

# *Il* CORRIERE *dell'*AVIATORE



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

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

*28 marzo 2011*

*88° anniversario dell'Aeronautica Militare*



*N. 3-4/2011*

# IL CORRIERE dell'AVIATORE

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

Anno LIX  
"Il Corriere dell'Aviatore"  
N. 3-4 - Marzo-Aprile 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](mailto:anua.aeronautica@virgilio.it)

Direzione - Redazione - Amministrazione:  
00192 Roma - Via Marcantonio Colonna, 25  
Tel. 0632111740 - Fax 064450786  
E-mail: [anuaorriere@tiscali.it](mailto:anuaorriere@tiscali.it)

Direttore editoriale  
**Mario Majorani**

Direttore responsabile  
**Mario Tancredi**

Ha collaborato a questo numero  
**Giuliano Giannone**

Responsabile Amministrativo  
**Cesare D'Ippolito**

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

Associato all'U.S.P.I.  
Iscrizione al R.O.C. n. 10496



Stampa:

**STILGRAFICA srl**  
00159 Roma • Via Ignazio Pettinengo, 31/33  
Tel. 0643588200 • Fax 064385693  
[www.stilgrafica.com](http://www.stilgrafica.com) • [info@stilgrafica.com](mailto:info@stilgrafica.com)

Stampato nel mese di febbraio 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 2011

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

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

- rivolgersi alle Sezioni territoriali ANUA;
- effettuare il versamento sul c/c postale n. 37906005 intestato a: ANUA – via Marcantonio Colonna, 25 – 00192 Roma;
- ricorrere a bonifico bancario intestato a: ANUA – via Marcantonio Colonna, 25 00192 Roma, codice IBAN:  
IT07N0760103200000037906005  
IT98T0760103200000007356880.

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

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

Presso la Presidenza Nazionale sono attive le seguenti mail:

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

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

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

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

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

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

### In 1ª di copertina:

Eurofighter Typhon del Reparto Sperimentale Volo con sotto lo stemma dell'A.M. (dettagli a pag. 4)

## “Richiami della Memoria”

La pubblicazione di questo numero avviene in un periodo dell'anno che stimola alcune riflessioni di carattere storico e culturale sul nostro essere italiani ed aviatori. Il primo trimestre di quest'anno 2011 è infatti caratterizzato da quattro celebrazioni particolarmente significative: il 27 gennaio dedicato alla Memoria delle Vittime del Nazismo; il 10 febbraio al Ricordo delle Vittime delle Foibe; il 17 marzo al 150° anniversario dell'Unità d'Italia; il 28 marzo all'88° di fondazione dell'Aeronautica Militare.



Quattro date che comportano un richiamo, sia pur sintetico, ai riferimenti per espletare in conclusione l'intento di questo editoriale.

Il **Giorno della Memoria** è una ricorrenza istituita con la legge n. 211 del 20 luglio 2000 dal Parlamento aderente alla proposta internazionale di dichiarare il 27 gennaio come giornata in commemorazione dell'Olocausto, delle vittime del nazismo e del fascismo, e in onore di coloro che a rischio della propria vita hanno protetto i perseguitati.

Il **Giorno del Ricordo** è stato istituito, con la legge n. 92 del 30 marzo 2004, per ricordare, il 10 febbraio, le vittime delle foibe e dell'esodo giuliano-dalmata.



La **Festa dell'Unità d'Italia** è stata programmata dal Consiglio dei Ministri nel 2007 per celebrare nel 2011 i 150 anni da quando, nel lontano 17 marzo 1861, il Parlamento del Regno di Sardegna con sede a Torino, nel Palazzo Carignano sancì la proclamazione del Regno d'Italia, mantenendo Torino Capitale. Si ricorda infatti che nel Risorgimento, tramontato nel 1849 il progetto di confederazione tra gli stati della penisola (come volevano moltissime personalità di spicco della politica italiana dell'epoca, dal piemontese Massimo d'Azeglio al toscano Bettino Ricasoli e al federalista lombardo Carlo Cattaneo), il Regno d'Italia nasceva proprio dal Regno sardo (*privato nel 1860 della Contea di Nizza e del Ducato di Savoia, ceduti alla Francia*), e veniva retto fino alla sua caduta, nel 1946, dalla dinastia reale dei Savoia. Il 17 marzo 2011 è dunque  **festa nazionale** che richiama anch'essa i valori della memoria ed ha un logo (v.fig.) pensato per essere una immagine-segnale che ricordi il coraggio, il sogno, la gioia profondamente umana che accompagnò i fatti che portarono all'Unità d'Italia.



Tre bandiere tricolore che sventolano a rappresentare i tre giubilei del 1911, 1961, 2011, in un collegamento ideale tra le generazioni. “La forma della bandiera è il risultato di uno studio che integra le suggestioni di festa, di vele gonfie e di volo d'uccello. La reiterazione della forma accentua il senso di corallità”

E veniamo al **28 marzo**, che in questo anno è l'**88° di fondazione dell'AM**, per poi ricollegarci alla prima delle commemorazioni citate. La celebrazione dell'anniversario della nostra Forza Armata è talmente sentita da tutti gli Aviatori, che sembrerebbe superfluo richiamare in questo editoriale la sequenza storica della sua evoluzione e dei suoi tantissimi eroismi. Tuttavia, i giorni di marzo riportano alla mente la tragicità di un eccidio, quello delle Fosse Ardeatine, ove il 24 marzo del 1944 le 335 vittime, e fra loro tre Aviatori, simboleggiano il contributo alla lotta clandestina contro l'occupazione tedesca, alla vigilia dell'ingresso degli americani a Roma (4 giugno 1944). I tre Aviatori nel periodo in cui erano stati in servizio furono personaggi di spicco: Roberto Lordi, già capo della missione militare aeronautica in Cina; Sabato Martelli Castaldi, già capo di gabinetto di Balbo; Aldo Finzi, uno dei partecipanti al volo su Vienna di D'Annunzio e addirittura Vice Commissario all'Aeronautica nel primo governo Mussolini.

Ogni volta che si parla di celebrazione, c'è in gioco qualcosa di importante (non si celebrano cose banali o irrilevanti) e lo si fa insieme con gli altri; ciò che viene celebrato rappresenta sempre un valore comune, riconosciuto e condiviso in un determinato ambito di persone (famiglia, associazione, religione, nazione...). Dire «qualcosa di importante» è dire qualcosa che conta nella propria vita e nella propria visione del mondo: qualcosa che interessa vivamente, tocca in profondità la nostra identità, la nostra esistenza, il nostro rapporto con gli altri. Ma la valutazione di importanza delle cose può essere assai diversa e perfino contrastante, secondo le persone, le culture, le ideologie. È così che gruppi umani diversi celebrano realtà e valori diversi, secondo la nazionalità, le tradizioni locali, la fede religiosa, le idee politiche, gli interessi.

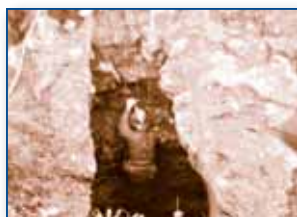
Le celebrazioni richiamate in questo editoriale hanno dunque un comune obiettivo per quanti vivono gli impegni dell'Associazione alla quale volontariamente partecipano. Cogliere lezione dai tormenti del passato per saper difendere i beni del presente ed estenderne fruibilità e durata.

Mario Tancredi

## In questo numero:

### Editoriale

“Richiami della Memoria” 1  
*M. Tancredi*



Le decorazioni alla Bandiera di Guerra dell’A.M. 3

Lo stemma dell’Aeronautica ed i suoi richiami simbolici 4

Il Generale S.A. Oreste Genta, allievo del Corso Leone 5  
*G.B. Cersòsimo*



Avvicendamenti 9

L’Operazione Iraq nel vissuto del Colonnello Gianmarco Bellini 10

Un’idea per la 4<sup>a</sup> età ovvero una “Casa degli Aviatori Anziani” 11  
*M. Majorani*

1° Convegno ANUA sul trattamento pensionistico del Personale Militare 12

**Notizie al Volo 13**

### Centro Studi

In aprile il Tricolore nello spazio durante la missione Shuttle (Sts-134) della Nasa 15

Le Regioni Aeree. Dalla visione territoriale a quella funzionale dell’A.M. 16

Storie di palloni al vento 18  
*G.P. Canham*

...“Scusate il ritardo!”... Un racconto come tanti; letteratura come ipotesi di verità 21  
*P. Cerami*



### Consulenza dagli Esperti

L’Avvocato risponde 22

Cooperative edilizie 22

**Dame d’Onore 24**

**In questi mesi di primavera ricordiamo... 25**

Inverno a Ciampino (1942/43) 27  
*A.M. Felicetti*



Diario a puntate di un ex allievo dello Sparviero II 28  
*P. Verderame*

Percorsi scolastici  
L’Istituto Locatelli di Bergamo 29

**Dalle Sezioni 30**

**Lettere al Direttore 32**

## Le decorazioni alla Bandiera di Guerra dell'A.M.

- 1 Croce di cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia
- 3 Croci di cavaliere dell'Ordine Militare d'Italia
- 2 Medaglie d'oro al valor militare
- 1 Medaglia d'oro al Valor Aeronautico
- 5 Medaglie d'argento al valor militare
- 1 Medaglia d'argento al valor civile
- 1 Croce di Guerra al Valor Militare
- 1 Medaglia d'argento al merito della Croce Rossa Italiana
- 1 Medaglia d'oro per i benemeriti della salute pubblica
- 1 Medaglia d'oro al Merito della Sanità pubblica



**N**ello spirito dell'evidenza dei valori che esaltano il senso della continuità nell'Italia Unita si riportano le motivazioni delle due Medaglie d'oro al Valor Militare concesse alla Bandiera della nostra Aeronautica con riferimento agli eroismi di "prima, durante e dopo" il Secondo Conflitto Mondiale.



### Medaglia d'Oro al Valor Militare

*"In cinque anni di guerra aperta e di lotta clandestina, prima al cimento su tutti i fronti e in tutte le battaglie, ha saputo impiegare i propri aerei fino ed oltre l'usura della guerra e del tempo, immolando un terzo dei piloti e specialisti di squadriglia. Quattro medaglie d'oro agli Stormi, centocinquantuno medaglie d'oro alla memoria ed ai viventi, innumerevoli medaglie d'argento, di bronzo e croci di guerra al valore, attestano l'eroismo dell'arma e la sua dedizione alla Patria. Ha fatto, del cielo d'Italia, un sacrario di eroi che annanta di gloria la nazione tutta, a incitamento per le generazioni future".*

*Cieli del Mediterraneo, dell'Africa, dell'Oriente 16 giugno 1940 - 8 settembre 1943*

*Cieli della Grecia, fronti della Resistenza, 9 settembre 1943 - 5 maggio 1945*

*D.A.R. 31 gennaio 1949*

*Roma, 8 aprile 1949*



## Medaglia d'Oro al Valor Militare

“Nella fase di preparazione dell’impresa africana e durante il periodo di operazioni sul fronte eritreo e su quello somalo, portò un contributo decisivo alla vittoria, disperdendo e annientando le resistenze nemiche. La sua collaborazione con le forze di terra nel campo tattico strategico e logistico, confermava la efficienza dei mezzi e consacrava soprattutto l’ardimento eroico degli equipaggi che si prodigarono in ogni giornata di battaglia, oltre il possibile, esempio e monito, testimonianza del valore italico e auspicio per il futuro”.

R.D. 4 giugno 1936  
Roma, 10 agosto 1949

## Lo stemma dell’Aeronautica ed i suoi richiami simbolici

L’attuale Stemma dell’AM fu approvato dal Presidente della Repubblica Giuseppe Saragat, il 25 gennaio 1971. È sormontato dall’aquila turrata, simbolo dei piloti militari, racchiude i distintivi di quattro squadriglie che, nella 1ª Guerra Mondiale, si misero in luce per abilità, coraggio ed eroismo. Il motto “Virtute Siderum Tenus” sintetizza il coraggio, la bravura ed il sacrificio di tutti gli Aviatori italiani.



Il *Quadrupede chimerico* alato con fiaccola raffigura il distintivo della “X Squadriglia Farman”, costituita il 1° aprile 1913. Tale reparto durante la 1ª Guerra Mondiale prese parte a numerosissime operazioni belliche di ricognizione e bombardamento leggero. Denominata successivamente “27ª Squadriglia Aeroplani” eseguì, durante il primo conflitto mondiale, oltre 900 voli di guerra.

Il *“Grifo Rampante”* rappresenta l’insegna della “91ª Squadriglia da Caccia”. Nota come “Squadriglia degli assi”, ebbe tra le sue file eroi come Francesco Baracca, Piccio, Ruffo e Ranza.

Il *“Quadrifoglio”* riproduce il simbolo della “10ª Squadriglia da bombardamento Caproni”, anch’essa impiegata in audaci azioni belliche durante la Grande Guerra.

Il *“Leone di S. Marco”* fu adottato come emblema dalla “87ª Squadriglia Aeroplani”, ribattezzata “La Serenissima” in omaggio alla città di Venezia. È di questa squadriglia l’epico volo su Vienna al comando di D’Annunzio.

## Il Generale S.A. Oreste Genta, allievo del Corso Leone

di Giovanni Battista Cersòsimo

**N**ato il 2 novembre 1911, Oreste Genta il 16 ottobre 1931 è allievo della I classe del corso "Leone" (1931-1933) dell'Accademia Aeronautica; il 1° ottobre 1933 è nominato "Sottotenente in Servizio Permanente Effettivo dell'Arma Aeronautica, ruolo naviganti", "pilota d'aeroplano su apparecchio Ba 25" il 3 giugno 1934, "pilota militare" il 19 febbraio 1935: questo l'esordio aeronautico del giovane "Ufficiale pilota Oreste Genta".

Il 15 luglio 1935 è promosso "Tenente pilota", il 5 gennaio 1936 è nominato "Osservatore Marittimo", il 1° febbraio 1937 è in servizio all'Aviazione "Alto Tirreno" per successivo imbarco sulla Nave "Diaz", il 16 giugno 1937 è in servizio all'Aviazione "Jonio e Basso Adriatico" per successivo imbarco sulla Nave "Trieste" e subito dopo sulla Nave "Pola", che nel mese di aprile 1939 partecipa alle operazioni di sbarco in Albania.

Promosso Capitano dal 15 luglio 1938, il 16 settembre 1939 è assegnato alla Scuola di Osservazione Marittima e dopo l'entrata in guerra dell'Italia, l'11 giugno 1940 è "mobilitato in territorio dichiarato in stato di guerra e zona di operazioni".

Dal 13 ottobre 1941 è in servizio all'Aviazione per la Marina in Libia.

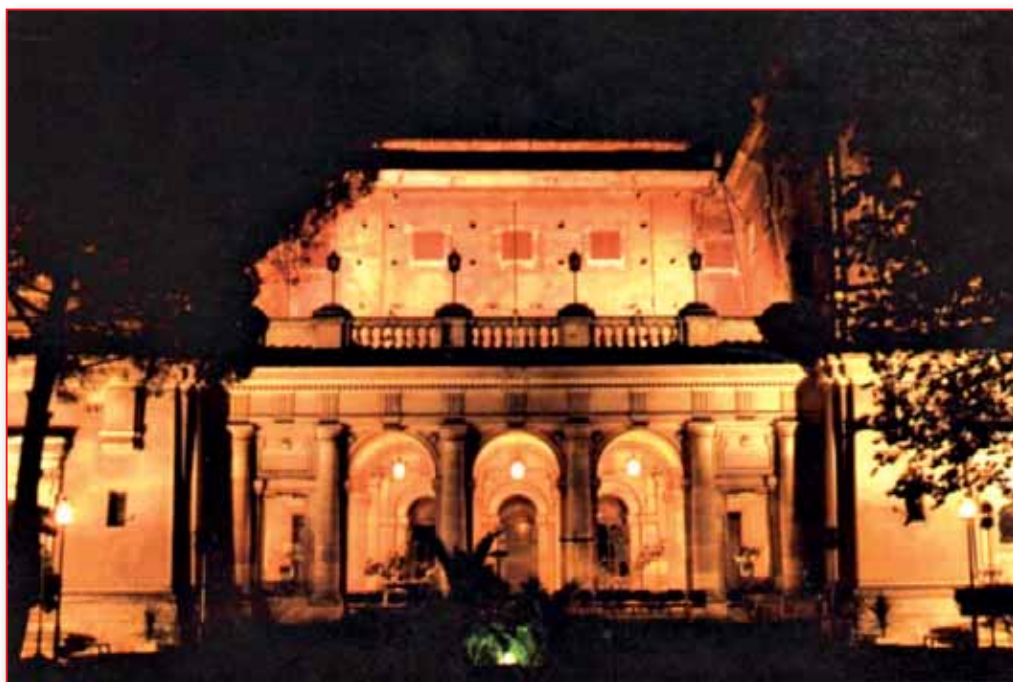
*"Comandante di una Squadriglia, primo pilota a bordo di un apparecchio da R.M. in missione di scorta a.s. ad un nostro importante convoglio, attaccato da tre apparecchi nemici accettava e sosteneva eroicamente l'impari lotta. Ferito insisteva nel combattimento e per tre volte riportava il suo apparecchio contro il nemico che*

*intanto aveva colpito altri due membri dell'equipaggio e gravemente danneggiato i cavi di comando. Deciso a proteggere dal bombardamento il prezioso convoglio aveva finalmente ragione della superiorità numerica avversaria mettendo in fuga gli assalitori". Cielo del Mediterraneo centrale, 28 aprile 1942 (B.U. 1942, disp. 30, pag. 1491) questa la significativa motivazione della Medaglia d'Argento al Valor Militare, concessa "sul campo", cui segue una seconda Medaglia d'Argento (B.U. 1943, disp. 8, pag. 612) ed una Medaglia di Bronzo al Valor Militare (B.U. 1949, disp. 1, pag. 49).*

Promosso Maggiore con decorrenza 20 ottobre 1942, dal 26 maggio 1943 è in servizio allo Stato Maggiore dell'Aeronautica in Roma.

"Giudice presso il Tribunale Militare Territoriale di Taranto" nel periodo maggio 1943 - gennaio 1944, il 27 settembre 1944 assume il comando dell'82° Gruppo Idro presso l'Idroscalo "Luigi Bologna" di Taranto.

Tenente Colonnello il 1° dicembre 1948, cessato dal comando dell'82° Gruppo Idro, il 1° agosto



Taranto - Idroscalo "L. Bologna": palazzina comando

1948 è assegnato alla Scuola Addestramento Idro; dal 16 settembre 1951 è Direttore dei Voli e coadiutore per l'Aeronautica degli Ufficiali dell'Istituto di Guerra Marittima.

Promosso Colonnello "a scelta" con decorrenza 1° gennaio 1952, il 21 dicembre 1953 è assegnato all'aeroporto di Pisa; Comandante del Reparto Volo della 46ª Aerobrigata dal 16 ottobre 1956 al 10 ottobre 1957, il 1° gennaio 1958 è destinato a Roma, Ufficio del Segretario Generale.

Promosso Generale di Brigata Aerea "a scelta" con decorrenza 12 marzo 1960, dal 1° aprile successivo è assegnato allo Stato Maggiore della Difesa.

Trasferito a Gioia del Colle (BA), il 15 settembre 1962 subentra al Generale di Brigata Aerea M.O.V.M. Giulio Cesare Graziani al comando della 36ª Aerobrigata Interdizione Strategica, dotata di missili I.R.B.M. Jupiter, in grado di raggiungere in brevissimo tempo gli obiettivi più importanti del Patto di Varsavia.

La Brigata, con il suo personale qualificato negli Stati Uniti d'America, è al momento il fiore all'occhiello della nostra Aeronautica.

La "crisi dei missili di Cuba" del mese di ottobre del 1962 ed i successivi accordi intervenuti ai massimi livelli internazionali direttamente tra il Presidente degli Stati Uniti d'America, John F. Kennedy, ed il Segretario Generale dell'Unione Sovietica, Nikita Sergeevic Krusciov, ne causa la fine dell'attività operativa con decorrenza 1° aprile 1963.

In cambio l'Unione Sovietica ha rinunciato ad installare sull'isola di Cuba i suoi missili a medio raggio, in grado di raggiungere altrettanto velocemente i più importanti obiettivi strategici statunitensi.

Con decorrenza 1° luglio 1963 il Generale Genta cessa dal Comando della 36ª Aerobrigata I. S. ed a lui subentra il Col. AArn Pilota Gaetano Mastrodi-casa, già suo Vice Comandante, che sotto la stessa data assume il Comando della neo costituita Base Aerea di Gioia del Colle.

Dal 5 luglio 1963 al 15 settembre 1964 è Comandante del Settore Aereo della Sardegna; trasferito alla Direzione Generale Armi e Munizioni nel mese di ottobre del 1964, con decorrenza 15 maggio 1965 è assegnato all'Ufficio del Segretario Generale dell'Aeronautica, quale Capo Ufficio.

Promosso Generale di Divisione Aerea "a scelta" con decorrenza 20 novembre 1965, il 1° novembre 1966 è Direttore Generale delle Provvidenze per il Personale.

Promosso Generale di Squadra Aerea "a scelta" il 31 dicembre 1968, dal 18 ottobre 1969 è destinato al Comando della III Regione Aerea di Bari, quale Comandante.

La III Regione Aerea, al momento uno dei tre Comandi di vertice dell'Aeronautica Militare, ha il controllo "operativo, logistico, tecnico ed amministrativo" di tutti i Comandi Aeronautici distaccati nel settore



Sud della nostra penisola.

Sono suoi collaboratori: il Gen. D.A. Enrico Marescalchi del Corso "REX", suo Vice Comandante, poi Comandante della Scuola di Guerra Aerea a Firenze e della I Regione Aerea a Milano, il Gen. B.A. Giulio Rosica del Corso "URANO", Capo di Stato Maggiore della Regione, poi Capo del 5° Ufficio dello Stato Maggiore Aeronautica e Comandante Generale delle Scuole A.M. a Guidonia, il Col. AAr Alfredo Sardella, Capo Ufficio Comando, il Ten. Col. AArn Pilota Alberto Scarafia, Aiutante di Volo,

il Primo Dirigente Avv. Renato Saverio Belviso, Addetto Stampa, il Direttore dei Servizi, Col. AArn Pilota Oronzo Lorusso, del Commissariato, Col. CCrc Giulio de' Notariis, del Demanio, Col. GArì Ugo Maurino, della Sanità, Col. CSA Riccardo Moro, delle Telecomunicazioni e A.V., Ten. Col. AArS Carmelo Murè, il Ten. Col. AArn Pilota Salvatore Formisano, Comandante del Quartier Generale.

A Bari il Generale Genta è anche Comandante del Presidio Militare, che al Sacrario dei Caduti Oltremare custodisce i resti mortali di oltre 75.000 combattenti del secondo conflitto mondiale, caduti in Albania, Africa Orientale, Libia, Marocco, Tunisia, Algeria, Grecia, Jugoslavia.

Dal suo Comando, grazie al pontile sopravvissuto ai marosi che non lo avevano ancora divelto definitivamente, il Generale Genta, può idealmente rivedere - sul filo dei ricordi - gli argentei idrovolanti che negli anni 1930-1940 ammaravano nel tratto di mare antistante e, dopo la lunga "sciata", si accostavano,



borbottando con i motori al minimo, a quello stesso pontile che si allungava in mare, proprio di fronte al Comando della IV<sup>a</sup> Zona Aerea Territoriale, costituito il 1° luglio 1935 e che alla fine degli anni '50 era stato sostituito dal Comando della III Regione Aerea.

Il 1° febbraio 1972, sostituito dal Generale S.A. Emanuele Annoni del Corso "REX", è collocato in congedo ed assegnato in forza al Comando della II



Bari, 4 novembre 1969 - Cerimonia in onore dei Caduti della Seconda Guerra Mondiale



Bari, 4 novembre 1969 - Cerimonia in onore dei Caduti della Seconda Guerra Mondiale

Regione Aerea di Roma; raggiunto il limite di permanenza nella posizione "ausiliaria", a decorrere dal 28 ottobre 1983 è collocato nella "riserva" e, con decorrenza 3 novembre 1984, in "congedo assoluto".

Sempre presente alle più importanti cerimonie di interesse militare ed aeronautico in Roma, è sempre stato in prima fila ai raduni del 36° Stormo Caccia di Gioia del Colle, erede ideale della sua 36ª Aerobrigata Interdizione Strategica.

Queste le decorazioni complessivamente attribuitigli nel corso del servizio prestato nell'Aeronautica Militare Italiana:

- *Medaglia d'Argento al Valor Militare "sul campo"* (B.U. 1942, disp. 46, pag. 2510);

- *Medaglia d'Argento al Valor Militare* (B.U. 1943, disp. 8, pag. 612);

- *Medaglia di Bronzo al Valor Militare* (B.U. 1949, disp. 1, pag. 49);

- *Croce al Merito di Guerra (I, II e III concessione)* (B.U. 1946, disp. 17, pagg. 893, 898, 901);

- *Medaglia Commemorativa della Campagna di Spagna* (B.U. 1943, disp. 21, pag. 1291);

- *Medaglia Commemorativa per le campagne di guerra 1941-1942-1943;*

- *Medaglia Commemorativa per le campagne di guerra 1944-1945 (art. 3 L.24.4.1950 n. 390);*

- *Medaglia Commemorativa per la Spedizione in Albania (1939)* (B.U. 1941, disp. 30, pag. 1237);

- *Croce di Grande Ufficiale dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana* (B.U. 1970, disp. 16, pag. 1044);

- *Medaglia Mauriziana al Merito per 10 lustri di carriera militare* (B.U. 1965, disp. 13, pag. 808);

- *Medaglia Militare Aeronautica di Lunga Navigazione Aerea di I grado* (B.U. 1952, disp. 9, pag. 667);

- *Croce d'oro per Anzianità di Servizio (XL anni)* (B.U. 1960, disp. 2, pag. 122);

- *Distintivo d'Argento - Specialità Ricognizione Marittima* (G.U. 1942, suppl. 7).

Queste le motivazioni delle altre due decorazioni al Valor Militare concesse al Gen. Oreste Genta:

- *Medaglia d'Argento al Valor Militare: "Comandante di una Squadriglia da ricognizione marittima, partecipava a numerose missioni di volo di scorta a.s. e di esplorazioni su zone di mare particolarmente soggette all'insidia aerea e navale nemica, prodigandosi al buon esito delle missioni. Dava prova di senso del dovere e di sprezzo del pericolo". Cielo del Mediterraneo e dell'A.S.I., luglio 1940 - giugno 1942.* (B.U. 1943, disp. 8, pag. 612);

- *Medaglia di Bronzo al Valor Militare: "Comandante di Squadriglia da ricognizione marittima, partecipava a numerose missioni di guerra. Capo Equipaggio nel corso di una missione di scorta ad un nostro convoglio, veniva attaccato da numerosi apparecchi nemici. Con l'apparecchio colpito in varie parti, riusciva a disimpegnarsi e con calma esemplare, si portava nuovamente sulla zona delle ricerche dando le relative segnalazioni sui naufraghi di un piroscampo colpito. Esempio di attaccamento al dovere e di elevate virtù militari".* (B.U. 1949, disp. 1, pag. 49).

# Avvicendamenti

**15 febbraio - alla DIPMA (Direzione Impiego Personale Militare Aeronautica)  
23 febbraio - al CSA (Comando Squadra Aerea)**

**D**ue eventi, particolarmente significativi per la vita della nostra Aeronautica. il Generale di Divisione Aerea Franco Marsiglia è subentrato, nell'incarico di vertice della DIPMA, al Generale di Squadra Aerea Tiziano Tosi, e questi a sua volta si è avvicendato al Comando della Squadra Aerea con il Generale SA Carmine Pollice che lascia per limiti di età.

L'importanza che riveste l'aspetto qualitativo del personale, impegnato ai vari livelli nei delicati e complessi incarichi dell'organizzazione militare aeronautica, fa porre in evidenza il pensiero espresso dal Generale Tosi in occasione del suo avvicendamento:

*“l'oggetto del nostro lavoro sono gli uomini ed a questo proposito voglio ancora una volta ricordare ciò che ho ripetuto fino alla noia in questi anni: dietro ai nomi del personale che noi prendiamo in considerazione nelle programmazioni c'è quasi sempre una famiglia - moglie - marito - figli - aspettative - ambizioni - progetti - amici - vita sociale - intervenendo sul militare noi interveniamo su tutte queste persone e sulla loro vita presente e futura; rischiamo di essere invasivi o, peggio, distruttivi; ecco perchè dobbiamo avere il coraggio e l'accortezza della sincerità, il rigore della trasparenza, la sensibilità di essere attenti e delicati; dobbiamo colloquiare con le persone, senza per questo trascurare le esigenze della Forza Armata per acquisire comunque l'esatta cognizione e consapevolezza di ciò che accadrà a valle delle nostre attività e delle decisioni che proporremo di adottare.” Il Generale Tosi, in conclusione, ha sottolineato “la straordinaria opportunità di imparare ogni giorno qualcosa di nuovo, con umiltà, facendo tesoro di preziose lezioni di vita che mi sono venute dalla nostra gente e che mi hanno arricchito molto, sia umanamente che professionalmente”.*



Il Generale D.A. **Franco Marsiglia**, nato a Torino il 24 maggio 1955, ha frequentato l'Accademia Aeronautica negli anni 1974-1976, con il Corso 'Pegaso III'.



Il Gen S.A. **Tiziano Tosi**, nato a Viadana (MN) il 06.09.1950, è entrato in A.M. nel 1969 con il Corso IBIS 3°.



Il Generale di S.A. **Carmine Pollice**, nato a Chieti il 23 febbraio 1948, proviene dai Corsi Normali dell'Accademia Aeronautica, frequentata negli anni 1966 - 1969, con il Corso "EOLO 3°".

# L'Operazione Iraq nel vissuto del Colonnello Gianmarco Bellini

**I**l 18 gennaio 1991 il suo Tornado fu abbattuto. Su "L'Arena.it" del 17/01/2011 si legge il seguente articolo, che viene riportato con stralci di intervista e note di agenzia stampa.

«Venti anni dopo l'eroe della prima guerra del Golfo presenta il conto. «Il mio aereo è stato abbattuto dagli iracheni in combattimento, ho fatto 47 giorni di prigionia subendo torture fisiche e psicologiche, ho ricevuto una medaglia d'argento al valor militare, ma ufficialmente non sono mai stato in guerra. Però ho fiducia nelle istituzioni e sono sicuro che tutto questo verrà presto riconosciuto».

A parlare è il colonnello Gianmarco Bellini, il pilota del Tornado abbattuto dagli iracheni il 18 gennaio 1991. Con lui il suo navigatore, Maurizio Cocciolone, il cui volto tumefatto apparso in tv con la tuta da prigioniero sconvolse l'Italia. «Ricordo bene quei giorni», dice Bellini all'Ansa. «Eravamo otto equipaggi di Tornado schierati ad Al Dhafra, la crema dell'Aeronautica militare. Tutti perfettamente addestrati. Quando il 16 gennaio il Parlamento ha dato il via libera all'impiego delle bombe sapevamo che presto sarebbe arrivato il momento». E il «momento» arrivò l'indomani. L'obiettivo era «un deposito di munizioni in Kuwait». Gli otto aerei italiani decollano insieme ad altri trenta di vari Paesi, ma a causa della turbolenza l'unico che riesce a fare rifornimento in volo è Bellini, non a caso considerato un pilota dalle capacità eccezionali. «Eravamo rimasti soli, ma ci siamo diretti lo stesso sul target e l'abbiamo centrato. Cinque bombe, sganciate da 40 metri di altezza». Ma l'antiarea irachena risponde «in modo rabbioso». L'aereo, colpito alla coda, è ingovernabile. «Ci siamo catapultati due secondi prima che precipitasse ed è un miracolo se siamo vivi», racconta il top gun di Crosare di Pressana, nel Basso Veronese. Da quel momento la memoria di Bellini ha un buco di dieci giorni, probabilmente perché è stato «pesantemente drogato. Quando torno a ricordare», spiega, «mi trovo in una cella singola, fredda e sporca, sofferente per le fratture. Ricordo gli interrogatori: non volevano sapere chissà che segreti, ripetevano solo che mi avrebbero ucciso. Avevo una luce sparata in faccia e mi arrivavano botte da persone che non riuscivo a vedere». Il 23 febbraio anche quel palazzo, a Baghdad, viene bombardato. I prigionieri, nel seminterrato, si salvano. Vengono portati via, incappucciati. «Poi la guerra finisce e il 3 marzo siamo stati ripuliti alla meglio e liberati». Di Cocciolone, il suo ufficiale navigatore, Bellini non aveva sa-



puto più niente. «L'ho rivisto sulla nave ospedale dove ci hanno portato. È stato un momento toccante». Quell'esperienza tremenda ha cambiato a entrambi la vita. «Siamo tornati a volare insieme, pochi mesi dopo. Ma le nostre strade si sono poi separate. Non posso dire di essere suo amico, però ci sentiamo ogni tanto», dice il pilota. Oggi Cocciolone è in servizio a «Italnamsa», una struttura della Difesa, mentre Bellini - dopo vari incarichi in Italia, Inghilterra e negli Usa - è al Jfc Naples, il comando Nato di Bagnoli. I suoi colleghi di corso, in cui si è piazzato secondo, sono generali dal 2007. Lui, a 53 anni, uno dei migliori piloti italiani, resta sempre il colonnello Bellini. Anche e soprattutto perché nel suo stato di servizio non c'è traccia né di guerra, né di prigionia, né di ferite in combattimento. In quel periodo lui risulta solo «a disposizione del comandante di corpo». «Potevo anche stare alle Maldive, sarebbe stata la stessa cosa», ironizza.

Il problema non riguarda naturalmente la sua Forza armata, che gli è sempre stata vicina e gli ha affidato anche incarichi prestigiosi, come il comando dello Stormo caccia di Ghedi, ma è normativo. L'Italia all'epoca non era ufficialmente in guerra con l'Iraq e dunque, semplicemente, non esistono prigionieri o feriti di guerra italiani. Questo Bellini lo trova «ingiusto». «Io mi sento fiero di aver aiutato quel popolo ad essere libero, eppure quella è una guerra ignorata», dice. «L'Italia è un Paese serio e dovrebbe uscire da questi sotterfugi alla 8 settembre. È una mancanza di rispetto nei confronti di chi ha operato, di chi ha sofferto e della Forza armata: il potere aereo è stato decisivo nel chiudere la partita in pochi giorni e con un numero ridotto di vittime. Che tutto questo non venga riconosciuto mi fa star male». Ma oggi «finalmente», afferma Bellini, «le cose stanno cambiando, forse grazie proprio alla nostra esperienza: in Afghanistan non si parla più ipocritamente di missione di pace, i soldati laggiù sono tutelati dal codice penale militare di guerra ed io sono convinto che anche a tutti quelli che hanno operato nel Golfo verrà dato il giusto riconoscimento». In effetti, la questione è «all'attenzione» del ministero della Difesa, come è stato precisato in risposta a una recente interrogazione parlamentare proprio sul «caso Bellini».

E sono molti quelli d'accordo con il pilota italiano abbattuto in Iraq 20 anni fa. Su Facebook è nato il gruppo «Gianmarco Bellini prigioniero di guerra» e, in un paio di giorni, gli iscritti erano già 3.300».

## Un'idea per la 4<sup>a</sup> età ovvero una “Casa degli Aviatori Anziani”

**I**l piccolo spazio in cui opera la Presidenza dell'ANUA produce effetti contraddittori, in quanto per un verso l'impossibilità di sistemare gli strumenti di lavoro rallenta le quotidiane operazioni gestionali, per altro verso la necessità di stare assiepati in uno spazio angusto induce a confrontare rapidamente pensieri ed idee. Con tali premesse, si discute di tante iniziative. Un'idea della Presidenza, condivisa da alcuni Soci e ritenuta di indubbio interesse per alcuni interlocutori, è la realizzazione di una soluzione di vita per gli ufficiali non più giovani su cui incombe il timore, peraltro giustificato, della solitudine e dell'isolamento conseguente al naturale scorrere del tempo. È opportuno inoltre considerare che l'indubbio sostegno offerto generosamente dai propri parenti non può non penalizzare loro vita quotidiana. Per limitare il loro impegno si utilizzano come noto soluzioni diverse quali il ricorso a badanti o a strutture specializzate (Case di Riposo) che solo in parte rasserenano i parenti stretti, egualmente “costretti” ad offrire il loro impegno per soddisfare l'esigenza di supporto morale in presenza di ovvie difficoltà. Tali soluzioni vengono generalmente accettate dagli interessati, anche se in alcuni casi sono rifiutate, preferendo trascorrere il tempo in una solitudine sempre crescente ed accentuata dalle limitate disponibilità dei familiari, ovviamente penalizzati dal supporto richiesto, ancorché offerto con affetto sincero. L'idea all'esame è rivolta ai Soci che non vogliono più gravare sull'impegno dei familiari o di altri eredi più giovani e preferirebbero abitare in una residenza di mini appartamenti con disponibilità di servizi appropriati alle specifiche condizioni di vita di un'età che avanza e che abbraccia tutti noi. Le riflessioni fino ad oggi maturate sul progetto presentano ovvie difficoltà che non possono essere trascurate ma che tuttavia inorgogliscono la Presidenza dell'ANUA nel perseguire un tentativo al momento unico in ambito nazionale anche se, come è dato di sapere, molto diffuso in altre Nazioni particolarmente progredite nei settori sociali e comportamentali. In particolare il progetto allo studio prevede la realizzazione di un tipo di struttura che possa ospitare gruppi di persone che abbiano rapporti di amicizia consolidata dalle pregresse esperienze di servizio o dalla comune origine professionale (Accademia, Istituto, Scuola...), configurando quindi due tipologie di abitazione per persone singole o con coniuge. Si stima che gli edifici (palazzine a tre piani), nel numero consentitodalle richieste da soddisfare e dalla disponibilità di suolo, realizzati con soluzioni urbanistiche evolute ed attrezzature funzionali, possano avere 12/18 unità abitative, ripartite su due o tre ingressi. Ciascuna palazzina disporrà di una parte a livello da adibire a servizio condominiale polifunzionale, *portineria, lavori domestici, assistenza infermieristica, convegno, ristorazione e spazio verde*.

Appare ovvio precisare che la ricerca dei siti edificabili o anche adattabili (se vi sono preesistenti strutture) debba essere effettuata presso centri abitati e non in località isolate distanti. Nell'ipotesi di una prima iniziativa in area romana, le soluzioni dovrebbero essere ricercate su direttrici di collegamento con Roma entro un raggio medio di 40-60 Km. In proposito è da ritenere auspicabile l'uso di suoli del demanio aeronautico in



concessione novantennale, così come avvenuto per suoli concessi dai Comuni all'edilizia popolare ed alle cooperative militari. Ancora più appropriata e coerente con lo status di Ufficiali in quiescenza appare una soluzione che faccia evolvere socialmente il Circolo Ufficiali (la nostra Casa dell'Aviatore) in Fondazione capace di porre in essere simili iniziative.

Il progetto attuativo dovrebbe basarsi sulla volontà di un investimento assicurativo sottoscrivibile in qualsiasi momento e da porre in godimento dopo il collocamento in quiescenza, con la previsione di entrare in possesso delle unità al termine dei lavori e delle abilitazioni legali (due anni, dalla concessione all'abitabilità?). L'idea sulla quale la Presidenza ANUA effettuerà una ricerca operativa finalizzata a prevedere l'ampiezza delle esigenze da soddisfare sarà sviluppata tenendo in considerazione l'orientamento dei sottoscrittori sui seguenti punti: 1) proprietà dell'immobile; 2) acquisizione/fornitura servizi. L'acquisizione della proprietà dell'immobile da parte del gruppo di ufficiali sottoscrittori, con possibilità di restituzione al sodalizio previo recupero percentuale del valore, potrà avere l'alternativa del semplice contratto di usufrutto.

L'acquisizione invece, esclusiva, dei servizi dovrebbe comportare una ripartizione in quote millesimali per vigilanza, pulizie ed assistenza infermieristica ed in quote a consumo per energia e ristorazione.

Una stima sommaria dei costi mensili globali pro capite (abitazione e servizi) da mettere in previsione dovrebbe essere contenuta in € 1.800,00. Lo sviluppo del programma sarà affidato al Gen. Ortenzi che ovviamente avrà ancora altro da chiarire e verificare per giungere ad un quadro informativo esaurientemente dettagliato da valutare nell'ambito del Consiglio Direttivo Nazionale. Si segnala nel merito che è stato istituito un Gruppo di progetto costituito da quattro Soci particolarmente esperti: Gen. Ortenzi, nel settore demaniale; Dott. Di Vincenzo, nel settore finanziario; Avv. Andreuzzi, nel settore giuridico; Gen. Gentili nel settore tecnico logistico.

A titolo sempre informativo si segnala che sono stati individuati Studi professionali che stanno offrendo liberi contributi di pensiero in questa fase iniziale. Ci si augura che pervengano dai Soci interessati considerazioni sulle soluzioni proposte.

# 1° Convegno A.N.U.A. sul trattamento pensionistico del Personale Militare

## Aspetti di ieri, problematiche di oggi, prospettive di domani

Data: VENERDÌ 18 marzo 2011

Luogo: Casa dell'Aviatore - Viale dell'Università, 20 - Tel. 06 4927161

09.00 Registrazione  
09.30 Apertura del Convegno  
**Gen. S.A. Mario Majorani**  
Presidente Nazionale A.N.U.A.

### PRIMA SESSIONE

CHAIRMAN: **Gen. D.A. Arturo Zandonà**

09.40 **Gen. Isp. Raffaele TORTORA**  
Capo Servizio Commissariato e Amministrazione A.M.  
*"Organizzazione del Servizio Pensionistico in Forza Armata"*  
Aspetti tecnici a cura del **Col. CCrn Stefano Graziani**, Capo 2° Uff. Rep. Amm.

10.10 **Gen. C.A. Mario ROGGIO**  
Direttore Generale PERSOMIL  
*"Le cessazioni dal servizio, ed in particolare, quelle degli Ufficiali collocati in aspettative per riduzione di quadri alla luce delle recenti novità normative: luci ed ombre"*  
Aspetti tecnici a cura del **Col. CCrn Massimo Croce**, Capo 4ª Div. 2° Rep.

10.40 **Dott. Teodoro Raffaele BILANZONE**  
Direttore Generale PREVIMIL  
*"Passaggio dal trattamento provvisorio al trattamento definitivo. Problematiche attuali ed azioni in corso"*  
Aspetti tecnici a cura del **Col. CCrs Luigi Tommasi**, Capo 1ª Divisione

11.10-11.30 Quesiti ed Approfondimenti  
11.30-11.50 Coffee Break

### SECONDA SESSIONE

CHAIRMAN: **B.G. Giuseppe Lucchese**

11.50 **Dott. Giorgio Fiorino**  
Direttore Centrale della D.C. Previdenza dell'INPDAP  
*"Organizzazione del Servizio Pensionistico per il personale militare. Problematiche organizzative e giuridiche, anche alla luce della sentenza della C. dei C. N° 7-2007 in merito alla applicabilità degli addebiti"*

12.20 **Dott. Luigi Di Falco**  
Associazione Nazionale Istituti di Assicurazione. Responsabile Vita, Previdenza e Risparmio gestito  
*"Previdenza complementare: prospettive e opportunità per il personale militare"*

12.50-13.10 **Banca Mediolanum - Presentazione prodotti previdenziali**  
13.10-13.30 Dibattito conclusivo  
13.30 **Gen. S.A. Mario Majorani**: Saluti di congedo e consegna oggetti ricordo ai Relatori  
13.40 Intervento Autorità

A seguire colazione a buffet

## Il Progetto LIDAR per monitorare le ceneri vulcaniche

A cura dell'Aeronautica Militare, con l'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) e il CNR (Consiglio Nazionale delle Ricerche) il 31 gennaio scorso all'aeroporto di Pratica di Mare è stato presentato il progetto LIDAR (Light Detection And Ranging) per il controllo delle ceneri presenti nell'atmosfera a seguito di fenomeni vulcanici.



Il LIDAR è stato sviluppato in seguito alla paralisi dello spazio aereo europeo per effetto dell'eruzione, nell'aprile 2010, del vulcano Eyjafjallajökull in Islanda ed è destinato a limitare i tali eventi. disagi che possono derivare al traffico aereo da eventi del genere.

Il sistema - consistente in un apposito apparato di rilevazione e misurazione delle particelle sospese nell'aria e installato a bordo di un velivolo C27J dell'AM (foto) - in presenza di attività vulcanica con rilascio di fumi e ceneri, potrà fornire rapidamente al Dipartimento della Protezione Civile e all'ENAC i dati necessari per la mappatura delle zone di volo atte a soddisfare gli standard di sicurezza.

Sotto il profilo operativo il LIDAR è stato valutato positivamente lo scorso 14 gennaio in occasione dell'ultima eruzione dell'Etna.

## Accettato il primo tanker KC-767A per l'Aeronautica Militare

L'Aeronautica Militare ha ricevuto il primo Boeing KC-767A, giunto recentemente a Pratica di Mare con un equipaggio misto del 14° Stormo e del Reparto Sperimentale Volo. L'entrata in linea e il graduale raggiungimento della piena capacità operativa permetteranno di riempire il vuoto creatosi con l'uscita di linea dei vecchi



quadrimotori 707 Tanker/Transport, sinora solo in parte compensato dal Boeing 767 civile prestato dal costruttore americano a fronte del ritardo del successore.

Il Boeing KC-767A è la versione tanker del modello civile 767-200, proposto dall'azienda statunitense Boeing per impieghi militari. Quattro esemplari sono stati ordinati dalla Aeronautica Militare italiana e altrettanti dalla Kōkū Jieitai o Japan Air Self-Defense Force (la forza aerea del Giappone).

## Loreto. Chiude la Scuola Perfezionamento Sottufficiali A.M.



3 febbraio 2011: è la data in cui, alla presenza del Comandante delle Scuole AM/3<sup>a</sup> Regione Aerea, Generale SA Pasquale Preziosa, di autorità religiose, civili e militari, si è svolta la cerimonia di chiusura della Scuola Perfezionamento Sottufficiali A.M.

La chiusura di questa Scuola avviene dopo oltre vent'anni di attività a Loreto e le sue competenze transitano ora definitivamente alla Scuola Marescialli dell'Aeronautica di Viterbo.

Sullo stesso sedime, d'ora in avanti si svolgeranno soltanto le attività della Scuola di Lingue Estere.

## Un magazzino robotizzato a Lecce

È stato inaugurato sull'aeroporto di Galatina (LE) il magazzino robotizzato della Direzione Rifornimenti del 10° Reparto Manutenzione Velivoli (RMV), realizzato in 279 giorni lavorativi da Vitrociset in qualità di capo commessa.

L'inaugurazione è avvenuta il 13 gennaio scorso alla presenza del Comandante Logistico A.M., Generale SA Giuseppe Marani e del comandante la 2a Divisione di COMLOG, Generale DA Fabio Molteni. Il nuovo sistema automatizzato gestirà l'attività del Magazzino di Vigilanza attraverso tre traslo-elevatori su altrettanti corridoi, a servizio di 2.200 cassette e 600 pallet con un potenziale massimo di oltre 50.000 diverse parti di ricambio. Il sistema, come è stato illustrato da Vitrociset, è nato per l'MB.339, ma è già in grado di essere utilizzato per il successivo Aermacchi M-346.

## L'Aviazione danese in addestramento in Toscana

Fino all'11 febbraio scorso, si è svolta l'esercitazione "Winter Hide 2011" che ha visto undici F-16AM/BM della Royal Danish Air Force (RDAF) e oltre 100 tra piloti e personale tecnico, logistico ed addetto alla sicurezza impegnati sulla base dell'AM di Grosseto.



L'esercitazione è stata importante sia per la sua durata sia per la natura del reparto ospite del 4° Stormo. Infatti, la trasferta è iniziata il 17 gennaio e protagonista è stato il Fighter Wing Skrydstrup, dal nome della sua base di provenienza, l'unico reparto della RDAF attualmente equipaggiato con velivoli da combattimento. Come indica il nome, viene dalla parte meridionale della penisola dello Jutland (circa 50 Km dal confine con la Germania).

Il prolungato rischieramento è stato motivato dall'esigenza di addestrare il personale della RDAF ad operare in un contesto diverso ed in condizioni meteorologiche più favorevoli da quelle prevalenti nell'inverno danese che (in particolare nei mesi di gennaio e febbraio) portano alla frequente cancellazione di ore di volo già pianificate.

Il tema principale della "Winter Hide" è stato la conduzione simulata di Combined Air Operations (COMAO), che attraverso l'impiego di pacchetti di velivoli di tipo diverso, vogliono ricostruire scenari operativi riferiti alla protezione di eventi internazionali (G8) ed alla gestione di situazioni come quelle affrontate nelle crisi balcaniche ed in quelle mediorientali. Tra l'altro il Fighter Wing Skrydstrup è parte della NATO High Readiness Force (HRF), a cui sono assegnati per l'anno corrente quattro velivoli pronti ad intervenire in tempi ridotti, più altrettanti ad un livello di prontezza di poco inferiore e viene prevista la rotazione del personale ogni tre mesi.



## Aero India 2011

Aperta in febbraio l'ottava edizione di Aero India, uno degli appuntamenti che negli ultimi anni si è conquistato un posto di rilievo nel mercato aeronautico e spaziale dell'oriente.

La presenza, oltre ogni aspettativa, di espositori e visitatori conferma la crescita del salone indiano, che in questa edizione registra la partecipazione di 675 tra compagnie e aziende provenienti da 45 Paesi. 100 i velivoli in mostra, di cui 27 impegnati nei flying display giornalieri.

Tra i protagonisti anche gli Eurofighter 2000 del 4° e del 36° Stormo dell'Aeronautica Militare.



La presenza dei nostri velivoli si inserisce in un'attività di promozione del "made in Italy" in un settore, quello aeronautico e spaziale, che vede il nostro Paese tra i leader mondiali.

*ASTRO*

*NAUTICA*

*MENTE*



## *In aprile il Tricolore nello spazio*

### *durante la missione Shuttle (Sts-134) della Nasa*

**I**l Tricolore in orbita per celebrare anche nello spazio i 150 anni dell'Italia unita. Accadrà in aprile e a portarlo lassù ci penserà Roberto Vittori con la missione Sts-134 dello shuttle della Nasa. La bandiera è stata consegnata all'astronauta dell'Esa e colonnello dell'Aeronautica Militare, già due volte in orbita, dal presidente della Repubblica Giorgio Napolitano (12 gen u.s.) nell'ambito della cerimonia di apertura delle celebrazioni del 150° anniversario dell'unità d'Italia svoltasi a Reggio Emilia. «Alla guida della missione sarà il comandante Mark H. Kelly marito della deputata democratica Gabrielle Giffords gravemente ferita alla testa da un attentatore a Tucson, in Arizona - ricorda Enrico

Saggese, presidente dell'Asi -. A lui siamo particolarmente vicini». Sulla stazione spaziale ISS il comandante è ora Scott Kelly, gemello di Mark e cognato di Gabrielle. La bandiera sarà riportata a terra da Paolo Nespoli adesso sulla stazione.

“Portare il tricolore in orbita in questo particolare momento storico è di buon auspicio - ha detto il Colonnello Vittori - perché il 2011 apre un nuovo decennio che vede l'Italia protagonista, con l'attesa del lancio del modulo Leonardo, destinato a diventare un elemento permanente della stazione orbitale, con la lunga permanenza nello spazio di Nespoli e con la missione cui parteciperò in prima persona”.

## Le Regioni Aeree

### Dalla visione territoriale a quella funzionale dell'A.M.

Dopo la guerra del Golfo, durante il settimo governo Andreotti, il Ministero della Difesa italiano pubblicava, nell'ottobre 1991, il rapporto Modello di Difesa/Lineamenti di sviluppo delle FF.AA. negli Anni '90. Il documento riconfigurava la collocazione geostrategica dell'Italia, definendola «elemento centrale dell'area geostrategica che si estende unitariamente dallo Stretto di Gibilterra fino al Mar Nero, collegandosi, attraverso Suez, col Mar Rosso, il Corno d'Africa e il Golfo Persico». Il «nuovo modello di difesa» passava di mano in mano, da un governo all'altro, dalla prima alla seconda repubblica, senza mai essere discusso in Parlamento. A elaborarlo e applicarlo erano impegnati i vertici delle forze armate e si giungeva al 1995 per vedere trattato l'argomento dal Parlamento italiano fra le **misure di razionalizzazione della spesa pubblica**. Infatti, con approvazione della legge 28 dicembre 1995, n. 549, si dava delega al Governo in materia di riorganizzazione delle Forze Armate. In attuazione della delega, è stato quindi emanato, tra

gli altri, il D.Lgs. 28 novembre 1997 n. 464, recante la riforma strutturale delle Forze armate, che ha previsto la soppressione e la riorganizzazione dei comandi operativi e territoriali e delle altre strutture periferiche della difesa e degli istituti di formazione. L'esperienza operativa, la necessità di adeguare la struttura delle Forze Armate al mutato contesto internazionale, l'esigenza di contrarre le dimensioni senza intaccare le capacità (aumentandole, anzi, ovunque possibile) hanno portato ad innovare profondamente l'organizzazione dell'Aeronautica Militare.

Adottato ufficialmente il 1° marzo 1999, il nuovo schema non è più imperniato sulle Regioni Aeree su base territoriale, ma su un Comando per ciascuna funzione (Squadra Aerea, Logistico, delle Scuole) più un quarto per il solo impiego operativo (COFA). Nel giro di pochi anni gli organici si dimezzano e ulteriori riduzioni si prospettano in funzione delle riduzioni degli stanziamenti. Nel 2004 la linea, intanto, vede finalmente pensionare i pur gloriosi F.104, destinati a essere sostituiti dagli Eurofighter.



Le macrofunzioni individuate sono: *addestramento, supporto logistico e formazione*. Ognuna di esse fa capo a un Alto comando, rispettivamente *Comando della Squadra Aerea (CSA)*, *Comando Logistico (CL)* e *Comando Generale delle Scuole (CGS)* i cui comandanti (Generali di Squadra Aerea) sono alle dirette dipendenze del Capo di Stato Maggiore. Lo SMA comprende, oltre ai Comandi, altri enti come l'*Ispettorato della Sicurezza del Volo*, l'*Ispettorato dell'Aviazione per la Marina*, il *Reparto Generale Sicurezza*, il *Reparto Generale di Controllo*, la *Direzione per l'impiego del Personale Militare nell'Aeronautica*, l'*Ufficio Generale del Ruolo delle Armi e Uffici*

*dei Capi dei Corpi (Genio, Sanitario, Commissariato)*.

Con la costituzione degli Alti comandi è stato necessario rivedere anche l'organizzazione dei livelli immediatamente dipendenti da essi e quindi, coerentemente con la riorganizzazione per funzioni, in luogo di quella per territorio, è stato evidenziato il livello "intermedio", con la fascia di organismi preposti all'indirizzo e coordinamento delle rispettive unità elementari dipendenti. Il livello intermedio ha particolare evidenza per il CSA ove è rappresentato da Brigate e Divisioni alle cui dipendenze sono posti, per il livello periferico, Stormi, Gruppi e Testate radar, Gruppi Intercettori Teleguidati, Servizi di Coordinamento

# CENTRO STUDI

e Controllo, Centro nazionale meteorologia e climatologia aeronautica ecc. I livelli intermedio e periferico dell'area logistica si integrano prevalentemente in quelli della Squadra Aerea, mentre l'Area dipendente dal Comando Generale Scuole (CGS), include direttamente gli Istituti di formazione e perfezionamento: l'Accademia, la Scuola di Guerra Aerea, varie Scuole di Volo, Sottufficiali, Addestramento Reclute.

Il passaggio da organizzazione **territoriale** a **funzionale**, conseguente al rimodellamento delle Forze Armate, comportava dunque la soppressione delle Regioni Aeree. L'Aeronautica Militare ha ben gestito questa importante trasformazione, alla quale si vuole in questa sede dare rilievo per evidenziare i



**nautici di scacchiere** che, equiparati alle Z.A.T., erano: C.A. Sardegna, C.A. Albania, C.A. Libia, C.A. Egeo, Comando dell'Africa Orientale Italiana AOI (autonomo già dal 1936).

Nel dopoguerra restavano le 4 ZAT e due Comandi Aerei, uno per la Sicilia (con base a Palermo) ed uno per la Sardegna (con base a Cagliari), fino a quando il 1° luglio 1961 l'Aeronautica, dando attuazione alla legge 8 giugno 1961 n. 509, unificava 1ª e 2ª ZAT a Milano, 3ª ZAT e C.A. Sardegna a Roma, 4ª ZAT e C.A. Sicilia a Bari.

La giurisdizione territoriale si presentava come in fig.\*

Le Regioni Aeree sono state dunque elementi di continuità operativa e logistica dal 1961 fino al 1997, quando il citato Dlgs 464 ha riformato l'organizzazione delle FFAA. Per l'AM è stata soppressa la 2ª R.A., mentre 1ª e 3ª R.A. hanno assunto compiti limitati ad esigenze di supporto e coordinamento con le Istituzioni civili. La sede di Milano vive ancora una fase di transizione, mentre quella di Bari è divenuta Comando Generale delle Scuole/Comando III R.A.

Ricorrendo quest'anno il cinquantenario della costituzione delle tre RRAA, il ricordo per moltissimi corre nostalgico alle principali componenti ordinarie scomparse: - lo **Stato Maggiore**, sovraordinato ai Reparti di Volo dislocati sul territorio di giurisdizione; - le **Direzioni Territoriali** (Personale, Servizi, Telecomunicazioni, Demanio, Commissariato, Sanità); - il **Quartier Generale**.

Un modo per ripensare ai tanti che hanno operato in Aeronautica può essere anche il soffermarsi sulle immagini di alcuni edifici storici dell'AM.



Milano 1ª R.A.

decenni d'impegno di migliaia di Aviatori che hanno avuto l'orgoglio di operare proprio nei Comandi di Regione Aerea. Vediamo in un rapido excursus la loro evoluzione sul territorio. All'inizio del 2° Conflitto Mondiale l'organizzazione della Regia Aeronautica si articolava su Squadre Aeree corrispondenti alle **Zone Aeree Territoriali** - Z.A.T (I Milano, II Padova, III Roma, IV Bari) e **Comandi Aero-**



Roma ex 2ª R.A.



Bari 3ª R.A.

## Storie di palloni al vento

**C**are lettrici, cari lettori, non si sa quasi mai come nascano certe voglie però, rileggendo il mio precedente scritto sugli aerostati, mi è venuto naturale il chiedermi: ma ti pare proprio che limitarsi all'esordio dei primi oggetti razionalmente volanti basti a far tornare alla mente tutte le avventure vissute dagli uomini in pallone? E che tutti possiamo richiamare alla memoria termini come "charliere", "ballonet" o "guide rope"?

Forse - mi sono detto - è bene tirare fuori dai recessi della Storia alcuni degli avventurosi esperimenti di questi coraggiosi antenati, facendo però attenzione a non creare un arido elenco di fatti. Così ne sceglierò qualcuno preso qua e là tra quelli più significativi od anche solo divertenti e non necessariamente in ordine temporale.

Per esempio, andiamo alla Milano del 1784, a poco più di sei mesi dalla prima ascensione di un aerostato con uomini a bordo. Vi troviamo l'illustrissimo cavaliere don Paolo Andreani che commissiona una mongolfiera sferica (diametro 20 metri) in tela rivestita di carta. Il progetto prevede che il "motore" della "macchina" sia un focolare di rame largo un po' meno di due metri e che l'equipaggio prenda posto in un cockpit, pardon una cesta di vimini, provvista perfino di un... tavolo da carteggio e pendente dall'aerostato.

Il 25 febbraio, dopo un paio di decolli abortiti per difetto di potenza (leggi fuoco insufficiente) il cav. Andreani ed i due membri dell'equipaggio (Agostino e Carlo Gerli) soggiacciono anche ad un "near miss" (mancata collisione) con un... casamento. Riescono tuttavia a riattaccare, pardon... riattizzare il fuoco e risalire. La storia non dice per quanto tempo gli arditi milanesi riescono a galleggiare, ma, ad un certo punto, rimasti a "low level fuel" (basso livello combustibile) ha inizio l'avvicinamento al suolo o, per meglio dire, ai rami di un albero dai

quali riescono a districarsi con non poca fatica e con l'aiuto di villici che, istruiti con un megafono, afferrano le funi pendenti dal pallone.

In Inghilterra le notizie delle ascensioni trovano una pubblica opinione piuttosto indifferente. A Londra, però, vive un lucchese simpatico e dinamicissimo, certo signor Vincenzo Lunardi che di professione fa il segretario del principe di Caramanico, ambasciatore del Regno di Napoli. Questo brillante signore si esibisce sull'Artillery Ground (Piazza D'Armi) con un pallone di seta leggera dipinta a vivaci colori ed impermeabilizzata con olio di

lino. Da esso pende una specie di gondola munita di... remi a pala larga. Il signor Lunardi, gentiluomo d'altri tempi ben compreso nella formalità dell'evento, ha in testo il tricorno e veste una redingote rossa con paramani azzurri e spalline dorate. Porta la camicia a "ruffle", la cravatta a fiocco, il gilet ed i pantaloni a "culottes", con calze bianche e piccole scarpe nere. Non ha dimenticato di farsi incipriare i capelli, ma voci maligne parlano di parrucca. Noblesse oblige.



Lunardi ha pensato a tutto. A scopo sperimentale porta con sé due animali domestici ed un volatile, una cesta con viveri (l'antenata del kit di sopravvivenza?) e financo una bottiglia di vino. Dopo un decollo tribolato, la "navigazione" della "charliere" (aerostato gonfiato ad idrogeno), pur se fortunatamente, procede fino alla Contea di Hertford, dove Lunardi atterra senza troppi inconvenienti. Ma molto idrogeno è sfuggito attraverso l'involucro: il pilota ha usato tutta la zavorra disponibile. Ha perfino dovuto gettar via cibi e bevanda.

Altre ascensioni del Lunardi hanno luogo e non tutte felicemente (in Scozia cade in un mare piuttosto freddo), ma il nostro non molla. La fortuna non lo aiuta nemmeno a Lucca. A Roma (mancanza di una check list ancora ben lungi dall'essere inventata?) capita che un suo passeg-

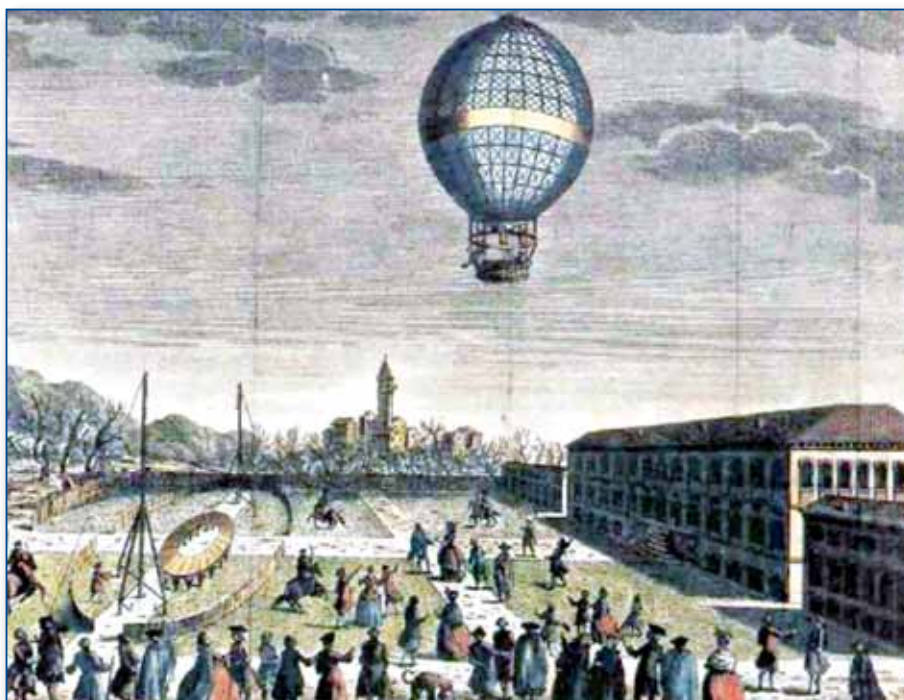
gero sia già a bordo e decolli... da solista. Lunardi si esibisce a Napoli, a Palermo, a Barcellona. In altre due occasioni finisce ancora in mare (tanto ormai è abituato al bagno di emergenza), ma non desiste, fino all'età avanzata che, secondo alcuni viene vissuta in opulenza, secondo altri in dignitosa povertà.

E torniamo in Francia. A Versailles, il 23 giugno 1784, si compie un'ascensione che stabilisce un primato d'altezza (4000 mt.) ed anche di permanenza "on top", al di sopra delle nubi. A bordo dell'aerostato ad aria calda sono Pilâtre de Rozier ed il signor Proust (non il romanziere, che nascerà solo nel 1871). Ad onta della stagione, il tempo è perturbato. Fanno quota in aria chiara poi forano un primo strato, emergono, volano tra due strati, quindi ha luogo la forata di nubi compatte. Durante la salita subiscono formazioni di ghiaccio, ma, per la prima volta, degli uomini sono "on top", su di un anfiteatro di eccelse colonne di nubi candide, con vaghi riflessi d'iride rubati al sole che è tornato splendente, nubi che emergono da basi grigie in circonvoluzioni ribollenti. Una visione di incredibile, arcana, imperscrutabile magia.

E avete mai pensato ad un pallone... a reazione? Ebbero l'abate Miolan e l'incisore Janninet presentano una mongolfiera con un foro nell'involucro. Secondo Miolan l'aria calda contenuta nel pallone, uscendo dal foro con una certa velocità, avrebbe dovuto spingere l'aerostato nel senso opposto. Giusto il principio. Miserando il fallimento nella pratica. Era l'11 luglio 1784.

Ma, intanto, organi sussidiari vengono man mano aggiunti alla dotazione degli aerostati. Abbiamo già visto quelli escogitati dal prof. Charles per il suo pallone ad idrogeno. Viene poi il momento del "guide-rope" dello inglese Charles Green. Questo cavo-guida è una fune che pende sotto il pallone. Esso si può appoggiare, per una certa lunghezza, al suolo sottostante. La parte che si appoggia al suolo ha un proprio peso. Tale peso non contribuirà quindi a formare il peso totale dell'aerostato. Il pallone sarà, pertanto, più leggero e tenderà a salire. Se la fune non tocca il suolo, tutto il suo peso si addiziona a quello dell'aerostato che tenderà a scendere. Non è un'invenzione molto pratica, tuttavia sarà usata per un po'.

Più pratico è lo "strappamento". Esso altro non è che un triangolo di stoffa incollato alla parte superiore dell'involucro. Al vertice del triangolo è collocata una cordicella: tirandola, il triangolo si stacca dalla generosa aper-



tura che si produce, il gas sfugge rapidamente e l'involucro si sgonfia. Il sistema si usa solo quando il pallone è già a terra per evitare che il vento lo faccia risalire, oppure che lo trascini e lo danneggi.

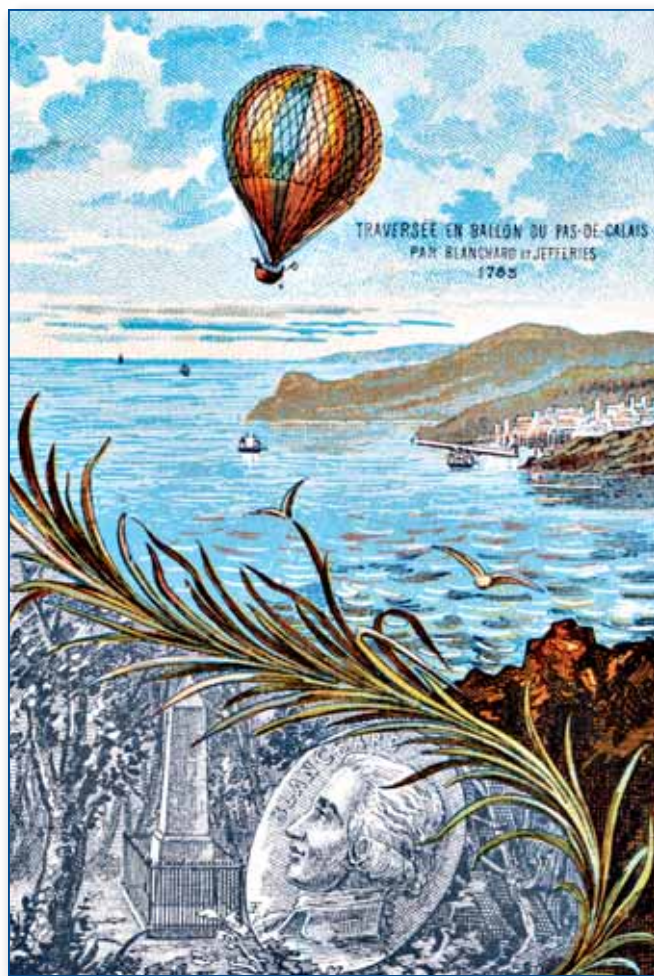
Ma la scienza avanza impetuosa. Il 24 gennaio 1784 viene presentato all'Accademia delle Scienze di Parigi un progetto di pallone dirigibile. La "macchina" lascia la forma sferica per assumerne una oblunga. Essa è composta da un involucro interno, impermeabile al gas, detto "ballonet" e di un involucro esterno impermeabile all'aria. Tra i due involucri è contenuta aria atmosferica fatta entrare mediante compressori quando l'aerostato perde quota e l'idrogeno si contrae. La detta aria viene fatta sfatare attraverso valvole quando il mezzo sale e l'idrogeno si dilata. Attraverso questo dispositivo l'involucro esterno è sempre pieno, con pressione costante. La traslazione orizzontale viene (teoricamente) ottenuta attraverso tre coppie di remi rotanti (come eliche!) azionate da robusti "macchinisti". E c'è pure un timone per assicurare le evoluzioni dall'aeronave. Essa non fu mai costruita, ma il "ballonet" verrà a lungo adottata nei dirigibili non rigidi.

Ed ora, udite, udite: per poco non finiscono... in mutande.

Jean-Pierre François Blanchard ed il dottor John Jeffries, americano, partono il 7 gennaio 1785 da Dover per la prima trasvolata della Manica. La giornata è bellissima ed il vento spira dall'Inghilterra verso la Francia. Il pallone, però, si solleva di poco ed i trasvolatori devono subito ricorrere al lancio di zavorra. Tanta. Ne rimangono solo tre sacchi di 10 libbre. Il vento è sempre favorevole, ma il pallone mantiene la tendenza a scendere. Fuori l'ultima

zavorra. Via gli attrezzi. Via i viveri e le bevande. Via i vestiti fino al minimo indispensabile. Ora sono a circa quattro miglia dalla costa francese. Sfiorano le onde. Pensano di staccare la navicella e di rimanere attaccati ai cordami pur di giungere a terra, ma un'inattesa corrente ascensionale, generata forse dal rilievo della costa francese, fa risalire un po' l'aerostato. Giungono sulla terraferma. Il dottor Jeffries afferra con le mani i rami di un albero ai margini della foresta di Guines, presso Calais. La prima trasvolata della Manica si conclude, anche se quasi... in mutande.

Da vecchi aviatori, ci piace avvicinarci alla conclusione di questo scritto accennando ad impieghi militari di aerostati. Fin dai tempi della seconda ascensione frenata, il signor Giroud de Villette preconizzò l'uso del mezzo aereo per l'osservazione della schieramento nemico. In piena rivoluzione, il 2 aprile 1793, il governo francese decreta la costituzione di un corpo di aerostieri. Per osservare la situazione nel campo nemico, i palloni (ad idrogeno) vengono innalzati ad altezza conveniente. Le segnalazioni vengono fatte con bandiere ed i messaggi vengono lanciati in sacchetti appesantiti da sabbia o pietre. In molte occasioni le segnalazioni risultano decisive per la vittoria delle armi francesi.



Andiamo ora alla Milano delle 5 giornate. Mongolfiere sono utilizzate per trasportare messaggi volti ad informare le popolazioni delle zone circostanti in merito agli avvenimenti in città. Spesso, attraverso tali messaggi, si chiedono rinforzi e rifornimenti. Gruppi di contadini, aggregati da patrioti in fermento, convergono allora su Milano, attaccando anche i posti di blocco austriaci, che vengono sopraffatti. Giungono anche cibarie e generi di prima necessità.

Nel 1849 Venezia è assediata dagli austriaci. La città resiste ad onta dei cannoneggiamenti, della fame e del colera. Tutti ricordiamo la poesia del Fusinato:

Venezia! L'ultim'ora è venuta.

Illustre martire, Tu sei perduta.

Il morbo infuria, il pan Ti manca:

Sul ponte sventola bandiera bianca.

Orbene, gli austriaci giocano una carta nuova: lasciano derivare verso la città delle mongolfiere ad ognuna delle quali è appesa una bomba da mezzo chilo, con una miccia a tempo. Pochi i danni ai Veneziani. Pochi anche per gli austriaci sui quali, molte volte, finiscono i palloni al cambiamento del vento. Ma gli austriaci, con tali operazioni, divengono i primi al mondo ad aver fatto ricorso al bombardamento aereo.

Torniamo in Francia, dove hanno fatto irruzione le armate prussiane, che hanno vinto a Sedan e fatto prigioniero anche Napoleone III. Il 19 settembre 1870 ha inizio l'assedio di Parigi. Palloni frenati vengono innalzati per accertare posizione e movimenti dei prussiani. Si crea una flotta di aerostati per sorvolare le linee nemiche ed atterrare poi nei territori liberi portando personalità e documenti, oltre ad un certo numero di piccioni viaggiatori. Questi ultimi rientreranno a Parigi portando dispacci ed ordini microfilmati attraverso un procedimento nuovissimo e (forse) sconosciuto al nemico. In aggiunta ai palloni esistenti altri ne sono costruiti. Secondo fonti accreditate ben 68 sono gli aerostati partiti in poco più di tre mesi. Uno dei viaggiatori illustri è Léon Gambetta che è ministro dell'interno e comandante della Difesa Nazionale. Egli riesce così ad "esfiltrare" e raggiungere Tours, sede del comando supremo francese, continuando a svolgere con efficacia i propri compiti.

Secondo alcuni storici, l'uso "in serie" degli aerostati a Parigi segna la nascita delle moderne aeronautiche militari. Gli Stati che contano incominciano ad organizzare reparti aerostieri ed a studiare pratici sistemi di gonfiamento dei palloni. Grande cura viene posta nello stabilire procedure per la manovra del mezzo aereo.

Ma ora è il momento di chiudere. Se quanto ho scritto Vi ha interessato, sono umanamente soddisfatto. Se, invece, Vi ha annoiato, molto me ne dolgo e Ve ne chiedo umilmente scusa. In ogni caso mi firmo

aerostaticamente Vostro, Guglielmo P. Canham

...“SCUSATE IL RITARDO!”...

## Un racconto come tanti; letteratura come ipotesi di verità

di Pino Cerami

Se ne stava seduto nella sua poltrona preferita, vicino alla finestra, con una lettera in mano. Assorto. Pensieroso. Non capiva bene se doveva essere sorpreso o stupito. Sorpreso, perché non si aspettava assolutamente quella comunicazione; stupito per il suo contenuto.

L'Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica lo invitava ad una “convegno” durante il quale egli sarebbe stato nominato Socio Onorario. Questo proprio non se lo aspettava! Pur conoscendo l'esistenza del “Sodalizio”, non si era mai iscritto. In verità, non aveva mai sentito il desiderio di conoscere ed approfondire le reali e nobili finalità dell'Associazione. Per questo era meravigliato. In effetti, era molto perplesso e, in un certo senso, imbarazzato. Senza contare poi che stava lottando anche con il suo orgoglio, con il suo amor proprio.

Come poteva accettare ora un titolo *ad honoris* quando prima si era astenuto dall'essere Socio “semplice”? Non accogliere, però, tale gentile ed importante invito sarebbe stato un gesto, diciamo, indelicato. Un diniego, a questo punto, sarebbe stato certamente interpretato come atto di superbia, di snobismo, di scarsa considerazione. E questo non era nelle sue intenzioni.

La titubanza gli derivava, invece, dalla consapevolezza di aver, lui, lasciato passare troppo tempo da quando avrebbe potuto aderire spontaneamente, di propria iniziativa e ciò lo metteva a disagio.

Tuttavia, si sentiva molto lusingato per essere stato prescelto. Nonostante tutto si erano ricordati di lui! Lasciò passare qualche giorno. Prese la sua decisione. Sentiva, però, che accettando quell'invito non avrebbe potuto certamente presentarsi direttamente all'Associazione proprio il giorno “dell'investitura”. Era necessario, dunque, avere qualche contatto preliminare; comunicare i propri intendimenti e ringraziamenti. In un primo momento, quindi, aveva pensato di inviare un telegramma. Tale idea gli parve subito da scartare poiché la ritenne distaccata, troppo burocratica, impersonale. Meglio, allora, farsi precedere da una telefonata informale.

Anche quest'approccio, però, gli sembrò troppo semplice, sbrigativo e non adeguato alla rilevanza dell'avvenimento. Trovò la soluzione giusta: sarebbe andato all'A.N.U.A. di persona!

Era un mercoledì. Stava attraversando l'immenso piazzale alberato di *Palazzo Aeronautica*. Per la prima volta, forse, guardò con vero interesse e attenzione quell'enorme edificio, in mattoni giallo screziato e travertino, con due ciclopici portoni di legno. Era imponente e maestoso. Ammirandolo non poté fare a meno di ricordare il passato. Non molti anni fa.

Allora, entrava dall'ingresso principale: dai “Tre Archi”, anch'essi alti un miglio. Ora, pensava, non lo riconosceva più nessuno e nessuno più lo salutava!

Bussò alla porta del 5° piano dove era esposta la targa “A.N.U.A.”. Il Consiglio Direttivo al completo era in riunione.

Tutti furono colti di sorpresa. Il Presidente, meravigliato, non si aspettava quell'imprevista, insolita, prestigiosa visita. Do-



po i convenevoli, la conversazione, inizialmente formale, rituale, cominciò a divenire sempre più cordiale, confidenziale, gioviale.

Immancabilmente riaffiorarono subito tutti i ricordi, i trascorsi, le vicende vissute, gli amici ed i colleghi (ed anche i non amici), gli avvenimenti curiosi, i momenti più belli insomma. Nell'euforia del momento, dimenticò la sua caratteriale austerità e riservatezza e rammentò i tempi di quando era un “pingue”; quanto agli inizi fosse “imbrantato”; gli scherzi in Accademia; il suo primo volo. Insomma, quando era giovane! Ognuno dei presenti aveva avuto esperienze più o meno analoghe e le narrò bonariamente. Vite parallele che spesso si sono incrociate e poi divise. Li accomunava l'orgoglio di aver fatto parte della “Famiglia Azzurra” e li univa l'amore per l'A.M., di cui l'A.N.U.A. ambisce sempre esserne araldo. In breve tempo si parlò di cinquant'anni di Storia Aeronautica con qualche punta di nostalgia, con un po' di malinconia tipica, quando si ripensa ai tempi andati.

Ad un certo punto, impulsivamente azzardò con un certo entusiasmo la proposta di essere nominato Socio Effettivo e non Onorario: si sarebbe sentito più a suo agio. Non fu accolta.

Gli fu fatto presente che, al di là delle qualifiche, lo spirito dell'A.N.U.A. è quello di avvalersi del contributo, della partecipazione attiva, di tutta la collaborazione possibile da parte d'ogni singolo Socio, indipendente dal titolo acquisito. Un Sodalizio dove, più che colleghi, si possano trovare ed incontrare vecchi e nuovi amici aventi comuni interessi e lo stesso “spirito di corpo” di sempre.

Si fece tardi ma nessuno ci fece caso. *Il tempo non conta quando si ha molto tempo!* Al momento del commiato, il Presidente gli strinse calorosamente la mano e con molta sincerità gli disse: “A presto... e benvenuto fra noi!”

Lui sorrise, annuì, salutò tutti amichevolmente. Giunto alla porta, si voltò, si guardò intorno e con voce commossa rispose: “Grazie!... Veramente... *E scusate il ritardo!*” Uscì.

## L'avvocato risponde

### Domanda:

Il Col. A.G. è comproprietario con altri fratelli di un appartamento pervenuto per successione legittima in morte del genitore. Abita l'immobile da oltre venti anni e provvede al pagamento degli oneri condominiali senza corrispondere agli altri fratelli alcun canone di locazione. È legittimato ad usare il bene immobile?



### Risposta:

Sì. L'art. 1158 del codice civile stabilisce che "la proprietà dei beni immobili e gli altri diritti reali di godimento sui beni medesimi si acquistano in virtù del possesso continuato per venti anni".

Al fine della configurabilità del possesso *ad usucapionem* è necessaria la sussistenza di un comportamento possessorio continuo nel tempo, mai interrotto e tale da essere inteso, in maniera inequivoca, atto ad esercitare sulla cosa posseduta, per tutto il tempo previsto dalla legge (20 anni: ndr) un potere corrispondente a quello del proprietario o del titolare di un diritto reale di godimento, in contrapposizione all'inerzia del titolare o contitolare.

Il comportamento del soggetto interessato a richiedere al Tribunale il riconoscimento del diritto di proprietà esclusivo sul bene immobile si manifesta, anche esternamente, con il compimento di atti conformi alla qualità del bene stesso.

Ai fini dell'usucapione non è, tuttavia, richiesta la convinzione di esercitare un potere di fatto in quanto titolare del relativo diritto.

È sufficiente, infatti, che la manifestazione della utilizzazione del bene immobile (appartamento, negozio etc.) venga esercitata come se si fosse titolari del diritto corrispondente (titolo di pro-

prietà) indipendentemente dalla consapevolezza che la titolarità appartenga ad altri.

Il giudizio incardinato su tale fattispecie deve fondarsi sugli effettivi rapporti con il bene nonché tenere conto del potere di fatto che altri potrebbero dedurre di avere esercitato e che può emergere dalla significativa presenza di idonei elementi oggettivi.

D'altro canto il possessore del bene deve manifestare con pienezza, esclusività e continuità il potere di fatto corrispondente all'esercizio del diritto, rafforzando con azioni conformi alla qualità e alla destinazione della cosa un comportamento di una indiscussa e totale signoria di fatto sulla stessa, contrapposta all'inerzia del contitolare.

Il giudice è, pertanto, chiamato a verificare non in astratto, ma in concreto i fatti propostigli dalle parti, con specifico riferimento alla destinazione economica (ad es.: manutenzione dell'appartamento, partecipazione ai lavori straordinari del fabbricato etc.) e alla utilità che il bene è in grado di procurare.

La causa per il riconoscimento del diritto di proprietà si basa sulle prove testimoniali atte a dimostrare la continuità del rapporto tra il possessore e il bene, l'utilizzo come titolare del diritto stesso, la manifestazione certa e inconfutabile della qualità di possessore esclusivo mentre la prova documentale risulta necessaria nella misura in cui assume un ruolo di sostegno a quanto dimostrato attraverso la prova testimoniale.

In particolare, nella qualità di coerede è sufficiente che abbia dimostrato l'intenzione di possedere non a titolo di comproprietà, ma di possesso esclusivo per il tempo utile ad usare ed in modo inconciliabile con la possibilità di godimento altrui.

Avv. Massimo G. Andreuzzi

## Cooperative edilizie

Nel "Corriere dell'Aviatore" di dicembre abbiamo dato notizia dell'iniziativa dell'Associazione riguardo alla partecipazione dei Soci a Cooperative edilizie già costituite e con terreni già assegnati o da costituire per terreni di prossima assegnazione.

Stante l'interesse manifestato forniamo alcune precisazioni su entrambe le possibilità.



**NUOVE COOPERATIVE:** per la loro costituzione sarà necessario raggiungere una compagine di almeno diciotto soci al fine di acquisire l'iscrizione in qualità di "cooperativa a mutualità prevalente" nell'apposito Albo del Ministero delle Attività Produttive. Tale qualifica permette di fruire di importanti benefici fiscali rispetto alle altre forme di cooperativa. Il costo della quota di

iscrizione è di appena € 258.

**DESTINATARI DELL'INIZIATIVA:** possono essere tutti i Soci, ancorché già proprietari di appartamenti in altro Comune. Coloro che hanno in corso agevolazioni su altre iniziative similari, al momento dell'assegnazione dei terreni, potranno trasferire ad esse le agevolazioni medesime. L'opportunità di partecipare è estesa, inoltre, ai coniugi ed ai parenti di primo grado dell'associato.

**IMPRESE E ASSOCIAZIONI TEMPORANEE DI IMPRESE (A.T.I.):** sono collegate con cooperative già costituite o in via di costituzione con immobili in fase di avviamento, aventi ubicazione, tipologia, tagli e costi prestabiliti.

I soci interessati potranno ottenere alloggi in "concessione con diritto di superficie" o in proprietà a seconda della con-

venzione. Tutti i versamenti, iniziali e futuri, saranno garantiti con fidejussione cautelativa ai sensi dell'art. 2 del D. Lgs. n. 122/05.

Questo tipo di garanzia assicura da qualsiasi sorpresa l'acquirente d'immobili. La copertura del rischio è estesa all'intero costo dell'immobile, anche se la sua costruzione non è ancora avviata, per tutte le somme versate anche in caso di "fallimento" della cooperativa (leggasi liquidazione coatta amministrativa). È possibile, in alcuni casi ed alle medesime condizioni, il rapporto diretto di singoli soci con le imprese e/o le A.T.I..

**A.T.I. E COOPERATIVE GIÀ IN ATTIVITÀ:** ve ne sono alcune ubicate in Roma e provincia, con costruzioni in fase di avviamento o aree di prossima assegnazione. Ai soci interessati verrà fornito il quadro di tutte le cooperative e le A.T.I. già in funzione, con le località, le tipologie, le dimensioni, i prezzi ed i tempi di attuazione previsti.

Tra le altre è da segnalare un'A.T.I. pronta a vendere in Ciampino venti appartamenti in convenzione con quel Comune da costruire in un'area ubicata a circa due chilometri dall'Aeroporto. Altre aree di particolare interesse sono Boccea e Trigoria.

**EDILIZIA CONVENZIONATA:** consente la costruzione di appartamenti aventi varie dimensioni di superficie netta; la massima è di mq. 95.

I prezzi di assegnazione sono preordinati in convenzione e non possono essere variati se non per effetto di modifica per decreto della convenzione generale regolante la materia. Essi sono leggermente differenti a seconda che si tratti di alloggi acquisiti in proprietà (allo stato intorno a € 2.400 a mq) o in assegnazione con diritto di superficie (allo stato intorno a € 2.100 a mq).

Il solo diritto di superficie è di norma valido per novantenne anni.

**TIPOLOGIE ABITATIVE E PREZZI DI CESSIONE:** si premette che il **Prezzo Massimo di Cessione (P.M.C.)** per tipologia abitativa viene determinato dall'Amministrazione Comunale dove si svolge l'attività edificatoria secondo i costi di riferimento regionale previsti dalla Convenzione tra Comune e Cooperativa e/o Impresa.

Ipotizzando un P.M.C. di € 2.400,00 a mq. "in diritto di proprietà" si può determinare il costo complessivo delle tipologie di seguito descritte:

**Unità tipo di circa mq. 85,00 lordi pari a mq. 75,00 di "Superficie Utile Residenziale" (S.U.R.),** composta da due camere da letto di mq. 14,00 e di mq. 12,00, soggiorno-pranzo di 30,00 mq., doppi servizi, cucina, corridoio e disimpegni pari a circa mq. 19,00. A tale superficie vanno sommati **mq. 67,00 di "Superficie Utile Non Residenziale" (S.U.N.R.),** comprensiva di balconi, di quota parte dell'organismo abitativo (androni ingresso, vani scale, pianerottoli, ecc.) a servizio dell'alloggio, di cantina e di posto auto (ubicati nel piano interrato).

La **S.U.R. Convenzionale Complessiva corrispondente a mq. 115,00,** costituita da mq. 75,00 di S.U.R. + mq. 40,00 di S.U.N.R. (mq. 67,00x0,60), avrà un **P.M.C. di € 276.000.**

Lo stesso alloggio, al **prezzo di mercato** nella medesima zona è pari ad **€ 400.000,00.**

**Unità tipo di circa mq. 74,00 lordi pari a mq. 65,00 di S.U.R.,** composto da due camere da letto di mq. 14,00 e di

mq. 9,00, soggiorno-pranzo di mq. 24,00, doppi servizi, cucina, corridoio e disimpegni pari a circa mq. 18,00. A tale superficie vanno sommati **mq. 58,00 di S.U.N.R.,** comprensiva di balconi, di quota parte dell'organismo abitativo (androni ingresso, vani scale, pianerottoli, ecc.) a servizio dell'alloggio, di cantina e, di posto auto (ubicati nel piano interrato).

La **S.U.R. Convenzionale Complessiva corrispondente a mq. 100,00,** costituita da mq. 65,00 di S.U.R. + mq. 35,00 di S.U.N.R. (mq. 58,00x0,60), avrà un **P.M.C. di € 240.000.**

Lo stesso alloggio, al **prezzo di mercato** nella medesima zona è pari ad **€ 350.000,00.**

**Unità tipo di circa mq. 62,00 lordi pari a mq. 55,00 di S.U.R.,** composto da due camere da letto di mq. 14,00 e di mq. 9,00, soggiorno-pranzo di mq. 20,00, angolo cottura, bagno e, disimpegno pari a circa mq. 12,00. A tale superficie vanno sommati **mq. 50,00 di S.U.N.R.,** comprensiva di balconi, di quota parte dell'organismo abitativo (androni ingresso, scale, pianerottoli, ecc.) a servizio dell'alloggio, di cantina e di posto auto (ubicati nel piano interrato).

La **S.U.R. Convenzionale Complessiva corrispondente a mq. 85,00,** costituita da mq. 55,00 di S.U.R. + mq. 30,00 di S.U.N.R. (mq. 50,00x 0,60) avrà un **P.M.C. di € 204.000.**

Lo stesso alloggio, al **prezzo di mercato** nella medesima zona è pari ad **€ 350.000,00**

Ulteriori oneri, in aggiunta al prezzo d'acquisto, sono solo quelli dell'IVA al 4% e del rogito notarile.

Qualora l'unità abitativa da acquistare fosse in "concessione con diritto di superficie", ferme le S.U.R. e le S.U.N.R. sopra specificate, il prezzo di vendita si determina calcolando le rispettive superfici al prezzo di € 2.100 al mq..

**TABELLA DI PAGAMENTO ESEMPLIFICATIVA:** a puro titolo esemplificativo, per un appartamento di S.U.R. di mq. 65 (tipologia b) del costo complessivo di € 240.000 potrebbe essere sufficiente disporre di una cifra iniziale di circa € 60.000 e richiedere un mutuo per i rimanenti € 180.000. Al limite, se si ha capacità di credito, la cifra iniziale potrebbe essere finanziata da banche anche con cessioni di quinto dello stipendio o di parte della pensione o con altro tipo di finanziamento chirografario con durata massima di cinque anni. La prima quota di € 20.000 sarà versata a rate dal momento dell'assegnazione dell'area fino all'inizio dei lavori, di norma in circa 6 mesi. La durata presumibile dei lavori è di circa 18 mesi, durante i quali, sulla base degli stati di avanzamento lavori, saranno versati i rimanenti € 40.000. Tutte le anticipazioni, come indicato sopra, saranno coperte con fidejussione cautelativa ai sensi dell'art. 2 del D. Lgs. n.122/05. I restanti pagamenti - nell'esemplificazione € 180.000 - potrebbero essere fronteggiati con rate mensili di mutuo di circa € 990 per 25 anni, ipotizzando un tasso medio, attualmente applicato dalle banche, del 4,25% circa indicizzato.

\* \* \*

L'Associazione, nello spirito di cooperazione che si è prefissato nel lanciare questa iniziativa, fornirà periodicamente informazioni sulle varie opportunità riguardanti l'argomento. Resta sempre attiva, inoltre, la possibilità di ottenere maggiori informazioni rivolgendosi alla Presidenza nei giorni di martedì, mercoledì e giovedì dalle ore 11 alle ore 12, oppure inviando una e-mail all'indirizzo [cooperative.anua@anua.it](mailto:cooperative.anua@anua.it).

LA PRESIDENZA

## Dame d'onore

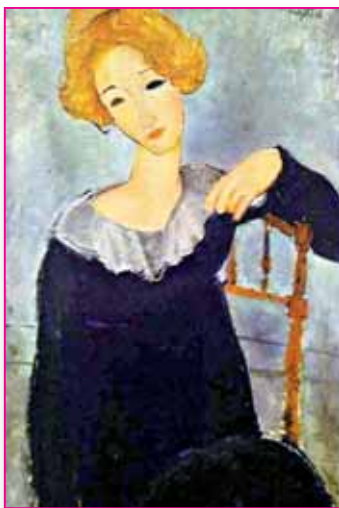


### Alle Donne

In questo scorcio triste della nostra storia nazionale, in cui smarrimento e solitudine sociale imperversano fra lo starnazzare ovunque di galli e galline in talk show ed istituzioni, cerco affannosamente indietro qualche fulgido esempio, magari un paradosso che parli di serietà, di coraggio, di ferrea alleanza.

Lontano, ahimè, lontano, quattro secoli avanti Cristo, ad Atene, Aristofane in una sua commedia, "Ecclesiazuse" (*Le donne a parlamento*), ci regala una perla preziosa. Gravissimi problemi incombono sulla "polis": guerra, lotte politiche, compravendita di voti, bancarotta.

Le donne di Atene, con a capo *Prassagora*, riescono ad occupare il Parlamento, travestendosi da uomini, **tutte d'accordo** dalla prima signora all'ultima prostituta, dico *tutte - senza se e senza ma*, giurano di resistere alle richieste degli uomini, sempre le stesse nei secoli; giurano di non mollare a nessun prezzo, in cambio di nessun compenso, finchè non sarà risolto ogni problema fino in fondo, azzerata ogni ignobile questione di potere, scongiurata la guerra, riportata la sicurezza in Attica e quindi assicurata la meravigliosa normalità.



Una "donna" di Modigliani

La fermezza, la lealtà, l'onestà del diritto e del dovere, il rispetto (che belle parole), l'amore per la pace, la solidarietà **trionfano senza scampo**.

E ancora una volta, anche richiamandoci alle manifestazioni del 13 febbraio, ma non solo, Amiche mie carissime ricordate che siete vita e sale, il sale della terra, portatrice di vita, responsabili anche voi, e quanto, della storia del mondo; abbiate sempre la forza di lottare contro il malcostume diventato la norma e la strada da seguire per raggiungere la vetta del degrado senza scampo, vivendo invece ognuna il proprio ruolo con la consapevolezza di esser infine e sempre "*Donna, mistero senza fine bello*", come scrive Guido Gozzano\*.

Franca Fiacchino

\* Tra le poesie dedicate ad una donna, "*La signorina Felicità*" di Guido Gozzano (1911) è una delle più riuscite. Dietro la scherzosa e quasi irriverente descrizione della signorina, il poeta cerca di nascondere la sua commossa ammirazione e uno struggente sentimento amoroso. Ma neppure l'ironia riesce a salvarlo dal mistero della donna, "*senza fine bello!*".

### RICORRENZE

- L'11 marzo, festa del Servizio di Assistenza Spirituale.
  - Il 28 marzo, **Anniversario dell'Aeronautica Militare quale Forza Armata autonoma.**
  - Il 18 aprile, festa dei Granatieri di Sardegna.
  - Il 23 aprile, festa dell'Arma di Cavalleria.
- A tutti, i nostri più fervidi auguri.*

# *In questi mesi di primavera ricordiamo...*

## **Nel mese di marzo**

### **Il primo Ultraleggero**

6 marzo 1909: vola in Francia il Demoiselle 20 di Albero Santos Dumont.

È un monoplano di 5 metri e 10 di apertura alare, che pesa soltanto 143 chili. Azionato da un motore Dutheil-Chalmers di 35 cavalli, ha una struttura in bambù e parti in acciaio. Ha un notevole successo, tanto che da alcuni appassionati viene costruito in una dozzina di esemplari.



### **E anche il primo Tutt'ala**

11 marzo 1910: progettato da John William Dunne fa il suo esordio il primo velivolo Tutt'ala.

Costruito dalla Short, in Inghilterra, vola dimostrando grande stabilità il Dunne D.5. È il primo al mondo: ha 14 metri di apertura alare ed è propulso da un motore a quattro cilindri Green da 60 cavalli, che muove due eliche propulsive.



### **Il G.18 FIAT**

11 marzo 1937: dall'aeroporto di Torino Aeritalia vola il prototipo del Fiat G.18, pilotato da Enrico Rolandi.

Progettato dal famoso ingegner Gabrielli, il G 18 è un bimotore da trasporto civile per 18 passeggeri con due motori Fiat A.59 R da 700 cavalli. Costruito in limitato numero, è impiegato dalle Avio Linee Italiane. Viene dotato anche di motori Fiat A.80 R.C.41 da 1.030 cavalli.



### **I primati del Comet**

15 marzo 1938: parte da Londra il De Havilland DH 88 Comet per una trasvolata fino alla Nuova Zelanda dove arriva il 20 marzo coprendo 21.209 chilometri in 4 giorni, 8 ore e 37 minuti. Ritournerà poi il 26 marzo coprendo 21.672 Km. in 5 giorni, 20 ore e 12 minuti. I piloti sono gli inglesi A.E. Clouston e D. Ricketts.



### **Il CONVAIR 240**

16 marzo 1947: vola il prototipo del primo bimotore commerciale pressurizzato, il CV 240. Motorizzato con due Pratt & Whitney R-2800 CA 18 Double Waso da 2.000 cavalli, ha una velocità di crociera di 435 Km/h. ed una autonomia di 2.900 Km. Può trasportare 40 passeggeri e quattro persone d'equipaggio. Riscuote un notevole successo e viene ordinato da numerose Compagnie Aeree di tutto il mondo. Ne vengono costruiti 176 esemplari in versione civile, più 272 militari per l'USAF. Successivamente vengono commercializzate le versioni più potenti, cioè la CV 340 e la 440, acquistate anche dall'Alitalia.



# In questi mesi d'inverno ricordiamo...

## Nel mese di aprile

### Vola il Bucker 131

27 aprile 1931: viene collaudato uno dei primi aeroplani da scuola della nuova Luftwaffe.

È il Bucker 131 Jungmann, biplano biposto munito di motore a quattro cilindri in linea invertito, tipo Hirt 60R di 80 cavalli.

Si dimostra un ottimo aereo da addestramento primario con buone caratteristiche acrobatiche: per il notevole successo ottenuto viene impiegato da numerose aeronautiche mondiali.



### Tentativo di record sfortunato

17 aprile 1938: decolla da Londra il Caproni Ca 310 con l'obiettivo di arrivare a Città del Capo, in Sudafrica.

Scopo della missione è di cercare di battere un primato mondiale di distanza. L'equipaggio è formato da Gianni Alberini ed Eugenio Minatti, piloti, e dagli specialisti Francesco Ceruti e Agostino Pasquarelli.

Sfortunatamente in prossimità di Tripoli, in seguito ad avaria, sono costretti di notte ad un atterraggio di fortuna con gravi danni al velivolo, mentre l'equipaggio se la cava con leggere ferite. Ha così fine il tentativo di record.



Il Caproni Ca.310

### Muore Adriano Bacula

24 aprile 1938: avviene il tragico epilogo di un volo di consegna all'aviazione rumena del bimotore SIAI S 79B.

Il velivolo precipita in Cecoslovacchia, causando la morte di Adriano Bacula, uno dei più noti piloti collaudatori italiani di quei tempi. Aveva collaudato, fra gli altri, il prototipo proprio dell'S 79.



Il SIAI S 79 B

### Nuovi servizi aerei italiani

Fine aprile 1938: si inaugurano i collegamenti dell'Ala Littoria.

Opera con i voli bisettimanali tra Roma e Lisbona e tra Roma e Palma de Maiorca-Siviglia e anche con il collegamento giornaliero Torino-Milano-Venezia-Zagabria-Bucarest.

I velivoli sono di vario tipo.



Un velivolo dell'Ala Littoria, SIAI S 73

### Vola il Fiat G. 55

30 aprile 1942: inizia a volare il prototipo del nuovo caccia Fiat G. 55 Centauro, progettato dall'ing. Gabrielli.

Derivato da un esperimento fatto con un G. 50 munito di motore in linea Daimler Benz, il velivolo è pilotato da Valentino Cus. Oltre al motore, che è il D.B. 605 da 1475 cavalli, incorpora diverse migliorie rispetto al suo predecessore.

È armato con un cannone da 20 e quattro mitragliatrici da 12,7; la sua velocità massima è di 620 Km/h.



Il prototipo del G 55

(a cura di Guido Bergomi)

## *Inverno a Ciampino (1942/43)*

*Poetico pensiero espresso con parole e pause per onorare col ricordo quanti insieme all'autore vissero esperienze aeronautiche in un tragico periodo della storia italiana*

*Una brodaglia immangiabile  
e sciamavamo  
tra quelle mura di convento,  
uguali nelle tute incolori,  
un parlottare discreto  
i soliti ingegnosi  
scherzi crudeli  
poi un silenzio  
soffuso d'azzurro  
sprofondati nelle brande  
che parevano culle.  
Sogni di carezze bionde  
fluivano  
da un canto di ninnananna,  
la tromba argentina vegliava;  
improvvisa, irruente, testarda  
mordeva con squilli di guerra,  
annunciava il pericolo  
ed era  
una fuga di motori  
verso la notte, fredda, di stelle.  
Parevano ancora sogni  
le girandole di razzi  
che incendiavano il cielo di Roma  
mentre lontano  
passava oltre  
un eco di morte;  
un sospiro*

*e di nuovo il silenzio  
della campagna profumata e umida.  
Al primo sole  
le lunghe marce  
ritmate dai secchi comandi  
tra canti di fanciulli;  
nella penombra dell'aula gremita  
lo studio di ali  
sospese nell'aria;  
le udivamo sorvolarci  
quante volte  
senza ritorno.  
Una Canzone  
sento ancora  
nelle parole e nell'anima:  
diceva di patria e d'onore.  
Vi ho cercato  
quando quelle mura  
sature d'ingenue fantasie  
sono crollate,  
ci siamo ritrovati in un abbraccio  
e in un giuramento  
poi la notte del tempo  
è caduta  
a calare il sipario  
su quegli anni  
di giovinezza mancata.*

**Alberto Maria Felicetti \***

\* Ufficiale di complemento della Regia Aeronautica, l'8 settembre 1943 viene fatto prigioniero insieme al suo battaglione dalle truppe tedesche, ma riesce ad evadere prima di essere trasferito, come i suoi commilitoni, nei campi di concentramento in Polonia e in Ucraina. Partecipa così alla "resistenza" vivendo nella clandestinità fino alla liberazione di Roma da parte delle truppe anglo-americane. Ripresa la sua vita civile entra in magistratura svolgendo le relative funzioni per ben quarantatré anni.



Messerschmitt Bf109G sull'aeroporto di Ciampino nel '43

# Diario a puntate di un ex allievo dello Sparviero II

di Peppino Verderame

**M**i ero quasi dimenticato di avere terminato l'Accademia e di essere ormai un Ufficiale, quando un bel dì ricevetti il fatidico telegramma di convocazione: "Presentarsi sabato (un fine agosto e non ricordo il giorno) alla RIV di Ciampino, entro le ore 09.00". Poiché allora Ciampino era una Base Militare, mi convinsi che dovevo prendere l'aereo per gli USA per il corso di missilistica. Mi avevano accontentato (pensai); tutto felice chiesi a mia madre di prepararmi la valigia e le annunciai che partivo per l'America. Capirai mia madre! Da un lato era contenta per me, ma nello stesso tempo era preoccupata per il lungo viaggio e per la mia assenza.

Or dunque, alle cinque del fatidico sabato, presi il rapido per Roma, alla cui stazione Termini arrivai alle 08.00 in punto, dove presi il trenino per Frattocchie ed arrivai alle 0900 precise davanti al cancello dell'aeroporto di Ciampino.

Con mia grande sorpresa vi trovai altri cinque del mio corso: Castronovo, Nascetti, Fasciglione, Zeni e Latini. I primi quattro avevano ricevuto il mio stesso telegramma, mentre Latini era venuto a salutarci, ma soprattutto (tignoso come era e lo è tuttora) per sapere come avevamo fatto a farci scegliere per il corso di telecomunicazioni, mentre lui che aveva chiesto di farlo, veniva mandato negli USA per missilistica. Non avevano tenuto per niente in conto i nostri desiderata; venni così a contatto con la nuova realtà militare, fatta di una realtà completamente diversa (e non certamente migliore) di quella a cui ci avevano preparato in Accademia. Là eravamo considerati signori allievi ufficiali, tenuti altamente in conto nella società napoletana, qui eravamo considerati dei semplici sottotenenti, pivelli ed inesperti, pieni di boria e di puzza sotto il naso. E ne avemmo la dimostrazione immediata alla presentazione alla RIV (Regione Informazione Volo). C'è da precisare che Ciampino era allora un aeroporto tutto militare in quanto anche il traffico aereo era gestito dall'AM. Or dunque tutti, compreso Paolo Latini, ci recammo alla palazzina indicatoci dall'aviere VAM di guardia all'entrata dell'aeroporto. All'Ufficio Comando chiedemmo di essere ricevuti dal Comandante; ci ricevette, invece, un Sergente Maggiore, che senza salutare ci apostrofò: "Benvenuti, vi stavamo aspettando! Il Col. Paschina ha detto che potete venire a presentarvi lunedì mattina alla stessa ora".

Rimanemmo così esterrefatti, che non facemmo caso al comportamento poco militare del sottufficiale, forse obbligato a riceverci di sabato. All'unisono chiedemmo chi era il Col. Paschina; era il Direttore della RIV ed aveva avuto il compito di organizzare il nostro arrivo.

Disorientati ed anche sconfortati, chiedemmo dove ed a chi potevamo rivolgerci per poter mangiare (almeno) e trovare (forse) una sistemazione provvisoria, in attesa di chiarire la situazione; in fondo avevamo un ordine scritto di presentazione ed un ordine verbale di libertà. A termine di legge e di regolamento di disciplina militare non volevamo né tantomeno potevamo andarcene. Oddio, forse il sottoscritto, essendo di Salerno, avrebbe fatto in tempo a riprendere il treno e ritornarsene a casa. E gli altri? Castronovo veniva da Palermo, Giorgio da Massa Carrara, Franco da Taranto, Samuele da Bologna; non potevano assolutamente andarsene né tantomeno andarsene in Albergo, non avendone la possibilità economica. Il sottuffi-

ciale ci suggerì di provare con il Maresciallo della mensa. Lo ringraziammo e ci avviammo nella direzione indicatoci; lungo il percorso Federico per essere più sicuro, chiese ad un ragazzo, abbastanza disordinato da sembrare un operaio, dove fosse la mensa militare. Il ragazzo, si mise immediatamente sugli attenti ed indicò l'immobile dove si trovava il circolo Ufficiali, spiegando che si trattava di una mensa in comune con i sottufficiali ed il personale civile dell'ALITALIA. Federico, meravigliato del saluto, peraltro non troppo conforme alla regola, chiese se fosse, caso mai, un militare. Il ragazzo, rimanendo in una posizione rilassata, confermò che era un aviere in servizio all'Aeroporto; Federico immediatamente gli intimò di mettersi sugli attenti e gli chiese il nome, spiegandogli che lo avrebbe segnalato per una punizione esemplare. Intervenni immediatamente, calmandolo e suggerendogli, in disparte, di lasciare correre. Ormai avevo già capito come andavano le cose nell'Aeronautica di tutti i giorni. Federico si calmò e finalmente arrivammo al famoso Circolo Ufficiali e chiedemmo del Maresciallo. Ci fu detto che il Maresciallo era uscito per la spesa e che non sarebbe rientrato prima delle 11.00. Ci rassegnammo ad aspettare. Finalmente, dopo un po' di tempo, arrivò il Maresciallo, che fu immediatamente aggredito (si fa per dire), spiegandogli la nostra situazione. Il Maresciallo ci disse che non aveva disposizioni a riguardo, ma ci consigliò di mangiare tranquilli, nel frattempo avrebbe provato a trovare una soluzione. Infatti, dopo il pranzo, ci annunciò che aveva fatto liberare una camerata negli alloggi sottufficiali che ci avrebbe accolto tutti noi. Alle nostre proteste che, essendo Ufficiali ci toccava una sistemazione migliore, il Maresciallo ci disse che non aveva di meglio, per cui prendere o lasciare. Prendemmo e ci sistemammo nella camerata; in fondo anche in Accademia a Nisida eravamo stati sempre, per ben tre anni, in quattro per camerata. Sistematici, ci riservammo una breve pennichella per recuperare un po' di energia. Al risveglio ci riunimmo per decidere il da farsi per la serata e per il domani; io e Federico, essendo senza particolari vincoli sentimentali, decidemmo di affrontare la vita notturna romana, anche perché due ufficiali controllori (Bobo Frediani ed un altro di cui non ricordo il nome), con i quali avevamo fatto conoscenza a mensa, impietositi della nostra situazione, si erano offerti di farci da accompagnatori. Passammo il sabato sera, quindi, e l'intera domenica a rilassarci e a visitare Roma, sempre bellissima ed estremamente vivibile, specialmente quando si è in vacanza. Finalmente il lunedì mattina ci presentammo di nuovo tutti e cinque alla RIV ed il Col. Paschina spiegò che eravamo stati selezionati per effettuare un corso di Telecomunicazioni, della durata di 9 mesi, ma c'era anche la possibilità di fare, per alcuni di noi che lo avessero voluto, un corso per diventare controllori del traffico aereo, sua più amata specializzazione. Due di noi si mostrarono interessati ed il Col. Paschina promise loro che avrebbe appoggiato la loro richiesta, ma aveva fatto i conti senza l'oste, ossia l'Ispettore Gen. SA Giovannozzi e il Col. Calisti, l'organizzatore del corso TLC. La possibile sottrazione di due o più componenti avrebbe penalizzato la già carente situazione organica di Ufficiali TLC; d'altra parte la nostra provenienza dall'Accademia costituiva la certezza della buona riuscita del Corso, che richiedeva una preparazione tecnica elevata.

(continua)

### L'Istituto Locatelli di Bergamo

**R**iprendiamo l'iniziativa avviata nel precedente numero, ritenendo le informazioni sui percorsi scolastici aeronautici di interesse per i nostri lettori. L'Istituto Paritario Locatelli, unica realtà scolastica ad indirizzo aeronautico esistente sul territorio, vanta non a caso, il nome di un pioniere dell'aeronautica italiana, il bergamasco Antonio Locatelli: un personaggio storico eclettico, tre volte decorato con medaglia d'oro al valore militare, ma anche giornalista, scrittore ed artista, uno dei temerari che con Gabriele D'Annunzio sorvolò i cieli di Vienna, nel 1918, per lanciare manifesti tricolori.

Alla grande serietà sul piano gestionale ed organizzativo ed al rigore scientifico-formativo di questo Istituto si deve, indubbiamente, la vertiginosa escalation degli iscritti, passati dai 30 allievi del 1990, quando la sede era collocata a Sorrisole (poi a Ponteranica nel 1992 ed a Bergamo nel 1995), agli attuali 400 studenti, suddivisi fra Istituto Tecnico Aeronautico e Liceo Scientifico ad indirizzo aeronautico. Una crescita esponenziale che premia il dualismo e la continua ricerca sperimentale di questo istituto, dotato di sofisticati strumenti didattici, dai laboratori di informatica al simulatore di volo, ed in grado di vantare un ottimo staff di docenti, molti dei

quali provenienti da contesti professionali di altissimo profilo in campo aeronautico. Trentasei sono le ore settimanali di lezione previste, fin dal biennio, in entrambi gli indirizzi di studio, sia in quello tecnico che in quello liceale. Una particolare attenzione è rivolta al rapporto a filo diretto fra la scuola ed il mondo del lavoro, secondo le più recenti disposizioni ministeriali: vengono organizzati per gli allievi, nel corso dell'intero anno scolastico, stage professionali presso società aeroportuali del Nord Italia, con particolare riferimento alla struttura di Orio al Serio, nonché corsi post-diploma a carattere specialistico di alto valore professionalizzante (assistenti al volo, flight dispatcher). Il diploma che l'istituto rilascia alla fine del ciclo quinquennale di studi, risulta dunque, immediatamente spendibile sul mercato del lavoro, ma è al tempo stesso valido per il concorso dell'Accademia Aeronautica e per l'accesso a tutte le facoltà universitarie. I requisiti richiesti per l'iscrizione, da questo anno a numero chiuso, sono una forte motivazione allo studio e ed alla condivisione dello Statuto di Istituto, concepito all'insegna della disciplina sul versante comportamentale e formativo e dello stretto rapporto comunicativo Scuola e Famiglia.



## Milano

Giovedì 27 gennaio 2011 presso l'aeroporto di Linate si è svolto l'avvicendamento al Comando dell'Aeroporto/Quartier Generale della 1ª Regione Aerea di Linate fra il Gen. B.A. Sergio AINARDI, uscente, ed il Colonnello A.A.r.n.n. Nav. Riccardo FERRARESI, subentrante.



Alla cerimonia, presieduta dal Gen. S.A. Ennio Barale Comandante della 1ª Regione Aerea erano presenti Auto-



rità Civili e Militari di Milano ed un folto numero di Soci della Sezione A.N.U.A. di Milano con il labaro.

## Roma

### Passaggio di consegne al Reparto Addestramento Controllo Spazio Aereo (RACSA)

Il 20 gennaio scorso il Col. Tomada ha ceduto il Comando del Reparto Addestramento Controllo Spazio Aereo (RACSA) al Col. Loconsole, alla presenza del Generale SA Tommaso Ferro, Vice del Comando Squadra Aerea. Il Generale Ferro, nel ringraziare il Colonnello Tomada per il lavoro svolto, ha rimarcato durante il proprio intervento come il senso di appartenenza del personale del RACSA, che deve caratterizzare ogni singolo compo-



nente della Forza Armata, abbia permesso al Reparto di conseguire gli obiettivi assegnati. Ha, inoltre, voluto esprimere vivo apprezzamento per l'attività svolta dai Controllori dello Spazio Aereo nelle operazioni effettuate dall'AM, sia sul territorio nazionale che nei diversi teatri operativi. Il Colonnello Tomada, nel discorso di commiato, ha evidenziato come, grazie alla professionalità ed alla motivazione del personale, il Reparto sia riuscito ad effettuare un totale di 44 corsi in due anni, qualificando più di 500 tra Ufficiali e Sottufficiali delle forze armate italiane e straniere. Il Colonnello Tomada assume l'incarico di Capo Ufficio CIS (Communication and Information Systems) e Info Technology, nell'ambito del Comando Squadra Aerea.

### Avviso

Il 20 maggio 2011 si terrà l'Assemblea Generale dei Soci della Sezione Roma presso la Casa dell'Aviatore, alle ore 06.00 in 1ª convocazione e alle ore 10.00 in 2ª convocazione, con il seguente ordine del giorno: - relazione sulla situazione generale e finanziaria; - elezione dei Consiglieri mancanti. Si prega di assicurare la disponibilità alla Segreteria di Sezione, tf 0632111740.

Nota: Il Consiglio della Sezione si riunirà immediatamente dopo l'Assemblea Generale per la nomina delle Cariche sociali.

## Latina

### Serata San Carlo

Il 27 gennaio, nell'Aula Magna del 4° Reparto Tecnico Manutentivo di Borgo Piave, ha avuto luogo una piacevolissima manifestazione voluta dalla Sezione ANUA di Latina ed organizzata grazie al sostegno del Comando Logistico e con l'efficace supporto del Comando del Reparto.



In occasione del secondo centenario del Teatro San Carlo di Napoli, infatti, quattro artisti di notevole levatura, i cantanti Dario Ciotoli (baritono) e Anna Casale (soprano), il pianista Niccolò Iucolano e l'attore Franco Silvestri, alternando brani d'opera, canzoni napoletane d'epoca, passi di teatro di Eduardo e poesie di grandi autori, hanno dato vita ad uno spettacolo vivace, godibilissimo, a tratti divertente ma anche ricco di momenti di intensa emozione.

Grande l'affluenza del pubblico: numerosi ospiti invitati dai soci ANUA, intervenuti quasi al completo, diverso personale dell'Ente, nonché Autorità Civili e Militari della città, la cui presenza è stata particolarmente gradita.

Tutti hanno accolto la performance con entusiasmo e partecipazione, chiedendo più volte dei bis.

Al termine della serata, gli ospiti sono stati ricevuti nella Sala Convegno Sottufficiali, dove è stato offerto dal Comando un vin d'honneur all'altezza dell'evento.

La serata, soddisfacente sotto tutti gli aspetti, si inserisce nel quadro di una serie di iniziative che la sezione ANUA di Latina sta intraprendendo al fine di rendere sempre più visibile alla cittadinanza la propria presenza e con essa quella degli Ufficiali dell'Aeronautica nel locale tessuto sociale.

(a cura di Gaetano Zaffiro)

## Napoli

### “Il segreto dell'ala”

In collaborazione con l'AIAN (Associazione Ingegneri Aerospaziali Napoli) la Sez. Anua di Napoli ha attivamente contribuito alla realizzazione di un importante evento culturale che, il 19 gennaio scorso, ha calamitato nell'aula Ma-

gna dell'Università degli Studi di Napoli (facoltà di Ingegneria) un folto gruppo di professori, Ufficiali, studenti, ricercatori e rappresentanti dell'industria nazionale del settore aeronautico. L'occasione è stata la presenza del Chiarissimo Prof. Luigi Pascale Langer che, su invito del Presidente del DIAS (Dipartimento di Ingegneria Aerospaziale della Federico II di Napoli) Prof. Francesco Marulo, ha tenuto una vera e propria Lectio Magistralis su un argomento a dir poco fascinoso: “Il segreto dell'ala; tra scienza ed empirismo alle origini dell'Aviazione”. Il pubblico presente è stato letteralmente rapito dalla fascinosa, precisione e brillantezza dell'esposizione del Prof. Pascale, che ha disvelato ogni aspetto relativo a quella parte dei velivoli che, di fatto, ha permesso all'uomo di intraprendere il lungo ed entusiasmante cammino del volo umano. L'escursus storico è stato ampiamente illustrato con la proiezione di rare immagini dei primi voli umani e degli esperimenti ad essi coevi.

Fra gli Ufficiali dell'ANUA presenti il Prof. Leonardo Lecce, già Presidente del DIAS, il V. Presidente della Sez. di Napoli Gen.le Federico Calvello, il Gen.le Gaetano Castaldi, già Direttore del Corriere dell'Aviatore, l'ing. Gennaro Bronzone attuale Direttore dell'ENAC, Aeroporto di Capodichino di Napoli, l'ing. Vincenzo Cirillo, il Com.te Nicola Trifoni della gloriosa 46ª Aerobrigata poi Com.te Alitalia. Fra le Autorità intervenute l'Assessore Regionale ai Trasporti Prof. Sergio Vetrella, i Direttori



delle maggiori industrie aeronautiche campane, Presidi di Facoltà, Il Com.te dell'Accademia Aeronautica Gen. di B.A. Umberto Baldi ed il Direttore degli Studi Col. Romeo Paternò, il Br.Gen.le Franco Candotti di Armaero.

Al termine della prolusione il Prof Pascale è stato lungamente applaudito dal pubblico presente cui ha fatto seguito un ringraziamento del Generale Lenzi che per l'occasione ha ricordato i riconoscimenti che l'AM deve alle varie realizzazioni del Prof. Pascale, facendogli dono di una rara immagine delle Frece Tricolori.

(su contributo del Presidente di Sezione, Gen. G. Lenzi)

## Visita al MUSAM: Museo Aeronautica Militare

La sez. Anua di Napoli ha realizzato, il 5 febbraio scorso, un'interessante visita, al MUSAM di Vigna di Valle, cui hanno partecipato settanta unità.

Il folto gruppo era costituito da giovani laureandi della facoltà di Ingegneria della Federico II di Napoli; da alcuni docenti del DIAS, Dipartimento di Ingegneria Aerospaziale del Politecnico; da numerosi funzionari dell'ENAC, Ente



Il Presidente della sez di Napoli gen.le Giuseppe Lenzi ed il socio Ing. Gennaro Bronzone consegnano al rappresentante del direttore del MUSAM una foto a ricordo dell'evento

Nazionale Aviazione Civile; da ingegneri del CIRA, Centro Italiano Ricerca Aerospaziale; da appartenenti al 9° Stormo di Grazzanise e da numerosi soci Uff.li dell'ANUA.

La delegazione è giunta a Vigna di Valle accolta dal personale del Museo e dalle competenti guide che, com'è noto, sono costituite tutte da personale volontario facente capo all'AAA, Associazione Arma Aeronautica sezione di Bracciano.

Per l'occasione un competentissimo specialista di volo, ex luogotenente Maurizio Moccattelli ha intrattenuto, in interessanti tre ore di visita, il folto gruppo partenopeo spiegando ed illustrando tutti i velivoli esposti con puntuali ed inediti riferimenti storici dell'impiego degli aerei esposti.

Fra gli intervenuti segnaliamo il Prof. Francesco Marullo Direttore del DIAS, L'ing. Gennaro Bronzone, socio ANUA nonché Direttore dell'Aeroporto di Capodichino, il Generale Federico Calvello, V. Presidente della sez. ANUA di Napoli; gli ing. Tritto, Famiglietti, Focacci, Bartolo, in rappresentanza dell'industria aeronautica. il luogotenente Aldo Tumolo, Aerosoccorritore del 9° Stormo di Grazzanise, il laureando Marco Barile, rappresentante degli studenti del gruppo EUROAVIA.

Al termine della visita la sez Anua di Napoli ha consegnato ad un rappresentante del Direttore del MUSAM, Col. Massimo Mondini, una rara immagine, risalente al 1975, di una formazione di 9 velivoli F104 Starfighter ripresi in occasione di un volo dimostrativo.

## Lettere al Direttore



### Uso improprio di fregi militari

**C**aro Mario, ti chiedo scusa per il disturbo, ma ricordi la copia di quella e-mail indirizzata a ..(omissis).. alla quale non ho avuto mai risposta, e che ti ho dato a casa di ..(omissis)..? Vivendo ancora ai margini dei piloti della domenica mi è difficile "ingoiare il rospo". C'è niente che si possa fare? oppure in questo mondo deteriorato, si deve accettare tutto, anche che la nostra gloriosa aquila turrita possa essere messa in vendita e portata da chiunque su giubbotti, maglioni, cappelli, peggio che mai, da piloti civili, che si vestono delle penne del pavone. E che non mi vengano a dire che serve per fare pubblicità!!! per quello bastano i manifesti!!! È un delitto svilarla. Chi la vuole, se la guadagni a tempo e luogo, facendo la necessaria gavetta. Dimmi se io potrei fare qualcosa... forse una lettera al direttore di qualche giornale ...forse una lettera a qualcuno che conta e al quale la cosa interessi, ma a chi?

Ti saluto con cordialità, Maria

E-mail 1° febbraio 2011

\* \* \*

Cara Maria, non disturbi affatto. Il "problema" che mi avevi prospettato e che ora mi evidenzi non è affatto dimenticato, perché continuo a chiedere pareri legali prima di proporre una iniziativa appropriata. Attendo risposte sulla punibilità dell'uso indebito di simboli professionali o anche sulla configurabilità dell'offesa all'onore militare. Intanto la pubblicità alla Tua segnalazione potrà stimolare attenzione e sensibilità verso il rispetto di valori, come quelli da Te accoratamente evidenziati e che al momento "appaiono" trascurati.

Con stima ed affetto un cordialissimo saluto, Mario.



## Nuovi Soci

D.O. BERTERIO MESCHIA Mirella - Roma  
Col. SARTONI Giuseppe - Gioia del Colle

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

## Contributi volontari

*gennaio 2011:*

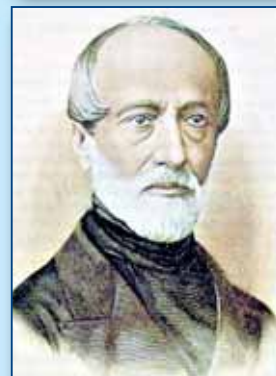
D.O. DALL'ANGELO MORANDI Laura, € 50 in memoria del marito  
Gen. S.A. Alberto DALL'ANGELO  
Ten. Col. ARZENI Vincenzo, € 50 in ricordo dei colleghi del Corso  
Aquila 3°  
Gen. Isp. Capo CIANCI Carmine, € 15  
D.O. ILLE GIAMPAGLIA Daniela, € 35  
Gen. Isp. Capo ORSI Gennaro, € 15  
Col. SADINI Luciano, € 15  
D.O. PICCIRILLI GNERI Giovanna, € 50 in memoria del marito Gen.  
Luigi PICCIRILLI  
Gen. B.A. TEMPESTA PierPaolo, € 15  
D.O. SOFFRITTI ROCCHI Ariella, € 30 in ricordo del padre Aroldo  
SOFFRITTI Pilota 412ª Sq. A.O.I.  
Magg. FARINA Claudio, € 15  
Magg. GIONTELLA Luciano, € 25 in memoria del figlio Magg. Gars Roberto  
D.O. BERTERIO MESCHIA Mirella, € 50 in memoria del marito  
Magg. Pil. Alessandro BERTERIO  
Gen. Isp. PECCI Gianfranco, € 35  
Gen. Isp. CICALA Antonio, € 50  
Cap. DI VINCENZO Antonino, € 65  
Ten. CARRETTI Giorgio, € 15  
Gen. B.A. FREA Giorgio, € 15  
Col. CICONARDI Gustavo, € 35  
D.O. PURRI CAPPELLI Ada, € 50  
Col. MAJORANI Bruno, € 60, in memoria del padre Gen. Ugo  
MAJORANI  
Col. CIPOLLONE Carlo, € 65  
D.O. BERTOLASO CUCCHI Maria, € 35  
N.D. GALLIANI Graziella, € 20  
Gen. Br. ODDONE Gianfranco, € 15  
D.O. GIULIO PERALI Carla, € 35  
D.O. PICA BELLI Amelia, € 35  
D.O. GIRMENIA FIACCHINO Franca, € 50, in memoria del marito  
Gen. Pil. Giangiuseppe GIRMENIA  
Gen. Div. CASTALDI Gaetano, € 50 in ricordo del Gen. Carlo  
SCABELLONI già Vice Dir. del nostro Corriere  
Gen. GIULIANO Aldo, € 50  
Gen. VALENTI Mario, € 50  
D.O. POERIO TREVES A. Maria, € 50

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

## Sono volati più in alto

Col. BUT Piero - Abano Terme (22.12.2010)  
Gen. D.A. QUARTI Tarcisio - Padova (21.01.2011)

## I Grandi dell'Unità d'Italia



dall'alto: Camillo Benso Conte di  
Cavour, Giuseppe Garibaldi, Giuseppe  
Mazzini, Vittorio Emanuele II

# FORCE MULTIPLIER



## Partner strategico, difensore, campione.

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

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



 **Eurofighter  
Typhoon**

nothing comes close