mondiale. **Le avventure di un pilota nella Compagnia di Bandiera** comprende invece il ventennio trascorso come pilota ma soprattutto come comandante volando con gli aerei dell'Alitalia. Episodi belli o meno belli ma tutti assolutamente veri raccontati senza fronzoli o fantasie sia per quanto riguarda la condotta dei vari velivoli ma anche le particolarità di contorno.

Notizie al **V**olo



Gli 85 anni del 2° Stormo

Il 9 settembre scorso si è svolta sull'aeroporto di Rivolto (UD), alla presenza del Comandante delle Forze da Combattimento dell'AM, Gen. Roberto Nordio, la cerimonia per l'85° anniversario della costituzione del 2° Stormo, il più antico degli Stormi dell'Aeronautica Militare. L'evento ha visto l'incontro di tutti coloro che, nel corso degli anni, hanno prestato servizio in questo Reparto, glorioso e storico protagonista dell'aviazione italiana. La celebrazione si è conclusa con un volo di addestramento della Pattuglia Acrobatica Nazionale che, tra il 2002 e il 2007, ha svolto le sue attività alle dipendenze dello Stormo.

L'esercitazione "Grifone 2011"

Si è conclusa, lo scorso 9 settembre, l'Esercitazione di soccorso aereo "Grifone 2011", organizzata dall'AM nell'ambito di un accordo di cooperazione internazionale nel settore della ricerca e soccorso aereo, cui hanno partecipato 12 elicotteri, tre dei quali provenienti da Malta, Francia e Svizzera e 120 soccorritori terrestri. Con una organizzazione nella quale sono state coinvolte oltre 450 persone.

Per la parte italiana hanno preso parte reparti di volo di Aeronautica Militare, Esercito Italiano, Carabinieri, Guardia di Finanza, Polizia di Stato e Servizio urgenze ed emergenze mediche 118 Piemonte. A terra, invece, squadre di ricerca e unità cinofile del Corpo nazionale soccorso alpino e speleologico, che ha anche avuto il ruolo di coordinamento, dei Carabinieri, della Guardia di Finanza e del Corpo Forestale dello Stato. Presente anche personale del Corpo ausiliario delle infermiere volontarie della Croce rossa italiana e del 118 Piemonte, che hanno svolto



sia funzioni di posto medico avanzato per l'esercitazione, sia di presidio primo soccorso in caso di reali esigenze per il personale partecipante.

Coinvolta anche la locale Protezione civile, che ha operato nell'ambito di una struttura di coordinamento attivata a fini esercitativi dalla Provincia e dalla prefettura di Verbano-Cusio-Ossola.

L'esercitazione si è sviluppata in una struttura allestita presso l'avio-superficie di Masera (Verbano-Cusio-Ossola), trasformata per l'occasione in un piccolo aeroporto mobile dotato di tutti i servizi logistici e di assistenza al volo (torre di controllo, comunicazioni satellitari, tende campali, alloggi, antincendio etc).

Da segnalare che per la prima volta una di esercitazione di questo genere è stata pianificata e condotta da un campo base isolato: tale situazione, infatti, potrebbe verificarsi nella realtà proprio nei casi di gravi calamità naturali o in occasione di particolari grandi eventi (summit internazionali, G8 e simili).

Il colonnello Giovanni Franchini, direttore dell'esercitazione e capo del Centro coordinamento soccorso del Comando operazioni aeree dell'AM di stanza a Poggio Renatico (FE), ha fra l'altro, dichiarato: "Per essere pronti a intervenire sempre e in ogni situazione ambientale dobbiamo addestrarci, di giorno e di notte, facendo leva sulla grande esperienza maturata anche nei contesti operativi fuori dai confini nazionali e sul continuo sviluppo delle tecnologie in dotazione ai nostri equipaggi".

“Unified Protector”. Le operazioni dell’AM in Libia

Dal 31 marzo, giorno in cui la Nato ha assunto il comando delle operazioni militari dell’Operazione “Unified Protector”, gli assetti dell’AM chiamati a intervenire sono stati schierati presso la base aerea di Trapani Birgi, sede del 37° Stormo e del Task Group Air, l’unità operativa costituita dall’Aeronautica Militare. Da questa base sono decollati gli Eurofighter 2000 Typhoon del 4° e del 36° Stormo), i Tornado IDS del 6° Stormo e i Tornado ECR del 50° Stormo, gli AMX Ghibli del 32° e del 51° Stormo.

Più recentemente sono intervenuti nelle operazioni anche gli UAS, velivoli senza pilota..

Oltre a questi aerei, riporta il sito WEB dell’AM, si debbono aggiungere i caccia intercettori F-16 Fighting Falcon del 37° Stormo, che, assicurando la necessaria sicurezza nello spazio aereo dell’operazione, ai primi di settembre avevano già effettuato più di 1.000 delle 5.000 ore di volo realizzate.



Un libro dedicato alla commovente storia del padre di un “Turbinotto” (Romualdo Molinari)



Questa è la storia di Anatolio, o meglio questa è la versione romanzata di un personaggio realmente esistito, morto a Roma il 6 gennaio 1971.

Egli ha vissuto in prima persona la realtà dei regimi totalitari del Novecento, ideologicamente contrapposti: quello stalinista e quello nazifascista.

Di famiglia italiana trapiantata ad Odesa, nella Russia meridionale, si fa coinvolgere ingenuamente in una attività di spionaggio e viene deportato in Siberia. Scampato miracolosamente all’esperienza dei gulag, segnato nel corpo, ma ancor più nell’anima, con la sua famiglia cerca pace e lavoro in Italia negli anni del fascismo.

Estremamente diffidente nei confronti del genere umano, riesce in un primo tempo a tenersi lontano da ogni coinvolgimento politico, ma la tragedia che si abbatte sull’Europa e la conseguente guerra civile lo vedono infine nei panni di partigiano.

Non c’è in Anatolio l’intento di giudicare i fatti della storia e di cercare di mettersi dalla parte della “verità”.

Tutto intorno a lui “accade” e le sofferenze e il dolore hanno un peso per lui sempre e dovunque uguale.

E’ un uomo in fuga dai totalitarismi, che trova forse tregua nell’Italia post-bellica e repubblicana.

In copertina: illustrazione di Alessio Zuzolo

Il progetto San Marco: Apripista per tutte le attività spaziali italiane

Ricordando il prof. Luigi Broglio nel centesimo anniversario della sua nascita 11/11/1911

Il Progetto San Marco venne concepito nei primi anni 60 dal Prof. Luigi Broglio, Direttore della Scuola di Ingegneria Aerospaziale dell'Università di Roma e poi del Centro Ricerche Aerospaziali (CRA) dello stesso Ateneo, ente a cui venne affidata la gestione del programma. L'Aeronautica Militare sin dagli inizi fu direttamente interessata alla collaborazione nel Progetto (il prof. Broglio infatti era anche un eminente Ufficiale del Genio Aeronautico). Il Progetto si prefiggeva lo scopo di realizzare un poligono italiano "mobile" per il lancio di vettori satellitari e di missili sonda, da dislocare in zona equatoriale. Ciò in quanto, per ragioni di meccanica celeste, solo da un poligono situato sulla linea dell'equatore è possibile ottenere in modo diretto orbite satellitari di qualsiasi inclinazione. Dopo una intensa attività ventennale, che vide inframmezzati anche lanci per conto degli USA e di UK, il Progetto San Marco, a partire dalla metà degli anni 80 subì una lunga battuta di arresto che, nonostante i numerosi tentativi di rivitalizzazione si è prolungata sino al presente. D'altra parte, il tempo e l'avvento di nuovi lanciatori, con ben altre capacità di carico, ma soprattutto i nuovi indirizzi impressi alle attività spaziali nazionali hanno reso obsoleto e antieconomico il Progetto. Rimane la genialità dell'idea e il dato storico di essere stati il primo Paese occidentale, dopo gli USA, ad entrare con un proprio progetto, piccolo ma originale, nel club dello spazio. Per quanto attiene all'apporto dell'A.M. al Progetto si evidenzia che:

- il CRA era ospitato nell'Aeroporto dell'Urbe e utilizzava rilevanti apparecchiature tecnico-scientifiche rese disponibili dalla F.A.,
- il personale A.M. ha partecipato alla concezione ed alla realizzazione del Poligono in Kenya, continuando a fornire il proprio indispensabile apporto fino al termine delle attività operative.

Sull'argomento ospitiamo di seguito una interessante testimonianza del Gen. Isp. Capo Gennaro Orsi, che è stato a lungo collaboratore del Prof. Broglio ed è quindi un profondo conoscitore dell'impresa San Marco.

(a.p.)



Intervista al Generale Ispettore Capo Gennaro Orsi

Come hai conosciuto il Gen. Broglio?

Alla fine del servizio di leva lasciai la Scuola di volo a Brindisi, ripresi gli studi all'Università di Napoli dove mi laureai in Ingegneria Meccanica, partecipai al Concorso per Tenente G.A.r.i. in S.P.E. e, dopo la prima assegnazione alla 3^a A/B fui inviato a seguire il Corso di laurea alla Scuola d'Ingegneria Aerospaziale diretta dal prof. Luigi Broglio.

Dopo il Corso fui trasferito alla Direzione di Armaereo dove il Capo del Reparto Studi era l'allora Col. Luigi Broglio ed io ebbi la possibilità di seguirlo anche all'Università.

Come si è sviluppata la collaborazione Aeronautica-Università nel campo aerospaziale?

Broglio sviluppava studi presso la Scuola, in particolare per gli americani, e fra questi c'era un Programma della NASA, interessata ad acquisire dati dell'alta atmosfera, con esperimenti che prevedevano una serie di lanci suborbitali da realizzare anche in Italia. Con questi lanci veniva rilasciato, a partire da una certa quota e per una lunga traiettoria, del sodio o litio vaporizzato formando una nube che espandendosi dava nei pochi minuti precedenti l'alba o dopo il tramonto dati collegabili a quelli da determinare. Per effettuare questi lanci fu possibile utilizzare il poligono di Salto di Quirra in Sardegna per cui l'Aeronautica fu direttamente interessata.

Come nacque l'idea del programma San Marco presentato da Broglio?

Broglio voleva costruire un poligono per lanci orbitali che ritenesse fondamentale per entrare nel mondo dello spazio e, nell'impossibilità di realizzarlo nel Mediterraneo, ebbe l'idea di poterlo costruire con la caratteristica della mobilità in modo da posizionarlo ad una certa distanza dalla costa di un Paese consenziente. Presentò questa idea insieme a quella per lo studio dell'alta atmosfera, di specifico interesse della NASA, ma con un sistema geniale costituito da un satellite che, per un tratto della sua orbita, attraversando quelle zone da esplorare, potesse rilevare i dati collegabili allo studio delle caratteristiche da determinare in modo migliore per qualità e numero. Il satellite sarebbe stato costruito con un leggero guscio sferico nel cui interno la massa più pesante risentiva degli effetti della decelerazione con spostamenti direttamente proporzionali alla resistenza aerodinamica e misurabili con un'estrema precisione da uno strumento battezzato "bilancia Broglio". Il progetto prevedeva inoltre di posizionare il poligono in una zona equatoriale e questo avrebbe sfruttato al meglio i risultati, anche per altri scopi e con un maggior numero di rilevamenti, perché la stazione ricevente del poligono, unica e sufficiente, veniva sorvolata ogni ora e mezza circa dal satellite che ne poteva scaricare tutti i dati raccolti lungo l'intera orbita.

Quali erano i problemi da risolvere in un programma così ambizioso?

I due problemi più importanti crono rappresentati dai costi e dalla disponibilità di personale, e in particolare di quello da addestrare per la squadra di lancio, ma non bisogna dimenticare che la realizzazione e la gestione di un poligono in mare era una novità con un grosso punto interrogativo.

Quali furono i criteri d'impostazione del progetto e come si riuscì ad avviarlo?

L'installazione di un poligono di quel tipo presupponeva la disponibilità di alcuni elementi trasportabili via mare e fu previsto di impiegare due piattaforme, una per accogliere il lanciatore ed il relativo locale di assemblaggio del veicolo e un'altra che contenesse il centro di controllo e comando a distanza per il lancio oltre gli alloggi e servizi logistici per il personale. A questi due elementi mobili se ne potevano aggiungere altri con piccoli tralicci, installabili dalle piattaforme stesse, per gli impianti dei servizi e per quelli dei rilevamenti radar. L'ENI alienò una piattaforma, lo Scarabeo, che impiegava nel Sinai per perforazioni petrolifere e questa fu trasportata a Taranto per essere adattata, prima come base di lancio di razzi sonda, per dimostrare la fattibilità del progetto, e da trasformarsi dopo nella configurazione finale prevista. L'Esercito americano aveva fatto costruire un sistema di due piattaforme rettangolari di dimensioni circa 100x30 (metri) da adoperare come molo di attracco delle navi in zone dove non esistevano porti in modo da poter trasferire materiale a terra con una teleferica.

Gli Americani offrirono in uso al programma, praticamente a costo zero, una di queste piattaforme che si dimostrò molto idonea sia come base di lancio che per le necessità di dover imbarcare gli stadi del veicolo dalla nave, e si decise di trasferirla a La Spezia dove furono eseguiti i primi ed essenziali lavori di adattamento. Con la crisi di Cuba nell'autunno del '62, insieme allo smantellamento delle basi missilistiche in quella isola, fu disciolta la 36^a A/B e l'Aeronautica mise a disposizione tutto quello che poteva e, in particolare, oltre agli equipaggiamenti di supporto, soprattutto il personale.

Quali furono gli sviluppi del programma?

Dopo i primi studi che stabilirono le possibili zone idonee all'installazione del poligono e una visita sul posto in Kenia con una campagna idrografica che sanzionò la validità della zona prescelta, si svilupparono le modifiche sullo Scarabeo,

che poi si chiamò Santa Rita e, all'inizio del '64, dopo un'avventurosa traversata nel Mediterraneo, con un fortunale che richiese di sganciare per qualche tempo il cavo di rimorchio,

la piattaforma arrivò nell'area stabilita per l'allestimento del poligono. Purtroppo per un danno provocato, verosimilmente durante quel fortunale, su uno dei 27 motori che azionavano l'impianto di sollevamento della piattaforma si dovette rimorchiarla a Mombasa per la riparazione, per poi riportarla nella zona del poligono dove nella primavera del '64 fu realizzato il programma di lancio dei razzi sonda. In questo stesso periodo il personale prescelto per costituire la squadra operativa per il lancio del vettore Scout si trovava già negli Stati Uniti per l'addestramento che si con-

cluse nel Dicembre del '64 con il primo lancio orbitale dal poligono di Wallops Island (Virginia) e ciò permise di qualificare sia il personale per le operazioni di lancio che il funzionamento del satellite trasferito dall'Italia. La piattaforma, che a La Spezia aveva subito le prime trasformazioni di adattamento per alloggiare la base di lancio, fu battezzata San Marco e trasportata nel Kenia dove fu organizzato un cantiere nel porto di Mombasa, con un'impostazione di lavoro tutta italiana, per completare l'allestimento delle due piattaforme e delle strutture per gli impianti di servizio.

Nel Novembre del '66 fu possibile iniziare l'installazione del poligono e il 26 Aprile del 1967 fu effettuato il primo lancio dal poligono.

Quale fu il contributo principale dell'Aeronautica nel programma?

Ho già detto che uno dei punti critici per la realizzazione del programma era rappresentato dalla necessità di personale idoneo ed in questo contesto la partecipazione dell'Aeronautica fu molto importante, per non dire essenziale. Lo spirito di Corpo che ci

univa e l'impegno che ognuno di noi dedicava al programma con la flessibilità d'impiego ad operare dove c'era bisogno ci permise di affrontare anche problemi che erano di specifica caratteristica navale.

Comunque fra i vari settori che furono ricoperti dal personale dell'Aeronautica merita un particolare commento al contributo fornito dalla squadra di lancio con la fattiva partecipazione di uomini già operatori nell'attività della 36^a A/B, sia pure per un altro veicolo, e credo di poter dire che in questo caso tale contributo fu determinante per il raggiungimento del risultato del primo lancio, almeno per i tempi veramente ristretti nei quali fu condotta quella impresa.

(a cura di Angelo Pagliuca)



I GRANDI TEMI DELLA SCIENZA: ovvero perché non sprofondiamo nel pavimento?

Succede spesso che lo studio dei materiali comuni che ci circondano sia considerato futile e poco interessante. Tuttavia non si può dubitare dell'importanza di un tipo di scienza "più alla buona" che si occupi delle cose che rispondono alle normali esigenze quotidiane. Ogni oggetto fisico con cui veniamo a contatto è fatto di un qualche tipo di materiale e, in grande misura, la sua forma, il suo comportamento e le sue proprietà dipendono dalla natura di quel materiale. Sebbene questo appaia ovvio, in realtà solo da pochi decenni la scienza dei materiali ha raggiunto uno stadio tale da permettere di capire il comportamento di materiali che formano gli oggetti di tutti i giorni. La suddivisione tradizionale dei materiali è sempre stata tra metalli e non metalli. In virtù del continuo miglioramento dei processi metallurgici la tecnologia, fino alla metà del secolo scorso, si è basata largamente sull'uso dei metalli per lo più legati opportunamente tra loro. Essi attualmente non hanno più il monopolio della resistenza. Infatti, alcune delle migliori combinazioni di leggerezza e resistenza, sono offerte oggi da materiali non metallici e i nuovi materiali impiegati in ingegneria hanno caratteristiche, per certi aspetti, più simili al legno e alle ossa che non alle tradizionali leghe metalliche. Se da molto tempo vi erano idee abbastanza precise su "come" si comportavano i materiali, solo agli inizi del secolo scorso è stato possibile dare risposta al "perché". Gli ingegneri erano di solito in grado di prevedere il comportamento di strutture più o meno complesse, anche se talvolta commettevano errori, nel qual caso i ponti crollavano, le navi affondavano e gli aerei precipitavano. Poi si comprese che tutti i materiali sono tenuti assieme dai legami chimici e fisici tra i loro atomi e le loro molecole e la perdita delle loro caratteristiche è dovuta allo "allentamento" di tali legami. I chimici e i fisici hanno oggi tali conoscenze sulla natura dei legami interatomici da poter spiegare senza difficoltà la resistenza e le altre proprietà meccaniche dei materiali. Sono stati introdotti concetti nuovi quali quelli della dislocazione e della concentrazione degli sforzi. L'uomo comune tuttavia è talmente abituato a "non sprofondare nel pavimento" che non si chiede mai il perché. La comprensione di quello che accade nelle strutture semplici e di come esse resistano alle sollecitazioni prese forma soltanto nel XIX secolo grazie ad alcuni studiosi "teorici", che spesso non erano tenuti in grande considerazione. Gli ingegneri "pratici" continuavano a lavorare su base empirica. Ci sono voluti lunghi anni (e una serie di disastri) per convincerli dell'utilità dei calcoli molto precisi sulla resistenza dei materiali. Inoltre si scoprì che calcoli accurati permettevano di costruire strutture con maggiore economia, risparmiando sui materiali con minori rischi. In effetti la differenza principale tra l'ingegnere professionista e il cosiddetto "capomastro" sta non tanto nell'ingegnosità e nell'abilità costruttiva quanto nel capire i problemi connessi con la resistenza e l'energia. Si deve a Newton (1642-1727) la scoperta del principio che ad

ogni spinta deve corrispondere una spinta uguale ed opposta che la equilibra. Se un uomo pesa ad esempio 80 kg e sta in piedi sul pavimento le piante dei piedi esercitano una pressione di 80 kg, contemporaneamente il pavimento deve spingere contro i piedi con una forza di 80 kg; se il materiale non può fornire la corrispondente spinta il corpo sprofonderà nel pavimento, mentre se fornisce una spinta superiore il corpo si solleverebbe. In altre parole per mantenere lo status quo tutte le forze esercitate su un oggetto devono annullarsi a vicenda. Ma se è facile immaginare come un peso eserciti una pressione sul pavimento, come fa il pavimento ad esercitare una pressione sul peso? La risposta a questa domanda non è ovvia. Agli inizi del pensiero scientifico (da Galileo in poi) la tendenza prevalente era quella di affrontare il problema in termini antropomorfici: uomini e animali resistono alle forze meccaniche restituendo le spinte in modo attivo; essi tendono i muscoli e spingono o tirano secondo le circostanze con dispendio di energia. Nei solidi inanimati tuttavia questi processi dinamici sono assenti e solo molti secoli dopo si capì che essi possono resistere alle sollecitazioni quando vengono deformati, cioè quando almeno alcune parti di essi, in una certa misura, si accorciano o si allungano a causa di contrazioni o allungamenti interni. Un materiale completamente rigido non esiste: è solo una questione di misura ma una qualche deformazione c'è sempre, tanto quanto è necessario da sviluppare quelle forze che controbilanciano le sollecitazioni esterne cui è sottoposto. Questo è il processo automatico che caratterizza ogni struttura. Viene di conseguenza da chiedersi come si sviluppano queste forze? Tutti i solidi sotto sforzo contengono una energia potenziale elastica, ogni compressione o trazione comporta un accorciamento o allungamento, per quanto piccolo, del legame chimico tra gli atomi che di cui sono fatti, come in una molla. Questo avviene perché il centro dell'atomo può essere considerato rigido e inoltre in un solido gli atomi generalmente mantengono la loro posizione, almeno fino a quando le sollecitazioni sono limitate. Quindi l'unica cosa che può "cedere" e fornire l'energia per controbilanciare la sollecitazione è il legame interatomico. Sono i legami chimici (spesso di entità notevole) che rendono resistente ed anche elastico l'acciaio. Quando un solido è interamente libero da sollecitazioni meccaniche (cosa peraltro molto rara), questi legami chimici o "molle" si trovano nella loro posizione neutra o di riposo. Da quanto sopra, esposto in termini estremamente semplici, può essere ricavata la risposta alla domanda sul "perché non sprofondiamo nel pavimento". Il passo successivo, per chi volesse approfondire l'argomento, apre un altro capitolo, ben più impegnativo.

(a.p.)



“Rivoluzione Climatica”

L'anomalia climatica del settembre di quest'anno, che ha avuto una temperatura media pomeridiana di 28,4° C, più alta rispetto a quella di luglio, è record degli ultimi 160 anni, ha un po' allarmato la gente ed alcuni amici mi hanno chiesto se è in atto una vera “Rivoluzione Climatica”. In realtà lo sconvolgimento climatico in atto nelle Stagioni e le perturbazioni che diventano sempre più intense e violente nelle regioni delle medie latitudini generano perplessità sull'andamento generale del tempo.

Nel 1974 il dott. Hurd Willett, meteorologo del “MIT” di Boston, aveva previsto una probabile mini-glaciazione tra il 2110 ed il 2140, ossia tra circa un secolo, ma nel frattempo si sarebbe verificata una tropicalizzazione del clima nelle regioni delle medie latitudini tra il 2010 ed il 2030 per poi ricadere negli anni successivi ad una graduale diminuzione delle temperature medie fino al 2110 anno di inizio della sua mini-glaciazione.

Queste previsioni mirabolanti furono ritenute fantasiose dalla maggior parte dei meteorologi di 35 anni fa, ma oggi un po' meno, considerando gli eventi di particolare intensità che si stanno verificando nelle regioni della fascia temperata.

Gli uragani tropicali che sorgono nel golfo del Messico hanno maggiore intensità e si spingono sempre di più verso il Nord America così pure le perturbazioni delle medie latitudini sono sempre più intense e violente e rovesciano notevoli quantità di pioggia in poche ore.

Questa “rivoluzione climatica” in corso è chiamata “Tropicalizzazione verso il Nord”, e la prova più evidente è data dalla diminuzione continua dei ghiacci della calotta polare.

Il mondo scientifico in questi ultimi anni è alla ricerca delle possibili cause che determinano i mutamenti climatici e l'aumento della temperatura terrestre.

Il prof. Ernesto Pedrocchi, ordinario di Energetica al Politecnico di Milano, ha effettuato una ricerca riguardante l'aumento della temperatura terrestre in correlazione con l'aumento di anidride carbonica CO₂ e con l'attività solare.

Egli ha trovato che l'andamento della concentrazione di CO₂ in atmosfera ed il tasso della sua variazione annuale nel corso degli ultimi 25 anni (1980 – 2005) è risultato molto irregolare (Fig. 1) e mostra picchi di

crescita proprio negli anni in cui si è verificato EL NIÑO (sconvolgimento climatico naturale che nasce dalla inversione delle correnti calde e fredde nell'oceano Pacifico).

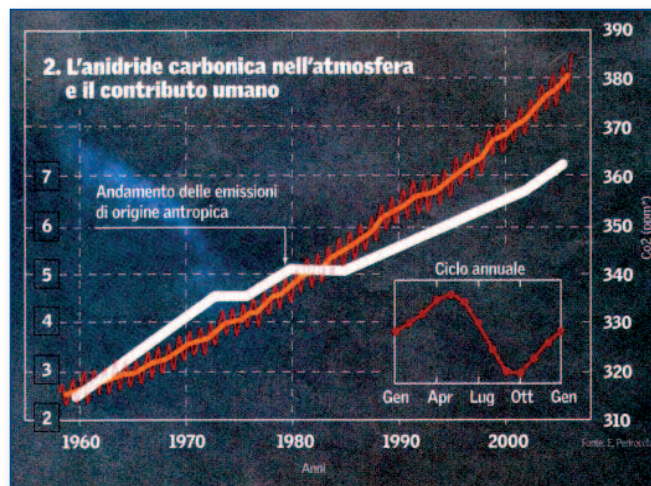


Figura 1

La quantità di CO₂ emessa nell'atmosfera da questo fenomeno è molto più elevata di quella legata alle attività umane e, come emerge dal grafico di Fig. 2, negli ultimi 50 anni l'aumento di CO₂ nell'atmosfera è avvenuto con regolarità e totalmente indifferente rispetto alle grosse variazioni delle emissioni legate alle attività umane.

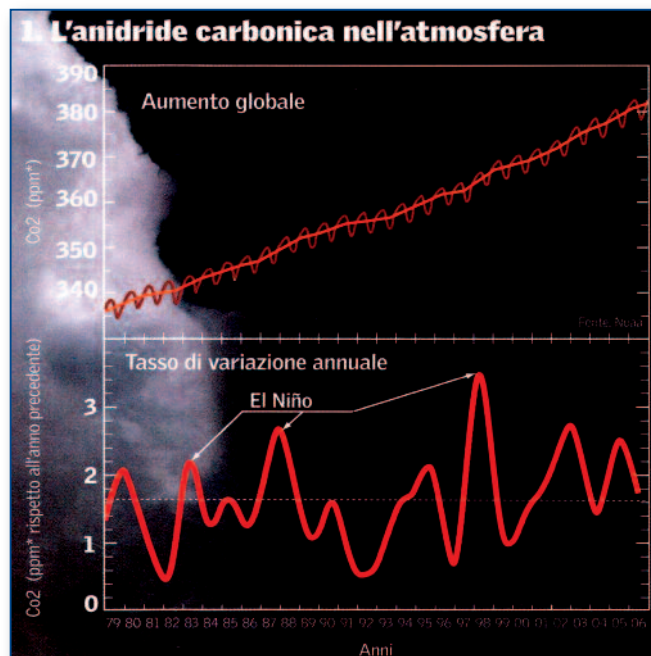


Figura 2 ppm=parti per metro cubo

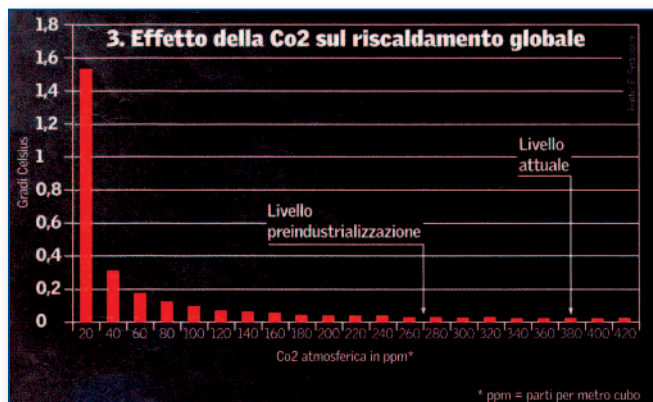


Figura 3

I cambiamenti climatici sono invece in stretta relazione con l'attività solare o meglio con il numero di macchie solari. Questo numero è molto aumentato nel corso degli anni, dal periodo preindustriale ai nostri giorni. In Fig 4 e 5 è evidente la stretta correlazione tra l'attività solare e temperatura terrestre e questo si spiega col fatto che il Sole invia sulla terra il "vento solare", ossia un flusso magnetico che è più intenso quando esso è più attivo. Il vento solare interagendo col campo magnetico terrestre determina una deviazione dei raggi cosmici che favoriscono la formazione delle nubi, le quali schermano la radiazione. Si può quindi dedurre che un numero maggiore di macchie solari determina maggiore intensità di vento solare e minore formazione di nubi è ciò contribuisce all'aumento della temperatura terrestre. In conclusione la maggioranza dei ricercatori concorda nel ritenere che i mutamenti climatici sono in massima parte dovuti a cause naturali nei vari Continenti e poco alle attività umane e solo localmente.

I cambiamenti climatici che potranno verificarsi nei prossimi 20 anni potranno trascinare il Pianeta nella

insicurezza generale: i conflitti saranno combattuti non per motivi ideologici o religiosi, ma per la sopravvivenza e le trasmissioni delle popolazioni verso il Nord si intensificheranno.

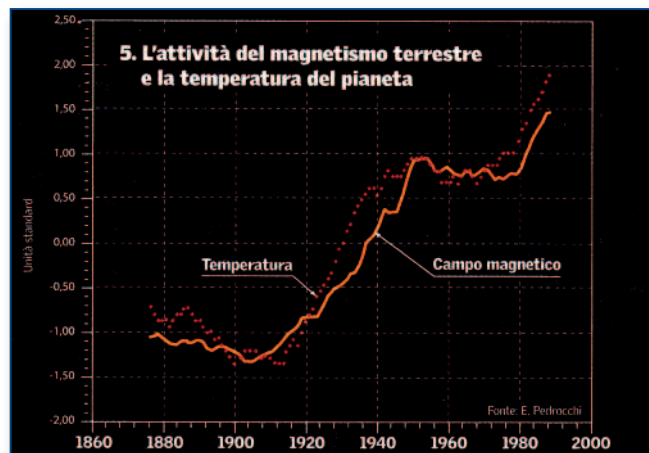


Figura 5

Non è più procrastinabile un accordo internazionale per la salvaguardia dell'ecosistema e per portare aiuti concreti e consistenti alle popolazioni del Sud per combattere la siccità, la carestia e le malattie, e far in modo che possano rimanere a sopravvivere nei loro Paesi.

(Prof. Nicola Minafra)

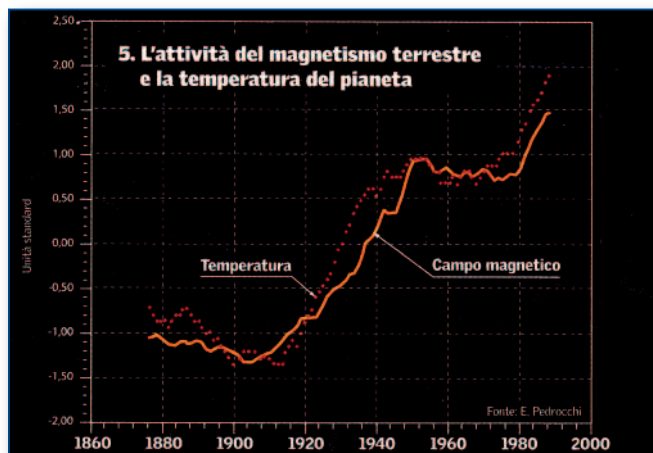


Figura 4



*Comunque vadano le cose
prevediamo un magnifico
Natale 2011.*

ALA INCOMBUSTIBILE

**Guglielmo Paolo Canham
dedica a Giannino Ancillotto,
Aviatore eroe della Grande Guerra,
un avvincente ricordo**



Nell'ottobre e nel novembre 1917, l'Esercito austro-ungarico supportato da sette divisioni germaniche, ebbro del successo di Caporetto, dilaga per il Friuli e per la pianura veneta. Infrange le resistenze italiane sul Tagliamento, supera fiumi, torrenti, fossi in piena. E' una corsa trionfale che travolge le retroguardie italiane. Tuttavia, nell'approssimarsi alle linee di resistenza da tempo fissate da Cadorna, il complesso delle forze avanzanti viene sottoposto a rallentamenti e ad amare perdite. Intanto le difficoltà logistiche aumentano con il crescere delle distanze dai punti di origine dell'offensiva. In montagna ed in pianura, la voce dell'artiglieria italiana ha ripreso vigore e ampi vuoti si aprono nelle file avversarie.

Dopo feroci combattimenti sul Tomatico, sul Valderoa, sul Col dell'Orso, sull'Asolone, il nemico non passa sull'ultima linea del Grappa. In pianura quasi tutti i reparti italiani sono a difesa del Piave. Il battaglione complementare della "Brigata Sassari", estremo reparto di retroguardia, superato insieme a pattuglie del 215° Rgt. Fanteria il ponte della Priula, lo fa saltare, chiudendo l'ultima porta al nemico invasore. Sul Grappa e sul Piave, il Regio Esercito Italiano vince la battaglia di arresto.

Il 2 dicembre, il nemico si ritira dall'unica, modesta testa di ponte ottenuta nell'area di Zenson. La linea del fuoco si è stabilizzata e le forze avversarie adesso si fronteggiano staticamente, però cannoneggiamenti ed assalti continuano.

Per l'osservazione dei movimenti delle truppe nemiche e la correzione dei tiri delle artiglierie, tanto l'Esercito italiano quanto quello austriaco si avvalgono dei campanili rimasti in piedi, ma in breve spostano le loro

preferenze ai palloni frenati, denominati

"draken ballon" o, colloquialmente, "draghi", dai quali si beneficia di un panorama decisamente più vasto.

I "draghi" austriaci sono particolarmente attivi nella zona del basso Piave. Essi vengono contrastati dalla caccia italiana, ma, mancando munizionamento incendiario per le mitragliatrici, gli effetti delle pallottole ordinarie si riducono a modesti buchi e, una volta che il pallone sia a terra, anche le riparazioni con tela gommata sono facili. Si pensa allora di far ricorso a modesti razzi di produzione francese, installati sui montanti delle ali. Il Maggiore Pier Ruggero Piccio sperimenta il sistema ed incendia un "draken". Nei giorni successivi anche il Tenente pilota Giannino Ancillotto (nota biografica a pag. 15) si cimenta con i draghi: entra ed esce da nubi scure e ne fa fuori due.

Ma uno dei draghi è particolarmente attivo e perfezionato. Si innalza quotidianamente da Rustigné (presso Oderzo, circa 9 Km ad Est del Piave) per riferire telefonicamente al proprio comando il risultato delle osservazioni, quasi sempre scatenando una tempesta di fuoco d'artiglieria sull'obiettivo individuato. E sembra proprio invulnerabile. Ad ogni comparsa dei nostri aeroplani da caccia, discende prontamente per risalire non appena i nostri sono scomparsi. Il tutto molto semplicemente: il drago è infatti collegato ad un moderno e veloce verricello che svolge e riavvolge un robusto cavo di acciaio. Ma non basta. In molte occasioni, il drago è protetto da una piccola pattuglia della caccia austriaca che descrive anelli sulla sua verticale, pronta a contrastare l'intervento dei nostri velivoli.

Secondo un ordine di operazioni della 77ª Squadriglia,

per la mattina del 5 dicembre, è previsto che tre velivoli, all'apparire del drago, si portino sulla sua verticale per ingaggiare la caccia austriaca, se presente, mentre un quarto prova ad abbattere il pallone con i razzi. E' freddo quella mattina del 5 dicembre. A tratti nuvoloso. Qualcuno dice che potrebbe anche venir giù un po' di nevischio. Motori in moto. Riscaldamento. Il quarto velivolo sarà pilotato da Ancillotto, che controlla ancora una volta la sistemazione dei sei razzi fissati, con i loro tubi, ai montanti. Piloti a bordo. Rullaggio. Decollo. I tre di scorta volano verso Rustignè dove, proprio sul pallone, già volteggiano tre avversari. Ancillotto, invece, "fa la barba agli alberi" (*Idiomatismo per indicare il volo radente*), vola basso su campi e cascine. Attraversa il fiume tra Salgarada e Ponte di Piave. Dà uno sguardo a destra: poco più in là, da San Donà fin quasi al mare, sono grandi estensioni di terreno appartenenti alla sua ricca famiglia. Terreni con una fitta rete irrigua che risale a suo nonno, terreni dei quali, ora, si occupa suo padre, che ha modernizzato le colture, con l'impiego di



Giovanni Ancillotto, nato nel 1896 a *San Donà di Piave*, apparteneva alla ricca famiglia dei conti Ancillotto, proprietari terrieri. Diventato caporale a diciannove anni, nel 1915 si iscrisse alla Scuola di Volo di *Cameri*. Nel 1916 divenne pilota e nello stesso anno fu nominato aviatore militare. Lasciata *Cameri* partecipò alle ultime fasi della controffensiva italiana in *Trentino* e in seguito fu trasferito sul Medio Isonzo. Lì operò da pilota osservatore.

Inviato nella tarda estate del 1917 ad *Aiello del Friuli* conseguì molte vittorie a bordo di un *Nieuport 11*. Tornato a *San Donà di Piave*, quando scoprì che la villa della sua famiglia era diventata base di un comando austro-ungarico, non esitò a bombardarla furiosamente.

Poco tempo dopo, l'aviatore iniziò a dare la caccia agli aerostati austriaci, ottenendo molte vittorie a *Levada*, *San Polo di Piave* e a *Rustignè*. Il pilota veneto è principalmente ricordato per quest'ultimo episodio: Ancillotto, cercando di distruggere l'aerostato nemico, si lanciò in picchiata contro il pallone, austriaco, perforandolo. Il mezzo d'osservazione esplose e l'aviatore ne uscì miracolosamente indenne. Questa impresa procurò ad Ancillotto molta fama, tanto che fu ritratto da *Achille Beltrame* su una copertina della *Domenica del Corriere* nell'atto di distruggere l'aerostato.

Divenne amico di *Gabriele D'Annunzio* che lo definì "Volatore dall'ala incombustibile".

Finita la *Prima guerra mondiale* Ancillotto nel 1921 giunse in Perù dove, partendo da *Lima*, atterrò a *Cerro de Pasco* a 4.330 metri di quota sulle *Ande*, riscuotendo molto successo fra la popolazione locale, che lo acclamò per questa sua impresa.

Tornato in *Italia*, morì il 18 ottobre 1924 a *Caravaggio (Italia)* in un incidente stradale, mentre si recava ad un raduno di Medaglie d'Oro. La salma fu seppellita a *San Donà di Piave*, dove a ricordarlo è stato posto un monumento.



Monumento dedicato ad Ancillotto in Caravaggio

macchine e di sistemi nuovi. Di qua e di là del Piave. E, sulle terre ad Est del Piave, ora sono accampati gli austriaci. Avranno razziato i raccolti, porteranno via anche le campane delle chiese, le cancellate, le ringhiere per soddisfare la sete di metalli di questa guerra crudele.

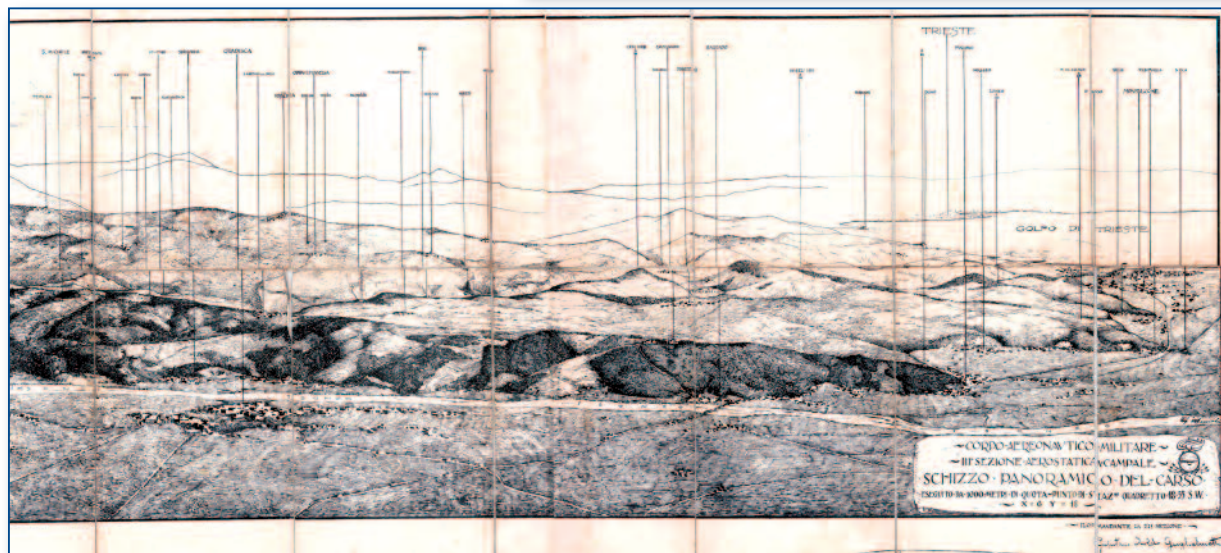
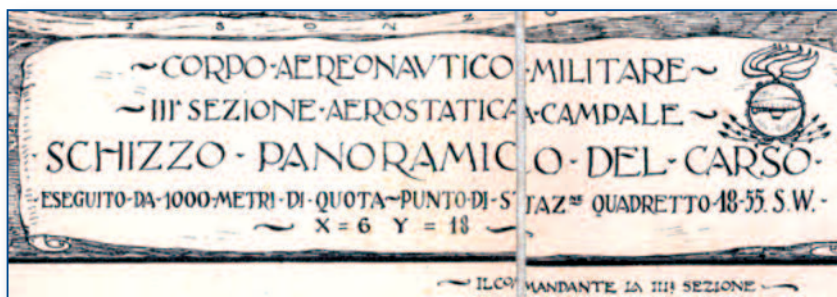
Ora Giannino guarda il drago che è quasi davanti al muso del suo Nieuport. I piloti in alto devono aver ingaggiato combattimento perchè, a tratti, gli sembra di udire il crepitio delle mitragliatrici. Intanto, quelli del drago hanno dato inizio alla manovra di discesa. Ancillotto non può lasciare scampo al mostro, cabra a tutto motore e raggiunge la quota di attacco. Inizia la puntata. Il pallone è a tiro, ma Ancillotto vuole andare più vicino, vuole esser certo di poter centrare il bersaglio. Ancora un attimo. Troppo. I razzi partono. Il drago esplode. Il pilota non riesce ad evitare la collisione e penetra nell'involucro. Ora gli

sembra d'essere nell'inferno fiammeggiante. Non respira. Ha una sensazione come di gravità zero. Poi vede la luce. E' fuori, a poche decine di metri da terra. Riprende il controllo del velivolo e fila verso casa, inseguito da raffiche di fucileria. Gli sembra però che il velivolo sia frenato e che vibri in modo inusuale. Uno sguardo alle ali conferma che vibrano, che sono bruciacchiate che portano brandelli di stoffa dell'aerostato. Sui montanti dell'ala destra sono addirittura avviluppate due grandi porzioni di tessuto gommato. A terra, piloti e specialisti sono allibiti: un disastro ed un miracolo.

Per i tre draghi abbattuti, Gianni Ancillotto riceve la medaglia d'oro. Prima della fine della guerra accumulerà un gran numero di missioni, raggiungerà undici abbattimenti e riceverà un'altra medaglia di argento. D'Annunzio lo glorificherà come "Ala incombustibile".

La cartografia nella Grande Guerra

Per gentile concessione del Dr. Maurizio d'Ajello di Roma, nipote di un altro eroe della *Grande Guerra*, il Sottotenente *Roberto d'Ajello* (classe 1893) dell'11° Reggimento Bersaglieri caduto da eroe sul Monte San Michele il 20 Luglio 1915 e decorato sul campo, si riporta, per l'attinenza ai ricordi storici legati alle origini dell'Aviazione, la riproduzione di un raro documento dell'archivio di famiglia.



In questi mesi ricordiamo...

Nel mese di novembre

Vola il CA. 164

17 novembre 1938: con il collaudatore Rossetti vola a Forlì il prototipo del Caproni Ca.164.

Si tratta di un biplano da addestramento biposto di costruzione classica dell'epoca, cioè con struttura tubolare in acciaio rivestita in tela e con ali in legno pure intelate. Il motore è un Alfa Romeo 115-I di 185 cavalli. Molto adatto all'acrobazia, è caratterizzato dalla maggiore apertura alare dell'ala inferiore, come il precedente Ca.100. In successive versioni verrà anche approntato un tipo armato con una 7,7 ma non riscuoterà successo. Impiegato, oltre che come addestratore, anche come aereo da collegamento leggero. Viene costruito in 280 esemplari.



Il D.558 a Mach 2,01

20 novembre 1953: pilotato da Josef A. Walker il Douglas D 558-2 Skyrocket oltrepassa la velocità di Mach 2 e precisamente 2,005.

Munito di un motore a razzo tipo Westinghouse J34-WE-40 da 1360 chilogrammi di spinta, viene portato in quota e sganciato da un B.29 appositamente modificato. Per la precisione, il velivolo in oggetto è il numero tre di costruzione, mentre il numero uno aveva fatto il primo volo il 4 febbraio 1948.



Vola il Malibu

1° novembre 1983: si alza in volo il monorotore da turismo pressurizzato Piper PA 46 Malibu. Motorizzato con un motore a pistoni turbocompresso Continental TS 10-520 da 310 cavalli, è successivamente rimotorizzato con un turboelica Textron Lycoming T 10-540-AE2A per volare in crociera ad alta quota, a 373 Km/h. Oltre al pilota, può trasportare 4 o 5 passeggeri. Risultando molto confortevole ottiene ottenuto un notevole successo.



Il Malibu di serie

Nel mese di dicembre

Primo uso dell'ossigeno

28 dicembre 1913: è il francese Georges Legagneux che per primo si serve dell'ossigeno.

Lo fa per raggiungere la quota di 6.100 metri a bordo di un Nieuport 11 N. Questo velivolo fa parte di una lunga serie di piccoli aerei da caccia usati intensamente durante la Prima guerra mondiale, non solo dai francesi ma anche da numerose altre nazioni, compresa l'Italia.

Arriva il D.C.3

17 dicembre 1935: derivato dal suo predecessore D.C. 2, il Douglas D.C. 3 si dimostra il più famoso in assoluto tra gli aeroplani da trasporto sia civili che militari.

Di costruzione interamente metallica, è potenziato con due motori radiali a 9 cilindri Wright Cyclone SGR-1820-G2 da 1.000 cavalli, che gli conferiscono una velocità di crociera di 333 Km/h. e una autonomia massima di 3.420 Km.

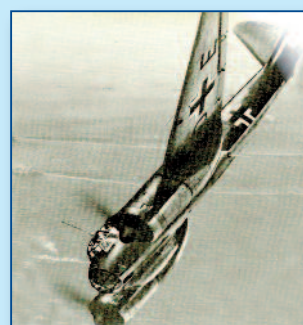
Viene inizialmente costruito in due versioni, una per voli diurni con 21 passeggeri (aumentati in seguito fino a 36) e una per voli notturni con 14 cuccette. Le successive versioni militari verranno denominate C. 47 Skytrain e C. 53 Skytrooper, nonché R. 4D per l'US Navy. In totale vengono costruiti 10.655 esemplari negli Stati Uniti e, approssimativamente, 2.500 su licenza in vari Stati come Giappone ed Unione Sovietica.



Lo JU 88

21 dicembre 1936: potenziato da due motori Daimler-Benz DB 600, 12 cilindri a V da 900 cavalli, vola il prototipo di uno dei più famosi aerei impiegati nella Seconda guerra mondiale.

Nato come velivolo civile, viene subito trasformato in un versatile aereo militare dai molteplici impieghi. Bombardiere in linea ed in picchiata, ricognitore, caccia diurno e notturno ed infine come aereo-bomba portato a distanza da un caccia (il Mistel, vds. Il Corr. Aviatore n. 9-2007, "Gli aerei compositi"). Approssimativamente 15.000 sono gli esemplari costruiti nelle numerose varianti, dotate di motori di vario tipo e con potenza fino a 1.810 cavalli e con velocità di poco oltre ai 600 Km/h. L'equipaggio può variare da un minimo di due fino a sei componenti, oltre alla versione senza pilota nei Mistel.



Un Ju 88 in azione
contro naviglio alleato

Ecco il Bonanza

22 dicembre 1945: spicca il primo volo il velivolo da turismo Beechcraft B 35 Bonanza. È un moderno quadriposto interamente metallico con carrello tricycle retrattile e con un motore Continental E-165-1 da 165 cavalli ed è caratterizzato dai timoni a V.

Ottiene subito un notevole e duraturo successo e verrà costruito in numerose successive versioni con potenze e caratteristiche migliorate, ma sempre con la stessa fisionomia di base.



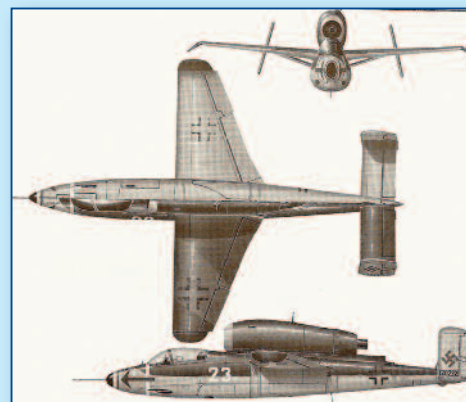
La Salamandra

6 dicembre 1944: esegue il primo volo lo Heinkel He 162 Salamandra.

È un piccolo caccia a reazione che probabilmente ha il primato mondiale della rapidità di progettazione e costruzione: 74 giorni dopo l'emanazione della specifica governativa già volava il prototipo.

Di costruzione mista, legno e alluminio, è munito di un turboreattore BMW 003 piazzato sopra la fusoliera, dispone di un'apertura alare di m. 7,20 con un peso massimo di Kg. 2.694 e raggiunge la velocità di 840 Km/h. Il suo armamento è di due cannoni da 20 mm., rimpiazzati successivamente con due da 30 mm.

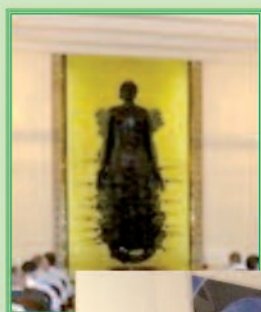
Ne vengono costruiti solo 116 esemplari, che saranno usati molto limitatamente, anche per la difficoltà di pilotaggio.



(a cura di Guido Bergomi)

Tour autunnale ANUA

Dal 17 al 23 ottobre u.s., il Presidente Gen. Majorani ed un bel gruppo di nostri soci romani, con rispettive consorti, guidati dal Generale Arturo Zandonà hanno effettuato un viaggio in pullman con punto di partenza/rientro a Roma e soste socio-culturali a Milano, Bergamo, Brescia, Capo Mele e Genova. Le immagini appresso riprodotte valgono come ricordo di un "tour" che a ciascun componente del gruppo ha riportato alla memoria esperienze e/o conoscenze fatte negli anni in cui si prestava servizio.



Nelle foto, dall'alto e da sinistra, momenti significativi delle visite:

- Milano, cena al Comando 1^a RA.
- Bergamo, incontro con dirigenza all'Istituto Aeronautico Locatelli.
(un plauso particolare al Presidente della Sez. ANUA Brescia, Vanni Scacco, che ha reso possibile ed interessante l'evento).
- Brescia, briefing al 6^o Stormo.
- Genova, il gruppo al completo per ricordare l'evento.
- Capo Mele e la gioia del ritorno a casa



Dame d'onore

Candidatura per Delegata Nazionale delle Dame d'Onore

La Presidenza Nazionale ANUA auspica un'ampia partecipazione di tutti gli associati nel promuovere pertinenti candidature, affinché con il nuovo anno possa essere nominata, come da Statuto, la nuova Delegata Nazionale.

Nuove Dame d'Onore

D.O. Livatino Del Canale Alessandra - Vicenza
D.O. Magistrelli Carrano Amelia - Roma
D.O. Cavallaro Giuseppina Jolanda Barbara - Roma

Contributi volontari Pro ANUA

D.O. Livatino Del Canale Alessandra, €50
in memoria del marito Gen. Sq. Salvatore Livatino.
D.O. Balboni Prini Mariagrazia, €50
in memoria del marito Gen. S.A. Giannino Balboni.
D.O. Mormina Prina Emma, €30
in memoria del marito Col. Ignazio Mormina.
D.O. Urbano Ziccardi Maria Teresa, €50
in ricordo dell'amato marito Gen. Medico Leopoldo Urbano.



Le Dame d'Onore sono invitate a proporre altre idee e/o immagini per la selezione da parte di apposita commissione del modello di spilla da adottare.

NUOVI SOCI ANUA

- Gen. CSA SOTTOMANO Virgilio - Taranto
- Ten. NISIO Paolo - Roma
- Cap. GArN MORALE Andrea - Roma
- Cap. AArN CLARY Sergio - Taranto
- Cap. GArN ROSSINI Giovanni - Taranto

VOLATI PIU' IN ALTO

Col. AArN Caioli Cesare, 15 giu. Roma
Col. AArN Savini Fausto, sett. Roma
Gen.Isp.C. Guarniere Giovanni, 22 sett. Roma
Gen.Div. Mazzotti Amleto, sett. Brescia

Una nuova realtà didattica formativa



ISTITUTO TRASPORTI E LOGISTICA
LICEO SCIENTIFICO
AERONAUTICO - NAVALE

Nel panorama delle scuole aeronautiche un innovativo progetto educativo, "costola" dell'ormai noto istituto/liceo scientifico Aeronautico "Locatelli" di Bergamo di cui ha assunto anche il nome, propone infatti sistemi d'insegnamento all'avanguardia applicati mediante l'informatizzazione dell'intera struttura didattica ed in più con l'aggiunta dell'indirizzo Navale.



“Il Mio Giro del Mondo” di Giorgio Bertolaso

*Racconto di una meravigliosa avventura
curato da una donna aviatrice: Maria Cucchi*

Prima che il lettore avvicini la raccolta di ricordi del giro del mondo e non solo, a firma di Giorgio Bertolaso, vorrei spiegare perché il libro esce con tanto ritardo. Dopo il successo ottenuto fra parenti e amici dalla precedente raccolta, dal titolo “Ricordi di un vecchio Aviatore” pubblicato nel Giugno 2006, in molti chiesero a Giorgio, sempre più spesso, di mettere giù qualcosa di più consistente sul suo giro del mondo del 1992. L'idea non gli dispiaceva ma per ovviare alla sua inguaribile pigrizia nei confronti della penna e della parola, pregò me di aiutarlo. Iniziammo così a lavorarci a fine 2006, cominciando con il rielaborare il testo originario, scritto da lui subito dopo il Giro, in modo sbrigativo. Ma quell'avventura non era nata per caso e per meglio inquadrarla, Giorgio volle iniziare il suo racconto da un certo numero di ricordi e di fatti precedenti, a partire dal 1978, quando, “colpito dai limiti di età”, lasciò l'Aeronautica Militare. Quel periodo coincise con l'inizio della nostra vita in comune. Una vita tutta nuova e un altrettanto nuovo modo di volare, per lui, con gli aeroplani dell'Aviazione Generale, che culminò nel Luglio del 1984 con l'arrivo in famiglia di “Calabrone”... il nostro PIPER PA-28 Archer II, che dopo qualche anno, fra le tante cose, gli permise

di realizzare anche il giro del mondo. Del Giro, di scritto, c'era ben poco e allora per ampliarlo, presi a farmi raccontare tutti i possibili particolari che gli tornassero alla memoria, facendo anche riferimento ai ricordi di Umberto Bernardini raccolti nel suo delizioso libretto “Un Bebé al Giro del Mondo”. Non solo: via internet, riuscii fortunatamente a rintracciare un corposo libro, “World Flight over Russia”, scritto dal giornalista americano al seguito del “Giro”, Brad Butler. Una sorta di diario con i resoconti e le impressioni dei vari equipaggi raccolte a caldo, di tappa, in tappa. Una fonte incredibile per rinverdi-

re i ricordi... soprattutto delle notizie che si riferivano a com'era nato il Giro, ai giorni di Russia e di Siberia, agli equipaggi americani e a molto altro ancora. Io raccoglievo le notizie e le scrivevo... lui le leggeva, le correggeva, le completava, le approvava... Raccolsi anche un certo numero di foto (fra lui e Umberto ne avevano fatte poche). Mi feci aiutare dall'amico Luigi Scrocca per fare le cartine delle varie tappe... I tempi era-

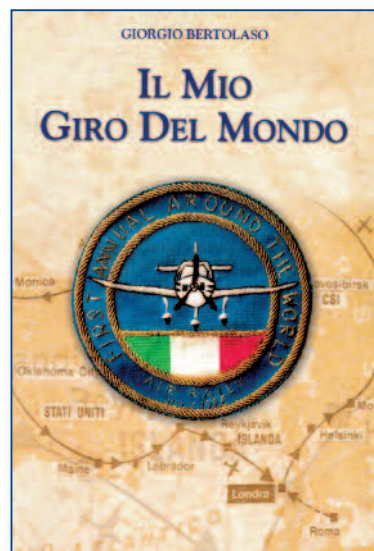
no lunghi ma lavorandoci con continuità, portammo a termine, insieme, più di tre quarti del testo. Sull'ultima parte (più o meno dalla Groenlandia in poi) per varie ragioni, abbiamo finito con l'arenarci e tutto è rimasto in sospeso a lungo. Quando Giorgio è finito, ho provato il desiderio di riprendere quel testo in mano. Con gioia ne ho ripercorse le tappe, ne ho limata la forma e ho deciso di completare, sotto la mia responsabilità, quell'ultima parte rimasta abbozzata, limitandomi al minimo necessario, per portare il libro alla stampa, sicura di fargli cosa gradita. Spero che il risultato finale sia gradevole, come gradevole è stato quello dell'altro libro. E' un racconto senza pretese come il precedente ma che è di Giorgio, perché voluto da lui e in gran parte approvato da lui. Io ne sono stata unicamente il mezzo per poterlo pubblicare. Essendo però venuta a mancare la sua ultima revisione e non essendoci oggi neanche più Umberto come riferimento, potrei avere commesso degli errori ... Mi auguro non siano troppo gravi e spero mi siano perdonati, perché il mio intento, dopo tanto lavoro fatto insieme, è stato unicamente quello di poterlo oggi, offrire a coloro che gli hanno voluto bene e poterlo ancora una volta ricordare insieme.

Spero di esserci riuscita.

Anzio, giugno 2011

(Maria Cucchi)

Appena pronta la seconda edizione, il libro sarà messo in vendita, a favore dell'ONFA, dalla libreria aeronautica IBN, via dei Marsi 57, Roma.



Giorgio Bertolaso è nato a Orgiano (VI) il 10 gennaio 1918. Ha al suo attivo oltre 7.000 ore di volo.

Entrato alla Regia Accademia Aeronautica nel 1938 con il corso “TURBINE”, ha volato con il 4° Stormo Caccia dal 1942 al 1949. Promosso capitano per merito di guerra, ha comandato la 91ª Squadriglia ed effettuato oltre 150 voli operativi, per metà durante la Guerra di Liberazione. Gli sono accreditati quattro abbattimenti di velivoli nemici.

Dopo la guerra ha ricoperto vari comandi, compreso quello della 4ª Aerobrigata. Ha volato su quasi tutti i velivoli in dotazione alla Forza Armata, dal Breda 25 agli F-104G ed S. Ha lasciato il servizio come generale di squadra aerea.

Nel 1992 con il suo PA 28 ha compiuto il “Giro del Mondo”. Copilota Umberto Bernardini. Per questa impresa sono entrambi stati insigniti della medaglia d'oro al Merito Aeronautico.

È decorato di una medaglia d'argento al V.M. “sul campo” e di una medaglia di bronzo al V.M.

Muore nella sua casa di Anzio il 30 Novembre 2009.



Sui Cieli di Spagna

Un'altra poesia dunque? Dirlo così sarebbe davvero riduttivo: vedrete voi stessi. Remo Magistrelli questa volta ci regala un piccolo poema epico, anzi una vera propria epopea! Ora siamo nei cieli di Spagna, sui cacciabombardieri! Una missione completa raccontata con ritmo incalzante, dal decollo effettuato all'alba fino all'auspicato e meritato rientro alla base. C'è proprio tutto: leggendo i suoi versi, i "veci" (ma anche noi del dopo-guerra) si sentiranno venire i brividi nel rivivere quelle emozioni. Allarme, scramble! Le squadriglie si involano scattando come molle, rovesciando il caffè-latte sul tavolo e abbandonando la sigaretta appena accesa. E, mentre dirigono a gruppi di cinque verso la zona del bombardamento, eccoli sorvolare l'aeroporto dei loro angeli custodi: si tratta dei caccia intercettori italiani, i CR 32, a loro volta pronti ad involarsi al momento giusto per "coprire" l'azione d'assalto di Remo e compagnia bella.

I motori rombano in salita! Sembra una festa! Contrariamente ad altre sue composizioni, questa volta il poeta, preso dall'entusiasmo per il volo e dall'euforia per il combattimento imminente, pare voler lasciare volutamente da parte le miserie della guerra. Ma c'è poco da scherzare, ora siamo sull'obiettivo, bisogna sganciare bene, possibilmente al primo passaggio, perché un secondo o un

terzo passaggio diventerebbero più pericolosi a causa della contraerea e della caccia nemica, pronta a levarsi in volo coi Curtiss e coi Rata, macchine davvero niente male. Piedigrotta, la chiama Remo! Una festa sì. Dalla quale però qualcuno non tornerà. E, mentre "quelli che ce l'hanno fatta" rientrano madidi di sudore e di gloria, non manca un cenno ironico verso coloro che troppo spesso ebbero a criticare col senno di poi la nostra pochezza ad destrativa. Non è così per Remo! I nostri superbi cacciatori erano all'altezza del compito, se non per mezzi tecnici, certo per coraggio e dedizione. E c'è anche la stoccata finale per i "grandi maestri del dopo", per i soloni da tavolino, che hanno però lasciato ad altri il compito di battersi e di morire. Il tutto raccontato con un crescendo che pare togliere il respiro. Ci dispiace soltanto che Clostermann e Saint Expury, i supremi cantori della "magnifica avventura", non siano qui con noi per assaporare con pienezza le incredibili "quartine dantesche" di Remo Magistrelli. Come ci dispiace che non ci sia più neanche il buon Giorgio (Bertolaso) al quale va il merito di aver conservato amorevolmente e per un tempo infinito le poesie dell'amico Remo (abbiamo riferito nel Corriere 5/6 2011 di come io ne sia diventato solo recentemente e casualmente l'indegno erede).

(Sergio Bedeschi)



Sui Cieli di Spagna

*Tu te sveji alle quattro de matina
te stiracchi, te vai a lavà la faccia,
snoccioli qualche bella parolina,
tanto per commentare l'alzataccia
e quanno so' le cinque, mezzo morto
de sonno, co' la testa un po' stonata,
coll'altri te ritrovi in aeroporto
in attesa della telefonata.*

*Me potessi cecà si 'sta chiamata
che te spedisce a fa n'operazione
in un'ora cristiana è mai arivata:
c'ha sempre buggerato a colazione!*

*Mollavi tutto, t'inforzavi in fretta,
dovevi rinuncià (manco li cani!)
a potette fumà 'na sigaretta,
perché dovevi core all'aeroplani.*

*L'aeroplani so' cinque pe' squadriglia,
le squadriglie son sempre tutte tre:
pe' capisse ce basta arzà le ciglia
tanto semo affiatati, cosicchè,
doppo pochi minuti d'ammoina,
semo pronti ar decollo in formazione
pieni de bombe e pure de benzina
e mentre sta a comincià... la diggestione.*

*Er primo pezzo lo famo tutti assieme
arrancando pe' prende 'n po' de quota,
mentre che l'aeroplano sbuffa e geme
e se fa 'na sudata ogni pilota.*

*Si te tocca passacce n'altra vorta,
perché prima te scappò er bersajo,
tu ce ripassi, sì, ma senza scorta,
il chè vor dì buttasse allo sbarajo;
perché tutti i nemici cacciatori,
vedendo 'na apttija abbandonata,
so' proprio intenzionati a fatte fori
e intorno a te ce fanno l'adunata.*

*Sull'obbiettivo devi stacce attento
a filà dritto e mantenè la rotta
pure si vedi un cannoneggiamento
che pareno i fochi a Piedigrotta.*

*Fiorisce tutto un cielo a pecorelle,
che, si Bernacca fa la previsione,
nun po' fa a meno, si sta lì a vedelle,
de prevedè domani n'acquazzone.*

*Passata la reazione dei cannoni,
la caccia avversa ha preso e se n'è andata,
le bombe so' partite e, bboni bboni,
noi tutti quanti famo l'adunata,
puntanno verso casa senza fretta,
pensando che, 'na vorta scesi a terra,*

*ce potemo fumà 'sta sigaretta
ch'amo lasciato p'annà a fa la guerra.*

*Ma t'ho detto, Angiolè, così alla bbona,
senza però levacce o mette niente,
com'era 'na missione in Aragona,
e te l'ho raccontata onestamente.*

*Pè fa completo er quadro ora te dico
che nun so' mai successi grossi guai,
perché la contraerea der nemico
sparava tanto e nuncojeva mai!*

*E la caccia nemica, ch'è montata
su velivoli manco tanto male
(se trattava de Curtiss e de Ràta)
nun poteva compete col morale
dei nostri superbi cacciatori
che, 'gniquarvorta che se so' azzuffati,
so' risultati sempre vincitori,
a causa de com'erano addestrati.*

*Noi pure, grazziaddio, nun c'era male:
in Spagna, fin che me ce so' trovato,
se puntava dritto all'essenziale
senza le balle c'hanno poi inventato
tutti quell'atri che, venuti dopo,
c'hanno insegnato, a forza de lezioni,
a distingue tra il compito e lo scopo,
rompendo a tutti quanti li minchioni.*

(Remo Magistrelli)

PS. Farà certo piacere a molti veci aver ritrovato, tra gli angeli custodi, il nome degli "assi" Armando Francois (6 abbattimenti) ed Ernesto Botto (8 abbattimenti), l'uno comandante della Squadriglia Cucaracha, l'altro, detto Gamba di Ferro, negli anni a venire, indimenticato Cavallino Rampante. Così come il Bernasconi, comandante delle Squadriglie in azione che "dentro un treno sta". Bello anche vedere, pur nella tempesta della guerra, questo spirito goliardico che legava i caccia-bombardieri ai loro cugini intercettori, nella mai sopita disputa tra i due diversi ruoli. E, visto che abbiamo chiamato in causa Clostermann e Saint Expury, mi si permetta in chiusura di citare un altro scrittore che sul rapporto tra "bombardamento" e "caccia pura" ha steso pagine di rara efficacia e intensa suggestione. Si tratta

di un autore assai recente il cui lavoro vi invito a procurarvi (Casa Aviatore o SBC Edizioni Ravenna) e a gustarvi: "Vita di un caccia-bombardiere" di Bruno Servadei, Corso Urano Secondo (mio grande e fraterno amico e, a tutt'oggi, folle acrobata di ultraleggeri).

alla prossima,
vostro Sergio Bedeschi

Nota: Ernesto Botto fu detto "Gamba di Ferro". Durante un combattimento ebbe una gamba maciullata. Gli verrà poi amputata. La "Gamba di Ferro" divenne poi lo stemma ufficiale del VI° Gruppo.

La Fakruna

8 Settembre 1943

Sono Io ... la Fakruna

Oggi per me è una giornata di grande tristezza e di lutto. Tutti i miei sogni e le mie illusioni comuni a noi della 196^a sq. sono volati via. Tutti i nostri sacrifici sono stati vani, i nostri morti sono morti per nulla. Tutto questo non è giusto! Esposto al vento, alla pioggia, al sole africano ed alle palloste dei caccia nemici ho partecipato a tutte le Vostre interminabili, rischiose e solitarie missioni di guerra. Per tutti io ero la 196^a sq. e la 196^a sq. era la Fakruna e la Fakruna ero io.

Quante navi abbiamo salvato dai siluri dei sommergibili inglesi e quanti equipaggi devono a noi la loro vita.

Mi si stringe il cuore al pensiero di quegli uomini che giacciono in fondo al mare con le loro navi per non aver dato retta ai nostri segnali di pericolo.

Vedo con soddisfazione i nostri 3 cacciatorpediniere: Pessagno, Da Noli e Xeno carichi di uomini e di materiali, diretti, a tutta velocità, verso la Cirenaica per portare rifornimenti urgenti ai nostri Reparti terrestri in difficoltà, che abbiamo salvato da un SMG inglese in procinto di lanciare i suoi siluri.

Tu lo avvistasti proprio sotto di noi.

Ricordo quando, con manovra suicida, ti avventasti contro un armatissimo BEAUFIGHTER inglese che ci stava attaccando di sorpresa alle spalle e tu lo facesti fuggire.

Che strizza quel giorno in cui, appena dopo il decollo, quando eravamo a pochi metri dai tetti di Bengasi, il motore del Mamaiuto si fermò per surriscaldamento.

Io mi vidi già in volo verso il regno celeste delle Fakruna.

Già, al limite dello stallo, tu riuscisti a trattenere in volo l'apparecchio e buttarlo giù verso il porto dove ammarammo pochi metri dopo l'imboccatura. Si staccarono le bombe di profondità dall'urto con l'acqua molto agitata, ma, fortunatamente, non

scoppiarono. Il nostro angelo custode doveva essere in volo con le mani sul tuo volantino.

Come potremo scordare il salvataggio di un sottufficiale pilota italiano abbattuto con il suo STUKAS nelle acque antistanti Tobruk saldamente in mano Inglese.

Dopo un volo ad alto rischio di circa 300 km lo avvistammo grazie alla grande macchia rossa di anilina che il pilota aveva sparso intorno a sé. Mentre stavamo faticosamente e frettolosamente tirandolo a bordo, vedevo con commozione la disperazione di un volto cedere il posto ad un sorriso liberatorio bagnato da alcune lacrime.

Ho voluto richiamare alla memoria solamente alcuni episodi, ma quanti ce ne sarebbero da raccontare; ogni missione è stata un'avventura. Dobbiamo essere fieri di aver dedicato tutte le nostre energie per dare un contributo alla vittoria finale anche se un destino crudele ha voluto che perdessimo la guerra.

Non dimenticare il nostro caro e fedele amico Mamaiuto che, nonostante il Suo fragile aspetto di vecchio pensionato, ha permesso di ottenere molti importanti



PRESENTE E PASSATO

successi nella guerra sul mare. Quando l'ultimo Mammaiuto della Fakruna sarà distrutto, io ritornerò a Bengasi nel mio deserto di fronte al mare pieno di ricordi.

Ai miei numerosi figli racconterò, allora, le gesta di quelli della Fakruna e quando sentirò il rumore di un aereo alzerò la testa con una speranza... impossibile.

Anche per te la guerra è finita; ringraziamo Dio per avercela fatta.

Temo tuttavia che per te incominceranno tempi difficili. So che te la caverai. Addio!

La Fakruna
(**Antonino PASQUALI**)



FAKRUNA (Tartaruga) era l'emblema riportato sulla fusoliera degli aerei della 196ª Squadriglia di RML (Ricognizione Marittima Lontana) con scritte in lingua araba.

MAMMAIUTO era il termine convenzionale che gli Inglesi usavano quando apparivano alla loro vista i CANT-Z 501.

Il Generale D.A. **Antonino Pasquali** visse gli eventi dell'8 settembre 1943 come giovane pilota della 196ª Squadriglia di RML (Ricognizione Marittima Lontana) e riporta ai lettori del Corriere dell'Aviatore le riflessioni indelebili che in quella lontana data aveva impresse nella sua mente.

Dal recente passato al futuro prossimo... ...ovvero un breve elenco di attività della Presidenza ANUA



Per gli eventi passati o che siano ancora in corso di svolgimento, il riporto sintetico dei titoli ne rinvia l'approfondimento alla rilettura dei pertinenti articoli già pubblicati in vari numeri del nostro Corriere. I titoli dei progetti allo studio, appresso riportati, racchiudono invece gli intenti della Presidenza ANUA per il prossimo futuro e se ne darà ampia informazione su questo Corriere nelle edizioni del 2012.

Nell'anno che sta per finire ricordiamo che sono stati effettuati i seguenti viaggi culturali:

Austria e Slovacchia; Carnevale di Venezia; Tour autunnale Nord Italia.

È stata pure effettuata una visita all'Agro Pontino con ricognizione storica delle opere di bonifica.

Un breve soggiorno a Loreto in occasione della celebrazione della Patrona degli Aviatori chiuderà infine il ciclo dei viaggi 2011.

Particolare risalto meritano i Convegni, sempre di questo stesso anno, su argomenti di grande interesse: Risparmio Energetico e Fonti Alternative; Aspetti del Sistema Pensionistico; La Condizione Militare (vedi pag. 4). Non meno significativi sono stati i vari Eventi Sociali delle e con le Sezioni Periferiche.

A conclusione di questa sintetica comunicazione, ecco i progetti allo studio della Presidenza Nazionale e sui quali si fa riserva di dettagli: a) Istituzione Figura Dama Azzurra; b) Nomina Delegata Nazionale Dame d'Onore; c) Convenzione ANUA / Casa Aviatore; d) Attività ADA-ANUA; e) Ottimizzazione della procedura informativa verso i Soci; f) Cooperativa ANUA per "Residence 4ª Età"; g) Sponsorizzazione da Aziende Aeronautiche.

Va da sé che ogni contributo di pensiero sui vari argomenti sarà graditissimo.



Il Generale Pilota Fernando Peroni del Corso “Urano”

(di Giovanni Battista Cersòsimo)

Nato a Bari il 12 maggio 1920, Fernando Peroni, dopo aver conseguito la “maturità scientifica” presso il Liceo “A. Scacchi” di Bari, il primo novembre 1939 entra nell’Accademia Aeronautica, all’epoca dislocata nella Reggia Vanvitelliana di Caserta, allievo del corso “Urano” (1939-1942).

Terminato il periodo di addestramento, è destinato in Albania, dove l’8 settembre 1943, nel grado di *Tenente A.A.r.n. Pilota*, ha il “Comando interinale della 392^a Squadriglia Autonoma C.T.” dislocata sull’aeroporto di Durazzo.

L’armistizio lo coglie di sorpresa, privo di ordini, il 10 settembre è “catturato e, trattenuto in stato di cattività in territorio occupato dalle truppe tedesche, è deportato in Polonia”.

Ad aprile del 1944, dopo sette mesi di dura e mortificante prigionia, è fatto rientrare in Italia per essere ricoverato nel *Convalescenziario Aeronautico di Sanremo* a causa del precario stato di salute.

Terminato il secondo conflitto mondiale, è destinato al *Comando del 3° Stormo Caccia*, ricostituito sull’aeroporto di Bari-Palese con bimotori di produzione americana “P.38 Lightning”, al comando dell’allora *Colonnello A.A.r.n. Pilota Nino Pasti*.

Dopo la promozione al grado di *Capitano A.A.r.n. Pilota*, assume il *Comando di una Squadriglia di P.38 Lightning del 3° Stormo Caccia* a completamento del periodo di comando di volo forzatamente interrotto il 10 settembre 1943.

È assegnato successivamente al *Comando della Caserma Presidiale del Quartier Generale della IV Zona Aerea Territoriale di Bari*, quale “Comandante della Compagnia Avieri”.



Dopo la frequenza con esito favorevole del *Corso Normale per Ufficiali del ruolo naviganti* presso la Scuola di Guerra Aerea di Firenze è promosso *Maggiore A.A.r.n. Pilota “a scelta”* e nel 1958 assume il Comando del “Gruppo Vampire”



Una formazione in volo del Gruppo Vampire della IV Z.A.T.

della IV Z.A.T.” e dell’aeroporto di Gioia del Colle (BA). Nel 1959 è inviato a Roma per la frequenza del *Corso di Lingua Inglese*, che supera brillantemente, classificandosi *primo del corso*, grazie alla grande predisposizione per lo “studio delle Lingue”. Nel 1960 è negli Stati Uniti d’America prima a Lackland A.F.B. - Texas e poi a Redstone Arsenal - Alabama, per la frequenza di un “Corso per Comandanti di Unità I.R.B.M.” classificandosi, ancora una volta, *primo del corso*.

Rientrato in Italia, è destinato al *Comando della 36^a Aerobrigata Interdizione Strategica*, schierata sull’aeroporto



di Gioia del Colle (BA) e dotata di 10 Gruppi Missili Jupiter, dislocati in ampia dispersione geografica nella *Murgia Pugliese*.

In seno al Comando della 36^a Aerobrigata assume prima il Comando del 59° Gruppo I. S. schierato presso la città-



28.03.1962 - 59° Gruppo I. S. di Acquaviva - da sinistra: il Pretore e il Vescovo di Acquaviva, il Magg. Pil. Fernando Peroni, Com.te del Gruppo, i Ten. AARs Gastone Bargi e l'autore

dina di Acquaviva delle Fonti (BA) e successivamente, promosso Tenente Colonnello A.A.r.n. Pilota, quello di Capo Sezione Addestramento dell'Ufficio Operazioni della 36^a Aerobrigata.

Risale a quegli anni l'intenso rapporto di profonda intesa subito instauratasi fra il Comandante Fernando Peroni e l'autore, "Launch Control Officer del Comando 59° Gruppo I. S.", anche lui qualificato in U.S.A. sul sistema d'Arma Missili Jupiter.

Durante la sua permanenza al Comando della 36^a Aerobrigata Interdizione Strategica di Gioia del Colle, il Tenente Colonnello Fernando Peroni partecipa per ben quattro volte alle esercitazioni di "tiro reale" presso il Poligono U.S.A. di Cape Canaveral, prima quale Comandante di Gruppo e successivamente, quale responsabile della Sezione Addestramento dell'Aerobrigata e "supervisor" dei lanci europei per conto della N.A.S.A.

La perfetta conoscenza del sistema d'Arma in dotazione, unita ad una padronanza assoluta della Lingua Inglese, gli consente sempre lusinghieri risultati ed il plauso del Team di Valutazione Statunitense.

Nel 1963 - quando gli accordi politico-militari intervenuti ai massimi livelli internazionali a seguito della "Crisi di Cuba" portano al ritiro dei missili che l'Unione Sovietica è sul punto di installare nell'i-



sola di Cuba ed allo smantellamento dei missili I.R.B.M. della N.A.T.O. dislocati in Italia e Turchia - è destinato al Comando N.A.T.O. di Bagnoli, alle dirette dipendenze dell'allora Colonnello A.A.r.n. Pilota Duilio Fanali, destinato ad assumere nel gra-

do di Generale di Squadra Aerea la carica di Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica.

Dopo la frequenza con esito favorevole del Corso Superiore per Ufficiali del ruolo naviganti normale presso la Scuola di Guerra Aerea di Firenze è assegnato al Comando della Scuola Volo Basico Iniziale di Lecce con l'incarico di "Comandante del Reparto Volo e Capo Istruttore".

Destinato successivamente all'Ufficio Materiali e Servizi dello Stato Maggiore del Comando III Regione Aerea di Bari, è promosso Colonnello A.A.r.n.n. Pilota in Servizio Permanente Effettivo "a scelta" con decorrenza 31 dicembre 1971 e il 10 gennaio 1974 assume il Comando del Reparto Volo della III Regione Aerea dislocato sull'aeroporto di Bari-Palese.

Il 13 maggio 1975 cessa dal "servizio permanente effettivo" per raggiunti limiti di età, secondo le disposizioni allora vigenti e, collocato nella "riserva", ai sensi dell'art. 3 della Legge 24 maggio 1970, n° 336, modificata ed integrata dalla Legge 9 ottobre 1971, n° 824, con anzianità di grado 31 dicembre 1971 e con le indennità previste dagli articoli 67 e 68 della Legge 10 aprile 1954, n° 113, per il grado di Generale di Brigata Aerea (superiore a quello posseduto) per la durata ed alle condizioni stabilite dagli articoli stessi, elegge domicilio a San Remo in un primo momento, per rientrare successivamente a Bari, sua città d'origine. Nella "riserva" è promosso prima Generale di Brigata Aerea "ad anzianità", in applicazione degli articoli 117, 118 e 119 della Legge 12 novembre 1955, n° 1137 e subito dopo Generale di Divisione Aerea "a titolo onorifico", ai sensi della Legge 325/1990. Pluridecorato è abilitato al pilotaggio di numerosi "aviogetti ad alta velocità", ha al suo attivo più di duemila ore di volo, delle quali, le prime effettuate "in guerra".

Socio A.N.U.A. della sede di Bari, è un attento lettore del nostro Corriere.



Nel mese di settembre abbiamo avuta notizia della perdita di due Amici che onorando, con l'esempio e l'azione, la Famiglia e le Istituzioni, hanno dedicato l'intera propria attività di servizio all'Aeronautica Militare. La loro vita è stata stroncata da un male che non ha dato scampo. L'ANUA intende ricordare il Generale **Enzo Tramonti**, deceduto a Roma il 15 settembre 2011, ed il Generale **Daniele Tei**, deceduto a Trevignano Romano il 17 dello stesso mese. Due figure con iter di vita e di esperienze affatto diverse, ma che, coetanei con chi scrive queste note e con tantissimi altri colleghi, hanno meritato sempre riconoscimenti di alto valore.



Il Generale Daniele Tei

Era nato a Perugia nel 1946. E' scomparso a Trevignano Romano, dove si era trasferito dopo essere andato in pensione. Era entrato in Accademia a 19 anni, con il Corso Drago III ed a 24 aveva conseguito il brevetto di pilota militare. Dal 1970 al 1975 ha prestato servizio al 2° Stormo di Treviso, poi è stato assegnato all'Accademia Aeronautica con l'incarico di ufficiale addetto all'inquadramento. Dal 1977 al 1983 ha prestato servizio come pilota di F104G e capo ufficio operazioni al 3° Stormo caccia bombardieri/ricognitori di Villafranca (Verona). Nell'83 è stato assegnato nuovamente all'Accademia aeronautica, per un anno. Quindi, fino al 1988, ha prestato servizio presso il Reparto 'Logistica' dello Stato Maggiore Aeronautica, ricoprendo l'incarico di capo della Sezione Ricerca e Sviluppo Armamenti. Dal 1988 al 1989 Tei è stato comandante del 37° Stormo Intercettori di Trapani Birgi; è poi tornato allo Stato Maggiore Aeronautica come Capo

Ufficio all' Ordinamento ed all'Impiego del personale militare. Promosso Generale di Brigata Aerea nel 1993, ha ricoperto per due anni l'incarico di Comandante del Poligono Sperimentale interforze di Salto di Quirra, in Sardegna. Dal 1996 al 1998 è nuovamente allo Stato Maggiore Aeronautica come Capo Reparto Informazioni e Capo Reparto Operazioni e Addestramento. Dal 1998 al 2001 ha ricoperto l'incarico di Capo della Direzione per l'Impiego del personale militare dell'Aeronautica e dal 2001 al 2003 quello di Comandante della Divisione Formazione Ufficiali-Accademia Aeronautica di Pozzuoli. Promosso Generale di Squadra Aerea nel 2003, dall'ottobre 2005 al maggio 2007 è stato Comandante delle Scuole dell'Aeronautica militare. Dal giugno 2007 a gennaio 2008 ha ricoperto l'incarico di Comandante della Squadra Aerea. Dal 30 gennaio 2008 al 25 febbraio 2010 è stato infine Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica Militare. Ha all'attivo circa 2.700 ore di volo su 13 diversi tipi di velivolo, delle quali circa 2000 su aviogetto. Aveva compiuto da poco 65 anni. A sua moglie, Signora Marinella, ed ai tre figli, Luca, Francesca e Jacopo, l'ANUA rivolge pensieri di sentite condoglianze.

Il Generale Enzo Tramonti

Era nato a Terracina il 10 luglio 1939, è deceduto a Roma ove aveva deciso di restare anche da pensionato. Era entrato in Accademia Aeronautica a Nisida nell'ottobre 1958 con il Corso Turbine II. Voleva fare il pilota, ma la verifica delle attitudini lo indusse ad accettare l'inquadramento come Aspirante del Ruolo Servizi (poi trasformato in Ruolo delle Armi). Fu brillante negli studi, conseguendo in seguito la laurea in Scienze Aeronautiche. Alla moglie Signora Emj Tanaca ed alla figlia Daniela l'ANUA dedica accorati sentimenti. Della sua attività di servizio piace ricordare una sintesi che egli stesso scrisse in occasione del "giubileo" del Turbine II (2008).

"Nell'ormai lontano autunno del 1961 quando, terminato il corso Turbine II, mi accingevo a lasciare l'Accademia Aeronautica, in dieci località della Puglia e della Basilicata erano stati realizzati altrettanti siti militari con lo schieramento di trenta missili IRBM Jupiter dotati di testate nucleari, quale deterrente atomico contro l'Unione Sovietica durante la guerra fredda. Questa, due anni dopo, avrebbe

raggiunto l'acme della tensione con la crisi di Cuba.

La gestione dei missili IRBM Jupiter era stata affidata, congiuntamente alla U.S. AIR FORCE, ed all'AERONAUTICA MILITARE che vi profuse non poche delle sue risorse di bilancio e l'impegno di oltre 3400 uomini. Mai prima di allora reparti dell'AMI si erano trovati a svolgere un ruolo così rilevante, anche rispetto alle altre FFAA, nella contrapposizione dei blocchi, ma allo stesso tempo così rischioso, divenendo di fatto un bersaglio sensibile di eventuali attacchi sovietici. Dopo l'Accademia la mia prima destinazione, al termine di un breve corso di specializzazione svolto a Gioia del Colle, sede del Comando della 36^a Aerobrigata, fu il 59° Gruppo Missili di Altamura in Puglia, dove in qualità di "ufficiale di lancio" mi ritrovai appesa al collo la chiave per l'avvio del "count down". Un'altra chiave, per l'abilitazione finale del lancio era tenuta da un ufficiale americano. Il lancio vero e proprio del missile veniva effettuato da una squadra di sottufficiali tecnici alle dipendenze dell'unico ufficiale italiano presente a turno sul sito.

Quando nell'ottobre del 1962, gli Stati Uniti vennero a conoscenza del fatto che i Sovietici stavano costruendo rampe di appoggio per missili balistici sull'isola di Cuba, iniziò una crisi che portò ad un momento in cui il rischio dello scoppio di un conflitto nucleare divenne realmente concreto. Ancora oggi mi chiedo quanti furono coloro che, non solo tra i civili ma tra gli stessi militari, si resero conto della drammaticità di quei giorni. Ricordo la tensione di quel periodo in cui tutte le basi missilistiche furono poste nello stato di massima allerta e i pensieri, non di paura ma di grande preoccupazione, che passarono per la mia mente. Era comunque l'età della gioventù e quindi della bella stagione, anche se la durezza del servizio si faceva sentire a dispetto dell'energia straripante dei vent'anni. Gli equipaggi di lancio erano tre per base e si alternavano in turni di 24 ore seguiti da 48 di riposo; erano composti da un ufficiale di lancio e nove sottufficiali tecnici. Se qualcuno si ammalava o andava in licenza la durata dei turni raddoppiava senza tante storie. C'erano poi periodi in cui la base rimaneva isolata per le condizioni



del tempo proibitive, soprattutto d'inverno quando nelle Murge il freddo e la neve creavano situazioni di grande criticità. A causa della neve nel marzo del 1963 tornando da una licenza, sette giorni non furono sufficienti per raggiungere la mia base di Altamura. Quando finalmente riuscii a tornare, servendomi di un treno che da Taranto a Gioia impiegò 24 ore, il mio comandante mi scambiò per un noto accattone della zona.

Nota in calce: Il personale che era in attività nei siti della 36^a AB era tenuto al massimo riserbo e terminata l'esperienza ha distrutto documenti, manuali e fotografie in suo possesso. Ancora oggi ci sono molte ritrosie a raccontare i fatti. Io stesso non ne sono completamente esente. I pochi cenni forniti sull'argomento rispondono in parte all'indice "le prime destinazioni" e in parte non minore all'indice "quando il servizio è storia"... **dell'Antologia di ricordi.** "Nei miei stessi panni si ritrovarono Pederzolli nel sito di Acquaviva teatro di un atterraggio di fortuna da parte di un MIG spia, Messina nel sito di Irsina e Vasta nel sito di Mottola.

Del Generale Tramonti piace infine ricordare il suo diligente impegno, sul finire dello scorso millennio, da Capo Ufficio Generale Progetto "EUROFORMAZIONE DIFESA" nel quadro dei provvedimenti per l'alfabetizzazione informatica dei pubblici dipendenti. Era il maggio 2001 ed oggi dopo oltre un decennio l'argomento resta di grande attualità.



La frequenza dei corsi Euroformazione di informatica e di lingua inglese è entrata a far parte integrante della formazione di base dei giovani, quindi ogni volontario dovrà essere ammesso alla frequenza di detti corsi.

L'ANUA Milano al Passaggio di Comando della 1^a Regione Aerea

Lunedì 12 settembre 2011 presso l'aeroporto di Linate si è avuto il passaggio di Comando della 1^a Regione Aerea fra il Gen. S.A. Nello **BARALE**, uscente, ed il Gen. S.A. Tommaso **FERRO**, subentrante, alla presenza del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Gen. S.A. Giuseppe **BERNARDIS** ed il ministro della difesa On. Ignazio **LA RUSSA**.

Alla cerimonia, erano presenti Autorità Civili e Militari ed ha partecipato anche un folto numero di Soci della Sezione A.N.U.A. di Milano con il Labaro.



In riconoscenza per la disponibilità e simpatia che il Gen. S.A. Nello Barale, nel periodo del Suo Comando presso la 1^a R.A., ha dimostrato alle Sezioni A.N.U.A. ed A.A.A. di Milano, i Presidenti delle due Sezioni Gen. D.A. Mario Castelli ed il Gen. di Br. Riccardo Merlino, hanno voluto, a nome dei Soci delle due Associazioni, donargli una targhetta d'Argento con dedica.

Martedì 20 settembre il Presidente della Sezione, Gen. D.A. Mario Castelli ha presentato al nuovo Comandante della 1^a R.A. Gen. S.A. Tommaso FERRO, il Consiglio Direttivo della Sezione.



L'ANUA Taranto presente a due eventi importanti in 3^a Regione Aerea

Cambio Comando alla SVTAM



L'Associazione Nazionale Ufficiali dell'Aeronautica di Taranto è stata presente alla Cerimonia del cambio al vertice della Scuola Volontari Truppa Aeronautica Militare di Taranto consegnando al Com.te Col. A.A.r.n.n Raimondo D'ANDRIA la targa di "Socio Benemerito" a testimonianza della Sua disponibilità ed intenzionalità a rendere sempre più coinvolgenti i rapporti tra gli Ufficiali in servizio e quelli in congedo. Il Gen. di S.A. Pasquale Preziosa, Comandante Scuole A.M./3^a Regione Aerea – Bari, nel corso del Cocktail del 09.09.2011, per il saluto di commiato, ha reso particolarmente significativo il conferimento di tale riconoscimento al Col. D'ANDRIA con valutazioni di encomio per l'opera professionale svolta alla SVTAM secondo gli indirizzi dell'Alto Comando ed in forza di quei principi costitutivi della Sua preparazione riconosciuta dalle Autorità Civili e Militari della Provincia di Taranto ed, in particolare, del Presidente Nazionale dell'A.N.U.A. Gen. S.A. Mario MAJORANI. Il 12.09.2011, Commozione ed Orgoglio si sono osservati nei momenti del passaggio della bandiera – per il tramite del Gen. Vintantonio CORMIO, Vice Comandante Scuole A.M./3^a Regione Aerea – Bari - dal Col. Raimondo D'ANDRIA al Col. A.A. r.a.n.n. Filippo AVOLA i cui rispettivi messaggi hanno evidenziato i brillanti risultati ottenuti e la determinata propensione di migliorarli ulteriormente considerando e valorizzando sempre di più le sinergie esistenti nella Scuola. Il Gen. CORMIO, confermando la fiducia riposta dal Comando Scuole nei confronti del Col. AVOLA, ha sottolineato la necessità di una attenzione continua ai cambiamenti in atto nella società militare la quale ha bisogno di personale altamente qualificato e le scuole sono lo strumento idoneo per tale finalità se – come è avvenuto anche con scarsità di mezzi – si è all'altezza di preparare appositamente un ambiente culturale che renda possibile il pieno sviluppo della personalità degli allievi da impiegare con sicurezza in compiti di certa responsabilità.

Cambio Comando al 16° Stormo



Martedì 4 Ottobre, presso il 16° Stormo "Protezione delle Forze" di Martina Franca, il Colonnello Paolo Citta ha pronunciato la formula che ha sancito il passaggio del Comando del 16° Stormo al Colonnello Romeo Paternò. Il Generale di Brigata Aerea Germano Quattrococchi, Comandante della 1^a Brigata Aerea Operazioni Speciali di Roma, alla presenza di tutto il personale dello Stormo, di molte autorità religiose, civili e militari locali, nonché dei tanti familiari, intervenuti numerosi, ha trasferito la Bandiera dello Stormo dal Col. Citta al Col. Paternò in un momento della cerimonia nel quale le forti sensazioni della solennità del rito venivano emotivamente percepite da Tutti i presenti ed amplificate dall'esecuzione dell'Inno di Mameli suonato dalla Fanfara del Comando Scuole Aeronautica Militare/3^a Regione Aerea di Bari, diretta dal Primo Maresciallo Luogotenente Cotugno e dalle note del "Piave" e della "Marcia dell'Aeronautica Militare". La sezione ANUA di Taranto, con l'assenso del Presidente Nazionale Gen. S.A. Mario MAJORANI, ha consegnato una targa al Col Paolo Citta, in occasione del cocktail del 30.09.2011, perché – come ha sottolineato il Presidente Aldo Marturano – la componente Fucilieri dell'Aria del 16° Stormo, nei tre anni del suo Comando, è diventata una specialità della DIFESA TERRESTRE che ha rafforzato l'immagine della NOSTRA F.A., osservata e seguita dalle altre Nazioni, con rispetto ed ammirazione, a beneficio dell'orgoglio custodito e comunicato, con la loro statutaria attività, dai SOCI. (cfr foto). La consacrazione partecipativa della Sezione di Taranto ha trovato il suo momento di sintesi il giorno 04.10.2011 quando l'obiettivo si è fermato sulla rappresentanza della Sezione con il Generale di Brigata Aerea Germano Quattrococchi ed i Col. Citta e Paternò (cfr foto).

(Aldo Marturano)



L'Avvocato risponde

Il Ten. col. G.E. – conduttore di un immobile urbano - desidera sapere: 1) se è legittimato ad agire nei confronti del vicino di casa in evento di immissioni moleste o rumorose; 2) se, in materia, esiste un limite di tollerabilità prestabilito.

La risposta è affermativa per entrambi i quesiti.

L'azione legale prevista dall'art. 844 cod. civ. per far cessare le immissioni provenienti dal fondo vicino che eccedono la normale tollerabilità, compete non solo al proprietario del bene o al titolare di un diritto reale di godimento che abbia il possesso del fondo oggetto di immissioni moleste, ma anche al conduttore secondo quanto previsto dal secondo comma dell'art. 1585 cod. civ. (garanzie per le molestie) che così recita:

1° comma: Il locatore è tenuto a garantire il conduttore delle molestie che diminuiscono l'uso o il godimento della cosa, arrecate da terzo che pretendono di avere diritti sulla cosa medesima.

2° comma: Non è tenuto a garantirlo dalle molestie di terzi che non pretendono di avere diritti, salva al conduttore la facoltà di agire contro di essi in nome proprio.

Sul punto giova, inoltre, rilevare come la Corte di Cassazione abbia recentemente statuito il principio che nei rapporti di vicinato, le immissioni rumorose possono considerarsi illecite anche quando non è superato il limite di accettabilità stabilito dalla normativa speciale in materia di inquinamento acustico ed ambientale.

Tale principio parte dall'evidente considerazione che se le immissioni acustiche superano il limite previsto dalle leggi speciali emanate a tutela della collettività anche il rispetto di tali limiti nell'ambito delle proprietà tra vicini non può far considerare lecite le immissioni stesse. Il giudizio sulla loro tollerabilità è ovviamente demandato al prudente apprezzamento del giudice.

(Massimo G. Andreuzzi)



Lettere al Direttore

Stimatissimo Direttore,

mi riferisco ai "risvegli estivi" di pag. 6 del nostro Corriere, "fiaccola" portante del nostro sodalizio, "unico" strumento di collegamento con noi soci al margine dell'identità associativa, per esprimere tutto il mio apprezzamento e compiacimento al Dott. Lenzi (con il quale, forse lui ignaro, sono stato aspramente critico, nelle riservate stanze della presidenza Tricomi, allorché una nostra sede periferica fu intitolata ad un Ufficiale di altra FFAA) per il suo intervento – chiaro, inappuntabile ed inattaccabile in tutte le sue osservazioni e precisazioni – e per la condivisione da parte Sua se pur col richiamo a che non si impegni l'Associazione (che non mi pare sia stato fatto pur essendo stata enunciata una carica ad personam) se non attraverso la Rappresentanza, che in questo delicato caso, però, è stata disattenta nonostante la ben nota elevata sensibilità del nostro Presidente Majorani.

Io nutro il sentimento che le divise che abbiamo indossato e la Bandiera che abbiamo servito ed oggi continuiamo ad onorare, con animo sempre commosso, rappresentino, ed in ciascuna di esse si condensi, la storia passata presente e futura della nostra Nazione e la memoria storica dei suoi eroici Figli caduti o minati nel fisico. Non dobbiamo avere esitazione alcuna a salvaguardarne la dignità, soprattutto noi in congedo, da ogni e qualsiasi tentativo di sminuire, con atteggiamenti "distratti", la loro sacralità da parte di chiunque ma soprattutto da chi al pari nostro, seppur con temporanei incarichi di vertice, ne è servitore. Ricordo quando intervenni, presso le Autorità e l'Istituto di autodisciplina pubblicitaria per far cessare uno "spot" televisivo nelle cui immagini si viveva una situazione inopportuna con esplicito richiamo all'Altare della Patria e l'atteggiamento, non consono, dei militari ivi in servizio d'onore.

La riverenza e la soggezione verso i Superiori o l'Autorità, non sono ascritti in nessun Regolamento di Disciplina Militare dove è prioritario, sempre, il riguardo per le regole e l'adempimento del dovere che comprende, se supportati da adeguata capacità intellettuale e decoro, il massimo rispetto, onorabilità ed inviolabilità dei Valori e dei Simboli e la pretesa che siano osservati sempre, da parte di tutti indistintamente.

ive cordialità, Roma 09 Ottobre 2011

Giovanni Grisafi (Gen.b. A.A. R.d'O.)