

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



**Eurofighter
Typhoon**

nothing comes close

Il CORRIERE dell'AVIATORE



PERIODICO DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE UFFICIALI AERONAUTICA (ANUA) FONDATA NEL 1953 DA LUIGI TOZZI
Direzione-Redazione-Amministrazione: 00192 Roma - Via Marcantonio Colonna, 25 - Tel. 0632111740

1° maggio 2011
Beatificazione di Papa Wojtyła



*A Sua Santità Giovanni Paolo 2
il riverente pensiero degli Aviatori italiani*

N. 5-6/2011

IL CORRIERE dell'AVIATORE

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

Anno LIX
"Il Corriere dell'Aviatore"
N. 5-6 - Maggio-Giugno 2011

c/c postale 37906005 ANUA
Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica

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

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

Direttore editoriale
Mario Majorani

Direttore responsabile
Mario Tancredi

Ha collaborato a questo numero
Giuliano Giannone

Responsabile Amministrativo
Cesare D'Ippolito

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

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



Stampa:

STILGRAFICA srl

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

Stampato nel mese di aprile 2011

Numero a 48 pagine

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

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

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

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

Quota associativa per il 2011

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

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

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

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

Presso la Presidenza Nazionale sono attive le seguenti mail:

Presidente Nazionale
presidente@anua.it;

Segretario Generale
segretariogenerale@anua.it;

Amministrazione
amministrazione@anua.it;

Comunicazione dalle Sezioni
eventi@anua.it;

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

Direttore Corriere dell'Aviatore
anuacorriere@tiscali.it.

Si informa che il Presidente Nazionale ANUA, Direttore Editoriale del "Corriere dell'Aviatore", ha dato accesso alla pubblicità di carattere aeronautico sulle pagine formato A4, a colori, del Corriere medesimo. Le tariffe in vigore per l'anno 2011, per complessive 3 edizioni, sono le seguenti:

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

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

In 1° di copertina:

Giovanni Paolo II assiste al passaggio delle Frece Tricolori in Piazza San Pietro.



Contributi volontari Pro ANUA (gennaio-marzo 2011)

In Memoria di

- Ten. Col. Antonio CAMAIONI, la D.O. Camaioni Zaccaria Carolina.
- Generale Riccardo FODALE, la D.O. Fodale Valcodo Wilma.
- Generale Luciano NIMIS, per l'amato Papà, la figlia D.O. Marialuisa.
- Col. Pil. Francesco BOTTINI, il Gen. Br. Roberto Bottini.
- Generale Luigi BRESSANELLI, la figlia Maria Pia Bressanelli.
- Generale Giuseppe D'AGOSTINIS, la moglie D.O. Luisa Marini.
- Generale Aldo MARCOALDI, la moglie D.O. Angiola Marcoaldi Cesareni.
- 1° Cap. Piero PANNUNZIO, il Col. Giovanni Battista Cersosimo.
- Generale Guido PARROZZANI, il Gen. Br. Natale Figura.
- Generale Leopoldo URBANO, la moglie D.O. Maria Teresa Urbano Ziccardi.
- Prof.ssa Cettina LACAGNINA, il marito Generale Salvatore Caruso.
- Col. Pil. Ruggero DE MUNARI, la moglie D.O. Graziella De Munari Azzarini.
- Generale Aldo BARBERI, la moglie D.O. Maria Barberi.
- Generale Giuseppe SPADONI, la moglie Carla Spadoni Manerba.
- Generali Palmò RADOGNA e Giorgio LEONARDI, l'amico e collega Brig. Gen. Aldo GIULIANO.
- Generale Oronzo LORUSSO, la sorella D.O. Antonia Lorusso.
- Tenente Pierino LEONARDIS, la moglie D.O. Maria Leonardis Molinari.
- Ten. Pil. Alessandro FERRARESE, il Padre Col. Luciano Ferrarese.
- Generale Luigi PADOVANI, la moglie D.O. Giovannina Padovani Menegon.
- Compagni scomparsi del CORSO VULCANO, il Generale Antonio Melchiorre.
- Generale Filippo GRECO, la moglie D.O. Maria Greco Divari.
- Generale Romolo MANGANI, la moglie D.O. Giuliana Mangani Dendi.
- Col. Nunzio CORFIATI, la moglie D.O. Ametta Corfiati Candida.
- Generale Michele DI DONNA, la moglie D.O. Laura Di Donna.
- Generale Giuliano PAPPAGALLO, la moglie D.O. Augusta Pappagallo Palma.
- Caduti del CORSO GRIFO II, il Generale Franco Pisano.
- Generale Antonio ERRICO, la figlia D.O. Mara Errico.
- Generale Alberto DONIN, la moglie D.O. Rosa Donin Annibaldi.
- Generale Eugenio PALENZONA, la moglie D.O. Marianna Palenzona Galassi.
- Colleghi CORSO URANO volati in alto, il Generale Carmelo Murè.
- Col. Alessandro SPIRITO, la moglie D.O. F. Paola Garofalo.
- Col. Massimo SCHEGGI, la moglie D.O. Marina Scheggi Loy.
- Generale Aldo MEOLI, la moglie D.O. Dina Meoli Vecchia.
- Comandante Amos VISANI, l'amico Raffaele Punzi.
- Generale Francesco AZZENA, la moglie D.O. Maria Azzena Corso.
- Mag. Pil. Angelo NATALE, la moglie D.O. Maria Natale Letizia.

Totale contributi

€ 3.090,00

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

Nuovi Soci

Gen. MARTINI Piero, Latina
Cap. BERARDI Luigi, Latina
S.Ten. ZELIN Laura, Milano

Gen. PRESUTTI Roberto, Latina
Ten. MATTIA Pierluigi, L'Aquila
Gen. MASCI Sergio, Roma

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

Sono volati più in alto

D.O. BRAMATO CAMOZZI Maria Luisa, Milano - 25/12/2010.
D.O. ORLANDI CADELUPPI Elena, Milano - ottobre 2009.
Ten. BAMPI Silvano, Milano - 01/12/2010.
Col. CONT Nino, Verona - 28/12/2010.

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

Gen. D.A. GIRELLI Giuliano
Com.te TANCREDI Massimo
Gen.S.A. BARTOLUCCI Lamberto
Col. REATO Franco
D.O. CERUTTI BONCOMPAGNI Emma
Ten. ZANETTI Luciano
Gen. Isp. C. PREVE Vincenzo
D.O. DIGLIO NIGRO Grazia
Col. ANGELINI Alberto
Gen.S.A. CAVALERA Francesco
Col. DE GIORGIO Vito
Col. ACCADIA Enrico
Mag. Gen. PIZZITOLA Roberto
Gen.B.A. CERRETO Massimo
Col. BIGNAMI Giovanni
Gen. B.A. BADIN Egidio
D.O. GRANDE DE BLASI Leonarda
Col. VIRGILI Luigi
Dott. SAVASTANO Franz
Gen. S.A. ROSSETTI Antonio
Col. CHIAVOLINI Domenico
Ten. Col. RECH Bruno
Ten. DE MASI Antonio
Gen.B.A. TACCHIO Nicola
Col. LAZZARI Idalo
Gen. B.A. CELEGATO Franco
Col. ANGELINI Alberto
Col. COLUCCI Vitantonio
Ten. ZANETTI Diego
Gen. B.A. MOMESSO Giacomo
Col. MARINELLI G. Paolo
Gen. B.A. SIMEONE Cesare
Gen. Sq. MURÈ Carmelo
Gen. B.A. RAO Gian Paolo
Col. PALAZZI Pompeo
Sig. MEMOLI Franco
D.O. SCOTTO DI CARLO Mirjam

REDIPUGLIA

Quanti mormorii
raccoglie il vento
che passa
tra mille e mille croci,
sono dialetti
quasi incomprensibili
ma tutti parlano
dell'unica patria.
(A.M. Felicetti)

Realtà e Speranze

La particolarità degli eventi mondiali che così tragicamente caratterizzano la prima metà del 2011 non può lasciare l'ANUA indifferente; e dico questo senza alcuna presunzione o idea di proporre a nome del Socialismo pensieri d'orientamento, ma al semplice scopo di dichiararci partecipi e presenti con i tantissimi Aviatori che vivono i problemi dell'attuale realtà di vita. Il confuso momento dell'economia generale, il terremoto in Giappone, l'inquinamento nucleare, il fermento democratico delle popolazioni nord-africane, sono alcuni dei grandi problemi che impegnano in questo periodo le istituzioni nazionali ed internazionali e c'è da confidare nella capacità dei responsabili di trovare ed applicare le giuste soluzioni. L'attenzione del nostro Corriere non può non essere rivolta a tali temi e quindi non vuole ignorarne quanto possa soddisfare, coerentemente con le finalità dell'ANUA, le utilità informative verso gli associati. Il nostro auspicio è che il 2011 riservi un secondo semestre più sereno e con le Comunità nazionali in pace fra loro.

È proprio questo il senso dell'immagine proposta in copertina. Sua Santità Giovanni Paolo II, l'amatissimo Papa Wojtyła, osservava dal suo studio il passaggio delle Freccie Tricolori che gli portavano simbolicamente il riconoscente saluto dell'Italia. Come non ricordare il suo impegno per la pace, sempre ispirato alla "Pacem in Terris" di Papa Giovanni XXIII? Questo edi-



toriale sarà letto dopo il 1° maggio, data della beatificazione di Papa Wojtyła, e l'ANUA intende onorarne il ricordo. L'anno 2011 è dedicato alle celebrazioni del 150° anniversario dell'Unità d'Italia e ne abbiamo già scritto in precedenti pubblicazioni. È apparso evidente in tutta la Nazione il senso di partecipazione delle Istituzioni, delle Comunità e dei Cittadini in genere. Gli eventi storici che caratterizzarono il Risorgimento sono stati da tutti i "media" analizzati nel dettaglio offrendo spunti di analisi e dialettica il cui risultato ha contribuito ad accrescere l'attenzione all'evento e rinsaldare sia i valori sociali dell'appartenenza che l'identità nazionale. Anche sulle idee di "federalismo" diviene sempre più evidente la loro piena compatibilità con l'esigenza della solidarietà nazionale

italiana in un contesto europeo da consolidare. Il prossimo 2 giugno festeggeremo il 65° della Repubblica Italiana e saremo tutti idealmente intorno all'Altare della Patria per onorare i nostri caduti, di qualunque credo. A questo punto mi si perdoni il richiamo al rispetto delle **identità associative** che a volte vengono messe in dubbio da false valutazioni di convenienza, perdendo di vista l'opportuno confronto con i valori della famiglia e l'identità dei singoli componenti nell'unità di essa. Viva l'ANUA, Viva l'Aeronautica, Viva l'Italia.

Mario Tancredi

In questo numero:

Editoriale

Realtà e speranze <i>M. Tancredi</i>	1
L'Aeronautica Militare compie 88 anni	3
<i>Trattamento Pensionistico Personale Militare</i> 1° Convegno ANUA. Aspetti di ieri - Problematiche di oggi - Prospettive di domani	4

Notizie al Volo 7

Centro Studi

<i>Momenti di storia negli archivi di famiglia</i> L'arrivo di Umberto II a Lisbona, il 13 giugno 1946 <i>M. Serra</i>	9
Che bello!!! <i>M. Majorani</i>	12
Veicoli Aerospaziali senza Equipaggio Attività di ricerca sull'uso diversificato	13
La storia del 747 Jumbo <i>G. Bergomi</i>	15

Destini Incrociati

Un gradevole parallelismo tra arte del comando e poesia <i>S. Bedeschi</i>	17
<i>Valori, Tradizioni e Insegnamenti</i> Una bella lettera che rivela l'attualità di sentimenti condivisibili fra appartenenti a differenti generazioni <i>G. Scarinci</i>	19
La cura pastorale dell'ANUA	19
Giovanni Franchini, primo pilota italiano a superare il muro del suono con un aereo italiano	20
L'ANUA a Venezia	21

In questi mesi di primavera ricordiamo... 23

Consulenza dagli Esperti

L'Avvocato risponde	25
Cooperative edilizie	25

Lettere al Direttore 26

<i>Ricordi sportivi del Dodecaneso italiano (1912-1947)</i> Un simpatico esempio dell'eterna rivalità tra aviatori e marinai: Aeronautica-Marina 1-0 <i>M.G. Andreuzzi</i>	27
Fratelli d'Italia	29
Agli eroi del cielo <i>A.M. Felicetti</i>	30
Diario di un ex allievo dello Sparviero II <i>P. Verderame</i>	31
Teatro... che passione! Una Compagnia amatoriale nella quale recitano ben quattro Soci ANUA: Gaetano Zaffiro, Ida Baratta, Giacomo Lanza e Gino Berardi	33

Recensioni

...in decollo con il Panavia Tornardo dell'A.M.I. <i>G. Lenzi</i>	34
Una piccola nicchia di eccellenza	35
CANTOR: la storia di un nome <i>V. Scacco</i>	35

Dame d'Onore

Una gita a Caporetto <i>A.M. Poerio</i>	36
Ricordi di Giovinezza	37

Dalle Sezioni 38

L'Aeronautica Militare compie 88 anni

Venerdì 1 aprile 2011, alla presenza del Capo dello Stato, si è svolta a Palazzo Aeronautica la celebrazione dell'88° anniversario della fondazione dell'Aeronautica Militare. Dopo il saluto del Capo di S M dell'Aeronautica, Gen S A Giuseppe Bernardis, che ha ricordato il sacrificio dei molti Caduti e l'odierno impegno profuso nelle operazioni in atto a seguito della crisi li-



bica ed ha affermato come l'A M voglia essere a fianco delle altre FF AA e pienamente partecipe della società nazionale, ha preso la parola il Capo di S M della Difesa, Generale Biagio Abrate, che ha esordito ringraziando le Associazioni d'Arma e Combattentistiche presenti per la loro costante opera di custodia dei valori che permeano le Forze Armate. Il Ministro della Difesa, On. Ignazio La Russa, ha, quindi, ripercorso le date e gli eventi che hanno caratterizzato la nascita e la storia dell'Aeronautica Militare, ed ha onorato i caduti ricordati all'interno dell'ingresso a tre archi.

A conclusione della cerimonia il Capo dello Stato ha appuntato sul petto dei decorandi 10 medaglie d'argento ed una medaglia di bronzo concesse al merito aeronautico.



Il 28 marzo il Presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, aveva inviato al Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Giuseppe Bernardis, il seguente messaggio:

"In occasione dell'88° anniversario della fondazione dell'Aeronautica Militare, rivolgo un riverente omaggio alla bandiera della Forza Armata, simbolo di unità, fedeltà e onore. Il mio deferente pensiero va in questo momento a



Il Capo di SMA Generale Bernardis onora i Caduti all'Altare della Patria

tutti gli aviatori che sono caduti per la difesa della patria, per la pace e per la salvaguardia delle libere istituzioni democratiche. Nell'anno in cui celebriamo il 150° anniversario dell'Unità d'Italia, mi è particolarmente gradito rinnovare all'Arma Azzurra, da sempre prestigioso simbolo dell'identità nazionale ed esempio di abnegazione e professionalità, i sentimenti di riconoscenza, affetto ed ammirazione che il Paese nutre nei suoi confronti. Ufficiali, sottufficiali, personale di truppa e personale civile dell'Aeronautica Militare, voi assolvete all'alto compito di garantire la sicurezza dei cieli e concorrete, nell'ambito delle missioni internazionali, alla stabilizzazione di complessi scenari di crisi. *La situazione di grave emergenza venutasi a creare proprio in queste settimane poco oltre i confini nazionali vi impegna nella pienezza delle vostre funzioni in una delicata e rischiosa missione di protezione di popolazioni civili dalla violenza delle armi di un conflitto fratricida.* Questo impegno è la prova più evidente dell'importanza e della delicatezza del compito che vi è affidato. Siatene consapevoli e giustamente orgogliosi. Alla Forza Armata e a voi tutti, unitamente alle vostre famiglie, giungano il vivissimo apprezzamento degli italiani e mio personale per straordinaria opera prestata ed i più fervidi voti augurali. Viva l'Aeronautica Militare, viva le Forze Armate, viva l'Italia!"



Il Tornado ECR per la soppressione di difese aeree nemiche

Trattamento Pensionistico Personale Militare

1° Convegno ANUA

Aspetti di ieri - Problematiche di oggi - Prospettive di domani



Il 18 marzo scorso, presso la Casa dell'Aviatore, nella gremitissima Sala Baracca, la presenza di alti gradi in quiescenza, di numerosi ufficiali in servizio e del Capo di SMA ha testimoniato la validità dell' iniziativa voluta dalla Presidenza Nazionale. Il Convegno ha avuto lo scopo di attivare un quadro informativo di aggiornamento utile a quanti si trovino sia dentro che fuori del "Portale Pensioni" e, quindi, propositivo verso quanti intendano scoprire l'adesione al nostro Sodalizio. Il Presidente, Generale Majorani, nel suo intervento di benvenuto, ringraziando per l'ampia accorrenza e l'interessata partecipazione (250 presenze), ha posto in evidenza l'impegno degli organizzatori (Gen. Zandonà, Dott. D'Ippolito e Gen. Lucchese) ed ha introdotto gli argomenti in agenda prima di cedere la parola al Capo di SMA Generale Bernardis. Questi ha elogiato il ruolo svolto dall' Associazione, alle cui iniziative, aggregative e sociali, la Forza Armata presta grande attenzione per il valore che assumono nei riguardi di tutto il personale.



Il Presidente ANUA Gen. Mario Majorani



Il Capo di SMA Gen. Giuseppe Bernardis

L'area pensionistica è solo un aspetto sulle realtà che l'Associazione persegue, seppure con evidente difficoltà. Le problematiche alloggiative vedono l'ANUA protagonista nella realizzazione di cooperative edilizie riservate ai Soci e loro familiari e di residence per personale della quarta età. Analogo interesse è rivolto a eventi sociali e culturali con lo svolgimento di visite di interesse non solo storico ed artistico che rafforzano lo "stare insieme", anch'esso obiettivo prioritario del sodalizio.

Si vuole, con l'occasione, in analogia a quanto realizzato da Associazioni Similari nazionali ed internazionali, offrire tutte le competenze acquisite da Soci nella vita professionale, per la potenziale utilizzazione da parte delle Istituzioni sempre senza alcun costo per l'organizzazione.

Sui temi posti in agenda, presentati dal Gen. Zandonà, si sono susseguiti gli interventi, sviluppando in due sessioni l'intero quadro di informazioni.

Se ne riportano i titoli, con riserva di rendere disponibili agli associati le relative pubblicazioni:

1. Organizzazione del Servizio Pensionistico in Forza Armata (Gen. D'Orazio);
2. Cessazioni dal servizio (Gen Roggio);
3. Trattamenti provvisori e definitivi (Dott. Bilanzone);
4. Servizi forniti dall'INPDAP (Dott. Fiorino)
5. Opportunità di previdenza complementare (Dott. Di Falco - ANIA);
6. Prodotti previdenziali (Banca Mediolanum - Dott. Corapi)



Nella foto, da sinistra: Gen. Zandonà, Gen. D'Orazio, Gen. Roggio, Dott. Bilanzone

che tale scelta ha permesso di conseguire, sia in termini di risparmi sul bilancio della Difesa, sia in termini di univocità, correttezza e certezza del trattamento pensionistico provvisorio in favore di tutti gli amministrati. Ha quindi concluso il suo intervento introduttivo confermando che l'azione amministrativa è tesa alla massima tutela delle legittime aspettative dei colleghi più anziani, che avendo speso una vita in favore dell'Organizzazione sono meritevoli del massimo rispetto. A seguire, ha preso la parola il Col. C.C.r.n **Stefano M. Graziani**, Capo dell'Ufficio storicamente chiamato "Aerogestioni", che si è soffermato su importanti aspetti tecnici, evidenziando la costante opera di consulenza in favore di tutto il personale militare dell'AM in procinto di cessare dal servizio attivo o già cessato. In Aerogestioni sono state accentrate le competenze di determinazione, liquidazione, pagamento e gestione delle partite pensionistiche provvisorie di "Ausiliaria", costituendo il polo pensionistico nazionale della F. A., con l'incarico di inviare all'INPDAP, per via telematica, i dati necessari per la determinazione e gestione delle partite pensionistiche della "Riserva". Le cessazioni dal servizio e, in particolare, quelle degli ufficiali collocati in aspettativa per riduzione di quadri alla luce delle recenti novità normative sono state tratteggiate con luci ed ombre dal Gen. C.A. **Mario Roggio**, Direttore Generale di PERSOMIL, coadiuvato dal Col. **Massimo Croce**. L'inserito su tale argomento contiene i dettagli e le novità normative sui collocamenti in aspettativa. Il Dott. **Bilanzone**, Direttore Generale di PREVIMIL, coadiuvato dal Col. **Luigi Tommasi**, ha trattato le problematiche attuali e le azioni in corso riguardanti il passaggio dal trattamento provvisorio al trattamento definitivo delle pensioni. È stata offerta in proposito ai presenti ed ai lettori del Corriere la possibilità di formulare quesiti per il tramite del Vice Presidente Anua; e ciò a prescindere dal diritto dei singoli di adire gli istituti amministrativi responsabili, ma al semplice scopo di convalidare gli intenti associativi. Di grande interesse sono poi risultate, nella seconda sessione curata dal nostro Gen. Lucchese, le relazioni del Dott. **Fiorino** Direttore Centrale INPDAP su aspetti di applicabilità degli addebiti alla luce della sentenza della Corte dei Conti N° 7-2007. Così pure le opportunità di previdenza complementare prospettate dal Dott. **Di Falco** dell'ANIA (Associazione Nazionale Istituti di Assicurazione).

L'ultimo intervento, curato da **Banca Mediolanum**, sponsor del Convegno, è consistito in un'ampia presentazione di prodotti previdenziali, con particolare riferimento al *Piano Individuale Pensionistico*, pensato sull'esperienza dei fondi pensione anglosassoni (**Tax Benefit New**), studiato apposta per integrare la propria pensione pubblica futura, avere un'ottima possibilità di investimento del TFR e godere di tutti i vantaggi fiscali propri della tipologia di prodotto.

Il Brig. Gen. C.C. r.n. **Arnaldo D'Orazio**, Capo Rep. Amm.ne di COMLOG, ha affrontato il primo tema del Convegno, ponendo in luce inizialmente il panorama normativo che negli anni 90 ha determinato molteplici e sostanziali variazioni dello scenario pensionistico, comportando un esasperato tecnicismo della materia. A fronte di tale situazione, ha riepilogato le "contromisure" poste in essere dall'Organizzazione, che ha privilegiato un nuovo sistema basato sull'accentramento delle funzioni presso un unico polo nel quale sono gradualmente confluite tutte le fasi del trattamento pensionistico provvisorio. Da ultimo D'Orazio ha posto in luce i vantaggi

Nelle foto seguenti gli immancabili gradevoli momenti di scambio oggetti ricordo ed i sorrisi di compiacimento degli oratori intervenuti



Capo di SMA Gen. Bernardis



Dit. Gen. PERSOMIL Gen. Roggio



Gen. Lucchese (ANUA)



Dott. Bilanzone (PREVIMIL)



Dott. Fiorino (INPDAP)



Dott. Corapi (Mediolanum)



Br. Gen. D'Orazio



Col. Croce



Col. Graziani



Col. Tommasi

PEREQUAZIONE DELLE PENSIONI PER IL 2011
(V. Gentili)

Il Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 19 novembre 2010 ha, tra l'altro, fissato l'aliquota fissa di perequazione delle pensioni spettanti dal 1° gennaio 2011 all'1,4%. L'aumento dell'1,4% sarà applicato alle pensioni di importo non superiore a tre volte il trattamento minimo INPS (3x460,97=euro 1382,91); a quelle comprese tra tre e cinque volte il minimo INPS, quindi tra 1382,91 e 2304,85 euro al mese, sarà applicata l'aliquota dell'1,26% (pari al 90% dell'1,4) e per la parte di pensione eccedente il quintuplo del trattamento minimo INPS sarà applicata l'aliquota dell'1,05% (pari al 75% dell'1,4). Gli associati potranno verificare l'aumento pensionistico ricevuto facendo riferimento alla misura lorda di pensione di gennaio 2010 (comunicata dall'INPDAP) qualora nessuna mutazione sia intervenuta durante il decorso dell'anno passato.

Aeronautica Militare: Stazione Monte Cimone per monitoraggio atmosferico globale

L'Organizzazione Meteorologica Mondiale ha accolto la proposta italiana di promuovere la stazione di ricerca dell'Aeronautica Militare a "stazione globale" nell'ambito del programma internazionale Global Atmosphere Watch (GAW). Lo annuncia l'Aeronautica Militare, che gestisce la stazione a 2.165



metri di quota attraverso il Centro Aeronautica Militare di Montagna (CAMM) in collaborazione con l'Istituto di Scienze dell'Atmosfera e del Clima del Consiglio Nazionale delle Ricerche - (CNR-ISAC) e l'Università di Urbino.

La stazione è lontana da qualsiasi forma di inquinante atmosferico locale e può quindi studiare le caratteristiche chimico-fisiche e la climatologia della libera troposfera su 360°. Monte Cimone è oggi l'unica stazione globale in Italia del programma GAW, una rete di 34 stazioni di osservazione che comprende anche la stazione EvK2CNR "Everest - Pyramid" situata a oltre 5000 m di quota in Himalaya, alle pendici dell'Everest.

Centomila ore di volo per i C-130J dell'Aeronautica Militare

La flotta di aerei da trasporto C-130J dell'Aeronautica Militare ha raggiunto le 100.000 ore di volo. Un risultato reso ufficiale venerdì 4 marzo con cerimonia presso la 46ª Brigata Ae-



rea di Pisa alla presenza del Generale di Squadra Aerea Tiziano Tosi, Comandante della Squadra Aerea (CSA), del Generale di Brigata Aerea Vincenzo Parma, Comandante delle Forze di Mobilità e Supporto, e del Generale di Brigata Aerea Stefano Fort, Comandante della 46ª Brigata Aerea. Il C-130J è in servizio presso il reparto pisano dal 18 agosto del 2000, giorno in cui la Lockheed Martin consegnò il primo esemplare; la flotta, completata nel dicembre 2004 con la consegna del ventiduesimo velivolo, ha consentito all'Aeronautica Militare di conseguire tutti gli obiettivi nell'ambito del trasporto militare; di particolare rilevanza si è dimostrato l'impiego nei teatri operativi all'estero ed il supporto operato dalla madrepatria verso i teatri stessi. Le capacità di impiego del velivolo sonostate, nel corso degli anni, sviluppate ed incrementate consentendo così al C-130J di svolgere non solo missioni di trasporto di uomini e mezzi, ma anche di specializzarsi in missioni di aviotrasporto, aviolancio, rifornimento in volo, ricerca e soccorso in mare, a testimonianza dell'adattabilità e flessibilità di questo quadrimotore.

Morto il padre dei caccia Su-27

È morto nel mese di marzo a Mosca il padre dei caccia Su-27. Mikhail Simonov, disegnatore e costruttore dei leggendari e potenti caccia Sukhoi aveva iniziato la sua carriera nel 1959 disegnando piccoli velivoli per il trasporto civile. Prima di entrar a far parte dell'impero Sukhoi, il progettatore aveva lavorato cinque anni nell'Agenzia Aerospaziale Sovietica di cui era diventato Vice Presidente. Il suo nome sarà però per sempre legato all'epica più affascinante della Guerra Fredda. Quella combattuta nei cieli. Era lui a supervisionare tutta la produzione dell'aeronautica militare sovietica. I potenti caccia Su-27 e Su-30 che tanto timore incutevano ai rivali americani erano stati creati da lui. Costruito nel 1970, quando Mosca iniziava a sentire il peso della superiorità tecnologica di Washington, l'Su-27 è stato riconosciuto come uno dei prodotti più riusciti tra i jet militari del ventesimo secolo. Alla pari del Kalashnikov nel settore delle armi leggere. Gli aerei di Simonov attraevano clienti da ogni parte del mondo in via di sviluppo. Dalla Cina al Vietnam fino ai paesi africani. Anche gli Usa lo hanno acquistato anche se solo per carpirne i suoi segreti tecnici. Uguale il successo avuto dall'Su-30. Tra i più validi aerei del mondo, con produzione e vendite in aumento anche nell'era post sovietica. Simonov che nel 1998 era stato riconosciuto dal Cremlino, Leggenda dell'industria aerospaziale, è spirato all'età di 82 anni a seguito di una grave malattia.



CONVOCAZIONE ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA 2011

Roma, 14 aprile 2011

A tutti i Soci dell'ANUA

La 61^a Assemblea Generale Ordinaria dei Soci ANUA si terrà a Roma presso la "Casa dell'Aviatore", Viale dell'Università 4, venerdì 27 maggio c.a. alle ore 06.30 in prima convocazione ed in seconda convocazione **sabato 28 maggio 2011 alle ore 09.00**. Con l'occasione si richiamano alcune norme statutarie che regolano le assemblee:

- possono partecipare all'Assemblea tutti i soci appartenenti all'Associazione a qualsiasi titolo, tuttavia hanno diritto al voto nelle delibere i soli Soci che sono tenuti al pagamento della quota associativa ed in regola con il versamento 2010 e 2011;
- ogni Socio delegato di Sezione può rappresentare fino a cento Soci della stessa Sezione;
- i Presidenti ed i Soci, anche titolari di cariche sociali possono assumere la funzione di delegati; la nomina dovrà essere deliberata nell'Assemblea di Sezione da tenersi prima dell'Assemblea Generale;
- i Soci delegati prima dell'inizio dell'Assemblea Generale dovranno depositare l'elenco nominativo dei soci rappresentati.

ORDINE DEL GIORNO:

1. Nomina del Presidente e Segretario dell'Assemblea.
2. Relazione del Presidente.
3. Illustrazione del Segretario Generale dei conti economici consuntivi del 2010 e previsionali del 2011.
4. Relazione del Presidente del Collegio Sindacale.
5. Discussione e delibera dei conti economici.
6. Quota associativa e ripartizione entrate straordinarie.
7. Modifica Regolamento (partecipanti al Collegio Sindacale, Collegio dei Probiviri e Gruppi di progetto).
8. Nuovo patch ANUA per il taschino della giacca.
9. Impegni gestionali conseguenti all'eventuale ottenimento del beneficio del 5/°° nelle dichiarazioni IRPEF.
10. Varie ed eventuali.

Il Presidente Nazionale
Mario Majorani

EVENTI PRESIDENZA NAZIONALE

La diluita periodicità di questo Corriere a volte non consente di avere, con l'opportuno ampio anticipo sulla sua pubblicazione, le informazioni su eventi organizzati dalle entità del Sodalizio. Ciò comporta ovviamente una conoscenza non sempre puntuale di iniziative alle quali potrebbe aderire un più ampio gruppo di interessati. Tuttavia la Direzione del periodico intende darne notizia, ancorché sintetico, al fine di lasciare traccia divulgata degli aspetti di vita sociale.

1. Mercoledì 11 maggio 2011, con il patrocinio dell'ANUA, presso la Casa dell'Aviatore, Concerto di Beneficenza organizzato dalla Banca Mediolanum.



Zeno Tascio



Mimmo Mesiano



Palmo Radogna



2. Sabato 14 maggio 2011, per celebrare il 60° compleanno dell'ANUA, fondata nel 1951, Santa Messa nel Santuario della Santa Casa di Loreto.



4. Prima metà di giugno 2011, quattro giorni di turismo culturale a Vienna; prima partenza da Roma il giorno 3 in aereo e soggiorno in centro città

(prezzi e sistemazioni in funzione del numero di adesioni).



3. Nei giorni 26 e 27 maggio 2011, presso il Centro sportivo aeroportuale dell'Urbe, Torneo di tennis in memoria dei nostri tanto compianti Generali: Zeno Tascio, Mimmo Mesiano, Palmo Radogna.

5. Ogni terzo mercoledì del mese, presso la Casa dell'Aviatore, viene tenuto il tradizionale Pranzo Sociale dell'ANUA.

Momenti di Storia negli archivi di famiglia

L'ARRIVO DI UMBERTO II A LISBONA, IL 13 GIUGNO 1946

L'Ambasciatore Maurizio Serra, Rappresentante Permanente d'Italia presso l'UNESCO, cognato del nostro associato Ing. Aldo Bianchi, già Colonnello del Genio Aeronautico, figlio del Generale di Squadra Aerea Luigi Bianchi, offre all'ANUA un interessante contributo di ricerca e di pensiero, frutto del suo impegno di studioso di storia, già pubblicato sul periodico *Nuova Storia Contemporanea*.



Esistono numerose testimonianze diaristiche, a cominciare da quella preziosa di Falcone Lucifero, giornalistiche e fotografiche sulla partenza di Umberto II e del suo seguito di quattordici persone dall'aeroporto romano di Ciampino, il 13 giugno 1946. Fra di esse spicca l'immagine notissima - ed emblematica - che lo ritrae all'atto di salutare con la mano dal finestrino dell'apparecchio in cui ha appena preso posto la piccola folla di fedelissimi. L'ormai ex Re d'Italia lasciava il Paese, a proclamazione ufficiale dei risultati del referendum non ancora avvenuta da parte della Corte di Cassazione. Umberto II sapeva di partire per un esilio definitivo o riteneva di doversi allontanare dall'Italia solo per un breve periodo, in attesa di uno spettacolare ritorno in Patria? La questione appassiona gli storici da decenni e non sembra aver trovato finora una risposta univoca.



Il documento fotografico che qui presentiamo è, invece, almeno parzialmente inedito ed assai meno noto. Esso è infatti relativo non alla partenza di Umberto II dall'Italia, bensì al suo arrivo all'aeroporto di Portela de Sacavem di Lisbona, allorché "in anticipo sull'orario previsto si è posato un quadrimotore Savoia Marchetti S.M.95 color crema, con il numero 240-1 e i colori italiani a cerchi concentrici sulla fusoliera, ma senza alcuna

bandiera", come scrisse il *Diario de Lisbôa*. "Ad attendere l'ex Re d'Italia il direttore e vice direttore dell'aeroporto, rappresentanti del cerimoniale, il conte Nigra e altri membri della colonia italiana." E qui le cose protocollamente si complicavano: se infatti il gentiluomo di Corte Nigra (la cui famiglia si era stabilita in Portogallo, all'inizio del secolo, con Lionello, figlio del grande ambasciatore di Cavour, Costantino) era un fervente monarchico, cosa dire dei rappresentanti ufficiali della Regia Legazione d'Italia in Portogallo, che si apprestava a diventare la sede diplomatica della neo-Repubblica italiana? L'imbarazzo deve essere stato grande a Roma. Come scrive Lucifero, "l'ambasciatore Gallarati Scotti dovrebbe partire col Re, secondo l'intesa intercorsa anche con De Gasperi. Ma faccio notare a Gallarati che non è il caso e

non Il documento fotografico che qui presentiamo è, invece, almeno parzialmente inedito ed assai meno noto. Esso è infatti relativo non alla partenza di Umberto II dall'Italia, bensì al suo arrivo all'aeroporto di Portela de Sacavem di Lisbona, allorché "in anticipo sull'orario previsto si è posato un quadrimotore Savoia Marchetti S.M.95 color crema, con il numero 240-1 e i colori italiani a cerchi concentrici sulla fusoliera, ma senza alcuna indicazione di bandiera", come scrisse il *Diario de Lisbôa*.

“Ad attendere l'ex Re d'Italia il direttore e vice direttore dell'aeroporto, rappresentanti del cerimoniale, il conte Nigra e altri membri della colonia italiana.” E qui le cose protocollamente si complicavano: se infatti il gentiluomo di Corte Nigra (la cui famiglia si era stabilita in Portogallo, all'inizio del secolo, con Lionello, figlio del grande ambasciatore di Cavour, Costantino) era un fervente monarchico, cosa dire dei rappresentanti ufficiali della Regia Legazione d'Italia in Portogallo, che si apprestava a diventare la sede diplomatica della neo-Repubblica italiana? L'imbarazzo deve essere stato grande a Roma. Come scrive Lucifero, “l'ambasciatore Gallarati Scotti dovrebbe partire col Re, secondo l'intesa intercorsa anche con De Gasperi. Ma faccio notare a Gallarati che non è il caso e non sarebbe opportuno per lui farlo, dato che il Re parte in aperto dissidio con il Governo”. Tuttavia, si decise - saggiamente - di consentire all'ambasciatore, marchese Alberto Rossi Longhi (di cui, come nel caso del duca Gallarati Scotti, si possono immaginare i sentimenti) di andare a ricevere l'ex sovrano in forma di pura cortesia, accompagnato dal solo addetto aeronautico (in borghese), Col. Pilota Luigi Bianchi. L'ufficiale fu scelto probabilmente in considerazione della necessità di assicurare una presenza militare all'evento, dato che Umberto II era stato sino al giorno prima, almeno nominalmente, comandante in capo delle Forze Armate. Sta di fatto che nella sequenza fotografica che pubblichiamo l'ufficiale appare quasi sempre ritratto alla destra di Umberto mentre alla sinistra compaiono alternativamente l'ambasciatore Rossi Longhi o il direttore dell'aeroporto, in rappresentanza delle autorità portoghesi. Sullo sfondo compaiono, oltre al conte Nigra, alcuni degli alti ufficiali e funzionari della Casa reale che accompagnarono Umberto nel volo: il generale di Squadra Aerea Giuliano Cassiani Ingoni, il generale Carlo Graziani, il Dott. Aldo Castellani ed altri. Non è invece visibile l'unica dama del seguito, Duchessa di Sorrentino. Come noto, la Regina Maria Josè si era già trasferita da alcuni giorni con i figli a Cascais, da dove avrebbe poi proseguito per la residenza di Merlinge in Svizzera, separandosi di fatto dal marito per il resto della vita.

L'allora Colonnello Luigi Bianchi, dal cui archivio proviene questo materiale fotografico, apparteneva a quella generazione che, nata troppo tardi per la Grande guerra, si entusiasma per i grandi sviluppi dell'aviazione, e l'Aeronautica Militare fu tutta la sua vita. Nato a Varese nel 1908, arruolatosi a diciannove anni, era transitato nel servizio permanente effettivo dopo aver frequentato l'Accademia Aeronautica, allora a Caserta, prima del trasferimento a Pozzuoli. Dopo un periodo iniziale presso i reparti di caccia, a metà degli anni trenta fu inviato dal Governo in missione speciale in Perù, dove rimase fino al 1937, rivestendo fra l'altro la divisa di capitano della Forza aerea peruviana. Combatté successivamente nell'aviazione legionaria durante la guerra civile spagnola, a segui-

to delle intese tra i due Stati Maggiori. Nel 1939-40 fece parte della missione di assistenza tecnica dell'Aeronautica italiana all'aviazione finlandese, durante la “guerra d'inverno” contro l'Unione Sovietica. Dopo aver combattuto valorosamente in Africa Settentrionale, meritandosi quattro medaglie d'Argento al V.M., nel 1942 fu nominato addetto aeronautico e alla Difesa a Madrid e a Lisbona. In Portogallo conobbe e quindi sposò la giovanissima figlia dell'addetto stampa dell'Ambasciata tedesca, dalla quale ebbe due figli. Il matrimonio dovette essere tenuto segreto, pena l'arresto e la deportazione dell'intera famiglia della sposa, ai sensi della *Sippenhaft* nazionalsocialista, in quanto contratto con un “traditore badogliano”, che aveva aderito al Regno del sud. Rientrato in Patria nell'immediato dopoguerra, Bianchi assunse il delicato compito di ricostituire, con il comando di tutte le scuole di volo, il nerbo combattente dell'Arma azzurra, addestrandolo il personale navigante alle nuove esigenze strategiche.

Promosso a soli quarantun anni il più giovane Generale in Aeronautica, Bianchi ricoprì i massimi incarichi operativi in sede nazionale e NATO, culminati con la promozione a generale di Squadra Aerea.

Terminata la carriera nel 1968, dopo aver ricoperto gli incarichi di Presidente del Centro Alti Studi Militare e del Consiglio superiore delle Forze Armate, si dedicò negli ultimi anni ad attività di beneficenza e ricreative a fa-



vore del personale dell'Aeronautica. Si è spento a Roma nel 1997. La personalità fuori del comune, anche sul piano degli interessi storico-culturali, del generale Bianchi, a cui chi scrive fu legato da rapporti di parentela acquisita e devota amicizia, emerge da un altro singolare documento di recente pubblicazione.

Si tratta di una pagina del *Diario portoghese* di Mircea Eliade, in data 8 ottobre 1943. Come noto, il grande scrittore ed erudito romeno trascorse parte della guerra nella capitale portoghese quale addetto culturale del Governo del maresciallo Antonescu, anche se più volte in difficoltà a causa della sua giovanile affiliazione al movimento della Guardia di Ferro:

“Non so se ho mai scritto in questo diario del colonnello Bianchi, con il quale ho stretto amicizia subito dopo il suo arrivo in Portogallo come addetto aeronautico, nel febbraio del 1942. Allora, quest'uomo alto e bello, un eroe - perché a trentacinque o trentasei anni era già colonnello, aveva combattuto in Spagna e in Libia, abbattendo quindici aerei ed era caduto parecchie volte con il suo - era uno dei membri della colonia diplomatica tra i più ricercati, tanto dalle signore, quanto dai signori. Il suo ultimo incidente in Africa lo aveva reso inabile al combattimento. Aveva l'occhio sinistro iniettato di sangue. Mi piaceva molto perché non era presuntuoso, né retorico e perché era un valoroso, dalla mente limpida e non impulsivo. (...) Politicamente simpatizzava con il fascismo, ma senza sottovalutare le difficoltà dell'Italia di Mussolini nell'attuale guerra. Amico di Mutti [sic!] il quale apprendendo a Madrid, il giorno dopo essersi separato da lui per l'ultima volta, della caduta di Mussolini, volò direttamente a Roma. Ciò che è seguito si sa. Eravamo a pranzo a casa di Atanassof, quando Bianchi apparve cupo in volto dicendoci che Radio Roma aveva dato la notizia della fucilazione di Mutti [sic!]. Stava preparando - come si è poi saputo - l'evasione di Mussolini. Da quella sera non avevo più rivisto Bianchi. Oggi, ha mangiato da me e mi ha confessato alcune cose che appunto qui 'per la storia', come si dice. Mi ha pregato d'altre di non darne comunicazione, e sono stato di parola. Bianchi è meravigliato dell'inefficienza del servizio spioni-

stico tedesco a Lisbona. Il ministro Hoyningen-Hueve è andato a passare una vacanza a Buçaco, dicendo in tono sarcastico: 'Chiamatemi quando sentirete dire che Mussolini è rientrato a Roma'. Le spie della Gestapo si sono messe a far baldoria. All'arrivo degli aerei dall'Italia, non c'era nessuno



all'aerodromo. Quando è arrivato Grandi, non c'era all'aerodromo nessun tedesco. Solo Kirschen ha saputo la notizia e l'ha riferita l'indomani alla Legazione di Romania. Ma, come si è visto in seguito, Grandi non aveva alcun ruolo nella preparazione dell'armistizio. Bianchi mi ha detto che

lui aveva disposizioni per ricevere certi individui. Ignorava quali missioni avessero, ma lo sospettava. Li portava a spasso per la città. Andavano a divertirsi assieme a due segretarie tedesche del servizio segreto alla spiaggia del Guincho. Questi due messaggeri andavano ogni giorno alla Legazione inglese in tassì. Non li seguiva nessuno.

Quando, dopo la firma dell'armistizio, la stampa inglese ha pubblicato le loro foto, Bianchi le ha mostrate alle ragazze, chiedendo loro se li ricordassero.

L'aereo italiano portava di solito due o tre persone. Quando sono venuti i messaggeri, erano dodici. Non essendoci alcun tedesco all'aerodromo, nessuno ha sospettato di niente. Tra quelli arrivati c'era un generale inglese senza una mano e senza un occhio, che aveva un passaporto italiano, e che non sapendo una sola parola d'italiano, non apriva praticamente bocca. Il generale Castellano, che veniva ogni giorno alla Legazione inglese, si vedeva lontano un miglio, da come salutava, che era un militare. Tutto è stato fatto alla luce del sole. I tedeschi, non sospettando nulla, non hanno potuto evitare l'armistizio. Se avessero fermato i messaggeri e scoperto i loro segreti, avrebbero potuto arrestare Badoglio ed evitare la capitolazione”.

Questa sintetica ricostruzione di prima mano è stata in buona misura confermata dalla ricerca storica, a parte il presunto (e inesistente) ruolo di Muti nella liberazione di Mussolini. La missione dei “due messaggeri” italiani, il generale Castellano e il suo interprete, console Franco Montanari, è naturalmente quella cruciale che si svolge a metà agosto 1943 a Madrid e, soprattutto, Lisbona. Ma spesso la grande storia, anche nelle ore più tragiche o decisive, si tinge di aneddotica al limite dell'inverosimile. Corretto è infatti anche l'episodio della gita al mare con le due segretarie tedesche, di cui abbiamo trovato conferma sia in un memoriale inedito di Montanari, sia nella testimonianza di un'altro funzionario della Legazione a Lisbona, l'allora secondo segretario Raimondo Manzini. L'appuntamento con le due fanciulle, in effluvio di spionaggio per l'*Abwehr* militare germanico, era stato confermato dai loro corteggiatori italiani, Bianchi e Manzini,

per non insospettare i tedeschi sui movimenti frenetici intorno alla sede diplomatica italiana. Al gruppetto si era unito Montanari, che aveva su di sé il testo delle condizioni di armistizio presentate dagli Alleati la notte prima a Castellano, e che non potendo spogliarsi per infilare il costume da bagno, si giustificò dicendo di essere intimorito dalle gelide acque dell'Atlantico. Ciò gli attirò i lazzi increduli delle ragazze, perché Montanari era un atletico giovanotto con madre del New England, dall'aspetto del tutto americano ed educato negli Stati Uniti. Era stato indicato da Badoglio, di cui era lontano parente, sulla base di queste caratteristiche per destare fiducia nei negoziatori alleati, anche se era di sentimenti italianissimi, in ricordo del padre, generale e Medaglia d'Oro, caduto nella Grande guerra.

Corretto, infine, il riferimento al “prigioniero inglese”, che era l'anziano ma non domo generale Sir Adrian Carton de Wiart, altro eroe della Grande guerra, scelto come “pegno” della buona volontà italiana, in quanto era il prigioniero militare di più alto rango catturato dagli italiani, riconoscibilissimo sia per le (eroiche) menomazioni che per il carattere intrattabile e il fiero piglio soldatesco. *“Il guaio è - testimonia Manzini - che nella sua intemerata fede di novello Baiardo, Carton de Wiart non accettava di essere rilasciato prima della conclusione delle trattative, e pretendeva di tornare in prigionia in Italia, dicendo che era affar nostro riportarlo indietro. Non sapevamo più cosa fare per sbarazzarci di lui. In Legazione, Prunas, tenuto all'oscuro di tutto fino al giorno prima, si metteva le mani nei capelli...”* Alla fine Baiardo-de Wiart accettò di essere consegnato agli inglesi, con generale sollievo.

Per fortuna, come confidò Bianchi a Eliade, l'inefficienza dei servizi d'informazione tedeschi (se fu veramente tale? Il dubbio sussiste) ebbe dell'incredibile. E ancora una volta lo stellone della fortuna tornò a proteggere l'Italia, nella confusione e nell'angoscia di quelle giornate.

Maurizio Serra

CHE BELLO!!!

È storia vera che voglio raccontare perchè il protagonista merita un sincero apprezzamento. Un Socio Onorario della nostra Associazione si presenta in Sede e chiede alla Presidenza di poter effettuare un versamento per il “fondo Corriere” a condizione che venisse assicurato l'anonimato del suo gesto. La sua richiesta, tempestivamente accolta, ritengo sia stata originata dal voler evitare che un atto di spontanea generosità potesse apparire un gesto di protagonismo o di presunzione vista l'entità del versamento. Un siffatto evento merita la conoscenza e la riconoscenza di tutti i soci e ripaga l'Associazione dell'impegno profuso quotidianamente. Ci si auspica quindi che “gesti” sostenitori come quello citato abbiano a ripetersi, risultando di essere, per l'autore, una prova e, per gli associati, un ulteriore stimolo dell'orgoglio di appartenenza all'Associazione Nazionale degli Ufficiali di Aeronautica.

Mario Majorani

Veicoli Aerospaziali senza Equipaggio Attività di ricerca sull'uso diversificato

Il Presidente di AFCEA - Capitolo di Roma, Gen. Isp Capo (aus.) Pietro Finocchio, ha dato vita, il 9 marzo 2011, presso il Centro Alti Studi della Difesa in Palazzo Salvati a Roma, ad un interessante convegno sull'UAV e le relative attività di ricerca dual-use. Hanno partecipato, a introduzione e presentazione, il Presidente CASD Amm. Sq. Marcantonio Trevisani ed il Segretario Generale della Difesa (DNA) Gen. S.A. Claudio Debortolis, con un vastissimo uditorio di personalità, cultori, frequentatori, responsabili industriali, rappresentanze delle FFAA, di Polizia e Diplomatiche. Ha dato avvio agli interventi l'Ing. Enrico Saggese Presidente del Centro Italiano Ricerche Aerospaziali (CIRA, con sede a CAPUA) cui sono seguite dettagliate informazioni sui programmi di ricerca, sulle tecnologie di propulsione, sui sistemi di volo autonomo ed anticollisione, sulle tecnologie per materiali e strutture intelligenti ed in sintesi sulle sfide tecnologiche affrontate dal CIRA e da Finmeccanica in un rapporto "Ricerca - Industria" considerato vitale per il progresso.

Fra gli interventi è risultato di grande interesse e rilevanza per le possibilità operative aeronautiche quello del Generale G. Fantuzzi (Capo III Reparto SMA - Pianificazione dello Strumento Aerospaziale), il quale ha tratteggiato le *Esperienze dell'Aeronautica Militare nella gestione ed impiego dei sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto (APR), sul loro intrinseco potenziale duale (impiego militare e civile o comunque diversificato) e sulle prospettive nel campo spaziale.*



Il Generale Fantuzzi ha iniziato la sua presentazione con la descrizione funzionale di un sistema APR le cui componenti sono ovviamente il velivolo, con l'elemento umano delocalizzato, ed a bordo sia apparsi per le comunicazioni dedicate alla gestione dell'assetto che sistemi ad

elevato valore strategico/operativo/tattico, diversificati in funzione della missione. Ha configurato in successione l'esigenza di un *Sistema di sistemi* atteso che all'assolvimento di una missione convergono per un verso *elementi comuni a tutte le linee di volo* e per altro *elementi peculiari per la linea APR*.

Gli elementi comuni sono il personale operativo, il velivolo, il personale specialista, la stazione di gestione immagini, mentre quelli peculiari sono la stazione di controllo a terra, la base di decollo e atterraggio, le comunicazioni. L'immagine della successiva figura evidenzia tutte le componenti essenziali ed il concetto d'impiego che prevede comandi di

volo e dati tra stazione di controllo a terra e drone via satellite con flusso video alla cellula di analisi e disseminazione che inoltra i prodotti agli utenti. Interessante apprendere che il solo mantenimento in orbita h24 per 365 giorni l'anno comporta l'impiego contemporaneo di circa 110 persone.



Nell'impiego duale degli APR l'Italia è stata il primo Paese in Europa ad aver sviluppato capacità ed esperienza APR in termini di operazioni reali, inserimento nello spazio aereo nazionale, regolamentazioni e certificazioni avanzate per cui la dimensione "remotely piloted" rappresenta una nuova frontiera del volo, grazie anche alla incrementata sicurezza degli equipaggi, alla estensiva consapevolezza e maggiore flessibilità nell'impiego degli assetti. I Predator AM sono stati impiegati nei teatri operativi sin dal 2005, in Iraq da gennaio 2005 a novembre 2006 ed in Afghanistan da aprile 2007. Hanno svolto attività anche per Grandi Eventi: vertice Italia-Russia a Bari (marzo 2007) e G8 a L'Aquila (luglio 2009).

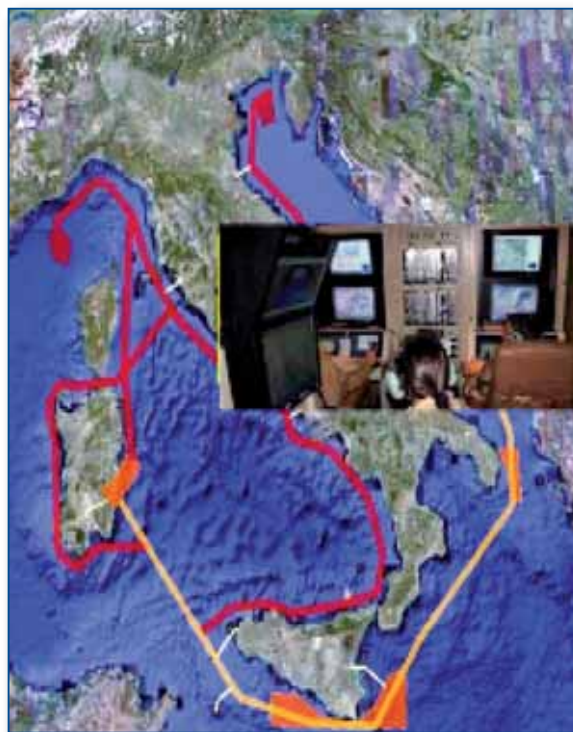
Il Generale Fantuzzi ha poi ampiamente tratteggiato peculiarità e dualità dei sistemi APR, che possono essere così teorizzate:

- persistenza - permanenza per lunghi periodi nei pressi delle aree d'interesse; capacità di persistente controllo del territorio e della superficie del mare anche in maniera ripetitiva;
- perseveranza - capacità di assolvere impieghi ripetitivi e tediosi;
- flessibilità d'impiego - capacità di riprogrammare le missioni nel corso delle stesse, impiego militare e civile, multi-missione;
- presenza non invasiva - possibilità di non avvicinarsi troppo alle aree sorvegliate; presenza discreta per supporto attività investigative sensibili;
- tempestività e precisione - capacità di fornire tempestivamente il flusso video e il supporto informativo agli utenti sul terreno;
- gestione complessa da parte di chi detiene la "competenza" di un sistema di sistemi che fornisce un servizio a chi lo necessita.

CENTRO STUDI

Per quanto riguarda le prospettive, le tendenze evolutive degli APR vedono nuove esigenze e requisiti per un più ampio spettro di missioni, sistemi tecnologicamente sempre più avanzati, incremento di prestazioni (autonomia, tangenza), necessità di integrazione nello Spazio Aereo, capacità "Multi

Task" e modularità, sviluppo di capacità volo automatico-autonomo, incremento della 3-D *situational awareness*, capacità *on-board processing*. Si tende altresì a creare una consapevolezza distribuita facilitando la diffusione della reciproca conoscenza delle situazioni operative. Certamente l'evoluzione dei requisiti da soddisfare comporterà la soluzione di problematiche quali larghezza di banda, *data rate*, potenza di bordo, rapporto massa totale (*payloads*), simili a quelli dei satelliti. Nella realtà italiana è mantenuta stretta la collaborazione con l'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) per un processo evolutivo dell'uso dello spazio che va ben oltre i confini nazionali e continentali. Valga in proposito l'iniziativa SESAR (Single European Sky ATM Research) lanciata dalla Commissione Europea per fornire al "Cielo Unico" gli elementi tecnologici innovativi che permettano la realizzazione di un nuovo sistema di gestione del traffico aereo interoperabile. Obiettivo del Programma SESAR è superare la frammentazione nazionale esistente e convogliare gli sforzi di ricerca e di sviluppo del settore verso sistemi di controllo di traffico aereo omogenei e moderni, in grado di garantire entro



zazione tra aeronautica e spazio. In conclusione risulta di tutta evidenza che sono Sistemi ad elevata complessità gestionale in cui l'uomo è sempre l'elemento centrale. L'Aeronautica Militare ha una valida ed apprezzata esperienza d'impiego operativo, con sicure ed elevate potenzialità duali.

Va da sé che è indispensabile un processo evolutivo sincronizzato nazionale degli elementi di sviluppo tecnologico, normativo e gestionale del traffico aerospaziale APR. In proposito lo scorso 30 settembre la Commissione europea ha annunciato la comunicazione "Preparing for our future: Developing a common strategy for key enabling technologies in the EU".

Il documento è dedicato all'importanza di un maggiore sforzo dei Paesi Ue e dell'Unione stessa per l'individuazione, lo sviluppo e la diffusione delle cosiddette "Key Enabling Technologies" (KET), ovvero quelle tecnologie che presentano un ruolo chiave per lo sviluppo di nuovi beni e servizi in numerosi settori. Prima o poi vorremo senza pilota, ma sarà sempre l'uomo che da qualche parte controllerà e deciderà per la sicurezza e la difesa.



Rassegna Stampa dell'Aeronautica Militare

L'Ufficio Pubblica informazione dello Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare ha aperto un nuovo sito su internet, dedicato alla rassegna stampa, al quale si accede scrivendo semplicemente sulla barra indirizzi:

rassegna.aeronautica.difesa.it

LA STORIA DEL 747 JUMBO

di Guido Bergomi

Un aereo commerciale che ha fatto la storia. "Perché il 747 è durato più di 40 anni? Perché fu un giusto aeroplano". Parole di Joe Sutter, capo ingegnere Boeing 747

Fino a quando non è arrivato l'Airbus A 380, nel 2006, il quadrimotore Boeing 747 denominato Jumbo, è stato il più grosso e capiente aereo di linea della storia. Più grosso, e non più grande: per la precisione, il primato dell'aereo più grande del mondo (m. 97,54 di apertura alare) è ancora appannaggio dell'idrovolante a otto motori Hercules H.4 di Hughes, che volò nel 1947 (v. Corriere Aviatore n. 5-2007). Il programma del grosso liner è stato lanciato nel luglio 1966 e, costruito nel nuovo stabilimento di Everett vicino a Seattle, è uscito dalla fabbrica il 30 settembre 1968; il suo primo volo è avvenuto il 9 febbraio 1969. Era stato ordinato da 26 Società Aeree di tutto il mondo.

La Boeing, oltre che delle proprie fabbriche, si è avvalsa di numerosissime ditte sub contrattuali per la fornitura di particolari piccoli e grandi. La prima consegna di quello che fu denominato 747/100 ha avuto luogo il 12 dicembre del '69 alla Pan American Airlines, mentre il primo servizio transatlantico tra New York Kennedy e Londra Heathrow è iniziato il 22 gennaio 1970, sempre con la Pan Am: a bordo 345 passeggeri e 22 membri d'equipaggio. I motori erano i Turbofan Pratt & Whitney JT9D-3. Anche l'Alitalia ebbe il



Un esemplare con motori Rolls Royce

primo 747 nel maggio 1970 (I-DEMA), cui seguirono altri esemplari di varie versioni.

Le varianti alla prima serie si sono succedute numerose, la prima delle quali è stata, nel 1971, quella del tipo 747/200B consegnata alla KLM, mentre la prima versione cargo, 747/200F è datata al marzo 1972. Numerosi furono anche i tipi di motori montati.

Nel 1973 venne dato il via ad una versione a grande autonomia, denominata 747SP (Special Performans) che, a prezzo di una fusoliera più corta e quindi con meno passeggeri, aveva una autonomia decisamente aumentata. Entrata in linea nell'agosto 1974, non ebbe molto successo, tanto che ne furono costruiti solo 45 esemplari. Sempre nel 1974 venne aumentata la capacità di posti nel ponte superiore (upper deck) per 32 passeggeri e con l'aggiunta di numerosi finestrini. Prima quel settore era destinato solo al riposo dell'equipaggio. Nel 1977 per la NASA venne approntato uno speciale aeroplano, che portava sulla groppa lo Space Shuttle Enterprise. Nel 1980 fu allungata la gobba superiore per portare 44 passeggeri e quella versione fu denominata 747/300.



CENTRO STUDI

Una decisa modifica venne in seguito progettata nel 1985, con una aumentata apertura alare e l'aggiunta di winglets e nuovi motori, denominata 747/400 che, oltretutto, incorporava una cabina di pilotaggio molto avanzata e agibile da soli due piloti. Questa serie, la 400, effettuò il primo volo nell'aprile 1988. Nell'agosto 1990 venne approntato il primo,



denominato "Air Force One", dei due velivoli speciali per il Presidente degli Stati Uniti. Una versione per alta densità di passeggeri, cioè ben 568, venne costruita per la Japan Airlines nel 1991 e denominata 747/400D (Domestic). Vennero costruite anche delle varianti Combi, cioè per trasporto misto cargo e passeggeri con varie combinazioni. Nel 1993 si raggiunse la cifra di 1.000 velivoli consegnati. Vennero poi studiati, ma non realizzati, vari progetti come il 747-X e il 747-XStretch, il 747-800X e il 747-400X QLR. Nel 1995 venne dato il via al progetto della serie 8 e precisamente l'8 F, come cargo, e l'8 I per passeggeri. Nel 2007 venne realizzata la versione speciale, denominata Dreamlifter, che comportava un corpo molto più grosso per portare parti di fusoliera del nuovo veli-

volo 787. L'otto febbraio del 2010 fa il primo volo il 747/8F, cioè cargo, versione che andrà in produzione subito dopo il periodo di sperimentazione (che comporta 1.600 ore di volo), mentre il 13 febbraio di quest'anno (2011) è stata presentata la versione 747-81 Intercontinental, capace di portare 467 passeggeri.

Nel box le caratteristiche di quest'ultima versione, che incorpora molti miglioramenti aerodinamici atti soprattutto a diminuire i consumi che, a quanto afferma la Douglas, sono i migliori in assoluto in relazione ai passeggeri trasportati. A tutt'oggi gli esemplari costruiti sfiorano la quota 1.500.

Oltre ai numerosi primati di carico, distanza volata e numero di passeggeri trasportati, il Jumbo 747 ebbe anche a registrare il più alto numero di fatalità relativo ad un incidente aereo mai accaduto né prima né dopo: 583 persone nella collisione tra due aerei, di cui uno al decollo, al suolo sull'aeroporto di Tenerife il 27 marzo 1977. Non fu causato da alcun difetto degli aerei ma da altre cause, cioè errore umano. Un'altra tragedia di cui fu protagonista il Jumbo fu quella del volo da New York a Seul della Korean Air Lines, che nel settembre 1983 venne abbattuto da un caccia sovietico nella zona dell'isola di Sachalin con la morte di tutti i partecipanti al volo: 269 vittime. Anche qui nessuna responsabilità del velivolo. Dopo le tragedie, riportiamo una nota curiosa e anche allegra. Il 747 è stato adoperato pure come cartellone pubblicitario come si può vedere nella fotografia.



Il 747-81 Intercontinental

SCHEMA TECNICA

Apertura alare metri 68,45

Peso a vuoto Kg. 213.200

Peso massimo al decollo Kg. 442.000

Velocità di crociera Mach 0.855 (918 Km/h.)

Autonomia Km. 15.000 con un carico massimo di carburante di 242.470 litri

Motori GEnx-2B67 da 30.236 Kg spinta

Dato significativo è la fusoliera più lunga mai costruita, metri 76,25

Un gradevole parallelismo tra arte del comando e poesia

Nella primavera dell'anno 1960, proprio in un periodo in cui la Scuola di Volo di Pomigliano d'Arco stringeva i freni per scoraggiare alcune recenti indiscipline di volo, io, del Corso Sparviero Secondo, aspirante Scelto al Corso Urano, nella beata incoscienza dei vent'anni, in una giornata di sole napoletano, ne compivo una delle mie, rasando tutti i cipressi del cimitero di Somma Vesuviana col mio sfrecciante T6 Texan (mi dicono che il viale dei poveri cipressi conservi ancora oggi, a distanza dimezzo secolo, i segni del mio incauto passaggio!). L'episodio fece clamore.



T6 Texan "mulo dell'Accademia" nel 1958/60

Fui proposto per l'espulsione dal Massimo Istituto. Caspita: c'era bisogno di un esempio che calmasse i bollori di qualche altro focoso cadetto! Come andarono le cose poi nel prosieguo, non riuscii a capirlo mai fino in fondo. Ero tra i primi del corso con ottimi punteggi nel volo e negli studi (assai meno, confesso, nella idoneità militare). Ci furono istruttori contro, altri a favore del mio salvamento. Me la cavai con un "semplice" Rimprovero Solenne e una gran tirata d'orecchie. Oggi so con certezza che chi mi salvò fu, paradossalmente, proprio il generale Magistrelli, comandante dell'Accademia. Ho prove tangibili di questo. Io però da allora, per le alterne vicende della vita, non lo incontrai mai più, neppure dopo che tali prove mi si rivelarono, molti anni più tardi, per vie traverse.

Ma vedete come si incrociano i destini? Vi racconto: ho frequentato Giorgio Bertolaso, altro prestigioso protagonista della nostra Storia, purtroppo soltanto negli ultimi anni della sua vita (lui Cavallino Rampante, io Gattone Nero e Sorci Verdi) fino alla sua compianta dipartita. È per questo strano evento del destino che, alla sua morte, sono entrato in possesso, per mano di Maria, la sua compagna, di alcune poesie di guerra che gli erano particolarmente care e che lui custodiva gelosamente. Maria non sa, non ricorda, non riesce a ricostruire chi ne fosse l'autore. Sono composizioni sugli aeroplani, sul volo, sugli anni tormentati della guerra, scritte dall'estro di un giovane aviatore in dialetto romanesco. Ho indagato, abbiamo indagato con altri amici e colleghi. Ora non ci sono più dubbi, anche perché molti "veci" ricordano con calore che davvero egli aveva il "dolce viziato" di poetare. Si tratta di lui! Remo Magistrelli. Mi dicono che, al di là delle sue grandi qualità di soldato, era una persona buona. Lo sapevo già, naturalmente. Se ho "capriolato" per 15 anni sui caccia militari e per altri 25 ho solcato i cieli di tutto il mondo, lo devo principalmente a lui. Le sue, sono poesie piene di brio, di ironia, di entusiasmo per il volo e di amore

per la Patria. E sono piene di ricordi: torneremo a volare sul CR 20, saremo su Malta, ci ritroveremo col CR 32 contro i Rata russi nella guerra di Spagna, e ancora, attraverseremo i drammi dell'otto settembre, per giungere fino ai tempi più recenti del dopo-guerra. E, vedrete, non senza riflessioni profonde e talvolta dolorose. Poesie, per inciso, scritte con buon ritmo e con un senso dell'endecasillabo che davvero stupisce. Che oggi il destino le abbia messe nelle mie mani è la cosa più bella che mi potesse capitare, anche nel ricordo della mia personale gratitudine. Ecco perché, complice il nostro Corriere, intendo dividerle con voi. Intanto vi mando la prima, sicuro che vi piacerà. Vostro

Sergio Bedeschi

TEMPI PASSATI



Una bella immagine dei coniugi Magistrelli in Accademia Aeronautica nel 1959

Te ricordi, Ngiolè, quanno volavo?
Me pare proprio tanto tempo fa!
Pijavo l'aeroplano e me n'annavo.
Quanto era bello! Che felicità!

Ch'annavo a fa? Con tutta la manetta
salivo in alto per sgranchimme l'ali,
per fa' l'amore co' 'na nuvoletta.
e per far capriole colossali.

Me sentivo un leone, sissignora!
E me pareva d'esse chissacchi,
specie in principio, quand'ancora
l'Aviazione era... roba da venì.

Allora, quand'avevi decollato,
tu te facevi li fattacci tua:
si te piaceva fa' la barba a 'n prato,
che ce voleva a mette giù la prua?

A du' metri d'artezza sur terreno
me divertivo come un ragazzino
ora a buttamme dritto contro 'n treno
ora a puntà deciso su un burino,
che, poveraccio, stava a trattenè
un somarello tutto spaventato
che drizzava l'orecchia ner vedè
venije addosso 'sto morammazzato.

Remo Magistrelli



Nisida sede dell'Accademia Aeronautica dal 1945 al 1962

Valori, Tradizioni e Insegnamenti

Una bella lettera che rivela l'attualità di sentimenti condivisibili fra appartenenti a differenti generazioni

Carissimo Majorani, sono sempre grato agli insegnamenti di Tuo Padre, il mai dimenticato Colonnello Majorani, capo della 5ª Sezione del 1° Rep. SMA "addestramento".

Io ero già Ten. Col. e provenivo dal 51° Stormo, dopo la guerra 43-45 e dopo un corso di "flying instruction" presso il C.F.S. Della RAF nel 1951. Avevo comandato la SCIV a Grottaglie. Ero un "esperto" nel settore addestramento e formazione piloti. Ero stato tre mesi in USA presso il "Training Command" e tutte le Scuole di volo iniziali e avanzate a Jet. Allora Tuo Padre mi chiamò e mi disse:

"Tu scrivi quello che sai perchè in materia di scuole di volo Tu sei l'esperto. Risolvi il problema e trova la soluzione. Se il documento torna con un appunto del Capo di SMA, riscrivi la materia tenendone conto, ma sempre seguendo la Tua idea; in altre parole esponi il problema con altri argomenti e manda via. Se il documento ritorna ancora con una censura allora fai come dicono loro!"

Questa fu la dottrina "Majorani" che funzionò più di tre anni; quelli in cui fui alle dipendenze del gran maestro di bridge Ugo Majorani. È stato l'unico Ufficiale di Stato Maggiore che ha saputo indirizzarmi secondo i veri canoni.

Gli altri Ufficiali erano solo degli arrivisti, dei leccapiedi e senza senso di responsabilità. Grazie a Tuo Padre ho percorso il mio stage allo SMA durato 8 anni: 4 al 1° Reparto e 4 al 3° Reparto con l'incarico di Capo 3ª Sezione (Aeromobili - Comunicazioni - Armamento e Servizi). È andata bene! Poi in finale hanno previsto di inviarmi per 4 anni in Sud America da Generale B.A. Come Addetto Aeronautico, Militare e Navale in Argentina, Cile, Perù, Ecuador, Bolivia, Paraguay, Uruguay. Il resto potrò contartelo a voce. In quell'incarico ho potuto verificare il "vuoto" che c'è negli Ufficiali di S.M. quando manca una guida. Anche nella preparazione degli Ufficiali da inviare come "Addetti". Tuttavia, nonostante tutto, riuscimmo a far provare i Macchi MB326 all'Argentina, al Perù, ed al Brasile che li costruisce su licenza ed ha sviluppato una industria aeronautica di eccellenza. Ma anche nelle costruzioni navali siamo stati insufficienti ed intempestivi. Di Te ho letto il Tuo curriculum che è da invidiare e che Ti colloca nei posti più elevati della gerarchia. Peccato che ci sono pochi aeroplani e non c'è una prospettiva promettente. Però si potrebbe sviluppare il volo a vela per i giovani che non sanno cosa fare e rimuovere le remore di Civilavia per lo sviluppo degli ultraleggeri, che è la forma più economica per volare. A Te ed all'ANUA auguro ogni successo. Con un cordiale abbraccio Ti saluto.

Roma, 17 febbraio 2011

Giuseppe Scarinci



1931, Ugo Majorani allievo del Corso Leone



1937, Giuseppe Scarinci allievo del Corso Sparviero



1964, Mario Majorani allievo del Corso Centauro III

La cura pastorale dell'ANUA

Il Vicario Episcopale per l'A.M., Mons. Giorgio NENCINI, sentito il parere dell'Ordinario Militare, ha comunicato al nostro Presidente, Gen. S.A. Mario Majorani, con lettera datata Roma 8 febbraio 2011, il favorevole accoglimento dell'iniziativa che il Cappellano Militare del 31° Stormo - Ciampino, Don Michele LODA, possa da subito prendersi la cura pastorale della nostra Associazione:

"Egli potrà seguire con responsabile maturità le vostre attività ed essere illuminata guida nei momenti associativi, soprattutto quelli riferiti direttamente all'attività della Chiesa e al dinamismo della Fede Cristiana. Nell'augurare una feconda attività associativa, porgo a Lei, caro Presidente, e a tutti gli iscritti del nobile Sodalizio, i saluti cordiali mentre assicuro il ricordo in Dio nella Preghiera. Con stima, Mons. Giorgio Nencini".



Nella foto: Don Nencini a Nassiriyah nel novembre 2006 per l'amministrazione delle Cresime ad alcuni militari, poco prima della conclusione della missione "Antica Babilonia" (Iraq, luglio 2003-dicembre 2006).

Giovanni Franchini, primo pilota italiano a superare il muro del suono con un aereo italiano

Nell'ultimo numero del 2010 il Corriere dell'Aviatore ha dedicato un articolo di Sergio Bedeschi (Sparviero II) a Costantino Petrosellini detto "Pedro", nel quale viene riportata fra altro la sua attività di collaudatore durante la produzione in AERFER del Sagittario (primo velivolo costruito in Italia a superare il muro del suono - vedi box), annotando che fu il secondo pilota italiano a superare detto muro. Ci si pone allora la domanda: chi fu il primo? Come potrebbe il Corriere dell'Aviatore non dare risalto a questa figura, che ovviamente appartiene al patrimonio storico dell'Aeronautica Militare, l'allora Tenente Colonnello Giovanni Franchini (Corso Sparviero della Regia Accademia Aeronautica). Ci soccorre in proposito il sito internet di Ali Reggiane (www.ali-reggiane.com) dal quale traiamo il seguente stralcio della bella cronaca di una primogenitura tutta italiana.

È il 4 dicembre 1956, sull'aeroporto di Pratica di Mare un aviogetto rulla fino a testata pista e si allinea per il decollo. Ottenuta l'autorizzazione dalla torre di controllo, il pilota, Ten. Col. Giovanni Franchini, porta il motore al massimo dei giri.

Sotto la spinta del propulsore l'aereo, trattenuto dai fre-

ni, si abbassa comprimendo gli ammortizzatori del carrello. Constatata la regolarità di funzionamento del reattore, il collaudatore inizia la corsa di decollo. L'argentea e snella sagoma del prototipo sperimentale si avventa lungo la pista dalla quale, dopo solo 450 metri, si stacca con facilità salendo poi rapidamente in quota. A 13.500 metri, quando ormai l'aereo ha quasi raggiunto il suo plafond, il Ten. Col.

Franchini, avuto il benessere dal controllo aereo, mette il velivolo in picchiata a pieno motore sulla verticale del campo. L'aviogetto perde quota velocemente in un'affondata vertiginosa fino a seimila metri e, quando ormai la terra si sta avvicinando pericolosamente, il collaudatore lo rimette in linea di volo e sfreccia sull'aeroporto con un boato. In cuffia gli giungono le congratulazioni del controllore di volo che ha udito i ca-

ratteristici due «bang» supersonici. E un momento molto importante, non solo per il pilota, ma per tutta l'industria aeronautica italiana: il «Sagittario 2°», così si chiama l'aviogetto, è il primo aereo italiano a superare il muro del suono e il ten. col. Giovanni Franchini è il primo pilota italiano ad infrangere questa invisibile barriera con un aviogetto progettato e costruito in Italia.



Il Sagittario AERFER

Nel tentativo di realizzare un velivolo di concezione moderna all'altezza degli omologhi modelli stranieri, nel 1953 l'ingegner Sergio Stefanutti, uno dei più brillanti progettisti italiani, realizzò il *Sagittario I*, dotando di turbogetto e di ala a freccia un biposto ad elica Ambrosini S.7. Dal *Sagittario I* fu quindi sviluppato il *Sagittario II*, di costruzione interamente metallica e provvisto di un turbogetto più potente. Concepito come caccia intercettore, ne fu studiata anche una versione da appoggio tattico. Il *Sagittario II* iniziò i collaudi in volo il 19 maggio 1956 evidenziando, nonostante le dimensioni e i pesi contenuti, prestazioni addirittura superiori a quelle di velivoli da caccia contemporanei. Il 4 Dicembre 1956 il *Sagittario II* divenne inoltre il primo velivolo costruito in Italia a superare il muro del suono.



MINISTERO DELLA DIFESA
DIREZIONE GENERALE PER IL PERSONALE MILITARE



1° CONVEGNO ORGANIZZATO DA
ASSOCIAZIONE NAZIONALE UFFICIALIAERONAUTICA
TRATTAMENTO PENSIONISTICO
Roma, 18 marzo 2011

CESSAZIONE DAL SERVIZIO PERMANENTE DEL PERSONALE MILITARE

1. COLLOCAMENTO NELLE CATEGORIE DELL'AUSILIARIA E DELLA RISERVA

a. LA CATEGORIA DELL'AUSILIARIA

Per i dipendenti statali, in genere, la cessazione del rapporto instaurato con l'amministrazione produce l'estinzione di ogni particolare diritto e dovere verso la pubblica amministrazione stessa. Per il personale militare la stretta connessione esistente tra rapporto di impiego e rapporto inerente al grado dà origine, all'atto della cessazione dal servizio, ad altri doveri e diritti variamente qualificati a seconda della posizione di stato e della specifica categoria in cui il personale viene collocato. In particolare, vi è una stretta correlazione tra le cause di cessazione dal servizio e la posizione di stato assegnata all'ufficiale una volta collocato in congedo. È opportuno chiarire, preliminarmente, che la disciplina dei diversi istituti di stato giuridico ed avanzamento del personale militare, prima frammentata in molteplici fonti normative succedutesi nel tempo, è ora contenuta nel decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, concernente "codice dell'ordinamento militare". In linea generale, la cessazione dal servizio per raggiungimento del limite di età (art. 924 del c.o.m.), stabilito dalla legge per ciascun grado di ogni ruolo, determina il collocamento dell'ufficiale nella posizione di ausiliaria, categoria del congedo ove l'amministrazione può continuare ad avvalersi della professionalità e delle esperienze acquisite in servizio dall'ufficiale (art. 886). Fino al 31 dicembre del 2020, entro i limiti di un contingente annuo massimo di ufficiali e sottufficiali, è prevista la possibilità del collocamento in ausiliaria, equiparato a tutti gli effetti a quello per il raggiungimento dei limiti di età, a favore di coloro che ne facciano domanda e che si trovino a non più di cinque anni dal proprio limite di età (art. 2229, commi 1-5). Inoltre, sino al 31 dicembre 2011, può avvenire il collocamento in ausiliaria, a domanda, di ufficiali e sottufficiali che abbiano prestato non meno di quaranta anni di servizio effettivo (art. 2229, comma 6).

Il collocamento in tale posizione non è tuttavia automatico, in quanto necessita, prima del collocamento in congedo, della manifestazione di disponibilità del militare a prestare servizio nell'ambito del comune o della provincia di residenza presso l'amministrazione di appartenenza o altra pubblica amministrazione (art. 992, comma 4).

b. OBBLIGHI E DURATA DEL COLLOCAMENTO IN AUSILIARIA

Il militare collocato in ausiliaria non può assumere impieghi, né rivestire cariche presso imprese che hanno rapporti contrattuali con l'amministrazione militare (art. 994).

Per questi profili la posizione di ausiliaria può qualificarsi come una sorta di prosecuzione del rapporto di impiego a contenuto speciale, talché dagli specifici obblighi e limiti ad essa correlati discende il conseguente diritto all'attribuzione di una particolare indennità aggiuntiva al trattamento di quiescenza, pari al 70% della differenza tra il trattamento di quiescenza percepito ed il trattamento economico spettante nel tempo al pari grado in servizio dello stesso ruolo e con anzianità di servizio corrispondente a quella posseduta dall'ufficiale all'atto del collocamento in ausiliaria (art. 1870). Il periodo di permanenza in ausiliaria ha una durata non superiore a cinque anni ed è disciplinata in dettaglio dall'articolo 992. Tuttavia, il militare è collocato anticipatamente nella riserva per motivi di salute, ovvero se all'atto del richiamo in servizio non accetta l'impiego, o revoca l'accettazione degli impieghi assegnati, per due volte (art. 995). Ultimamente, il caso di un ufficiale pilota, che ha revocato la propria disponibilità all'impiego dopo il collocamento in ausiliaria, ha posto all'attenzione della Direzione generale la questione del transito volontario dall'ausiliaria nella riserva.

c. LA REVOCABILITA' DEL COLLOCAMENTO IN AUSILIARIA

La constatazione che la normativa non annovera tra i casi di transito anticipato dall'ausiliaria nella riserva anche quello della revoca della disponibilità all'impiego ha determinato, quale prassi applicativa consolidata, il diniego delle istanze di collocamento anticipato nella riserva. Tuttavia, il decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, recante "misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica", convertito con legge 30 luglio 2010, n. 122, ha previsto per gli anni 2011, 2012 e 2013 il blocco del trattamento economico complessivo dei dipendenti pubblici, che non potrà superare il trattamento ordinariamente spettante per l'anno 2010. Essendo il trattamento economico del personale in ausiliaria collegato a quello del personale in servizio permanente, detta misura colpirà anche il personale collocato o da collocare in ausiliaria, che non beneficerà di alcun miglioramento economico nel futuro triennio. Mentre, quindi, il personale prossimo alla cessazione dal servizio permanente potrà optare per il diretto collocamento nella riserva, categoria del congedo compatibile con lo svolgimento di incarichi o l'assunzione di cariche presso imprese private, il personale già collocato in ausiliaria si troverebbe vincolato alla disponibilità manifestata all'atto della cessazione dal servizio permanente, pur in presenza di misure economiche meno favorevoli introdotte dalla legislazione più recente. In tal senso, allo scopo di evitare disparità di trattamento a danno del personale già collocato in ausiliaria, è da riconoscere, in linea generale, l'efficacia di una eventuale revoca della disponibilità al richiamo in servizio, al fine del transito anticipato dall'ausiliaria nella riserva. Ciò anche nella considerazione che sembrerebbe incoerente sotto il profilo giuridico, non consentire la possibilità di sciogliere il vincolo che si instaura tra il militare e l'amministrazione durante il periodo di ausiliaria, categoria, come detto, del congedo. Va da sé che nel caso di transito il personale militare in ausiliaria perderebbe il relativo trattamento economico all'atto del transito nella riserva.

L'argomento, tuttavia, sarà disciplinato con specifica circolare.

d. IL TRATTAMENTO NELLE CESSAZIONI PER ETÀ

Nella sistematica dei trattamenti connessi alla cessazione dal servizio per età è ricompresa la dinamica delle benefici economico/previdenziali, riepilogata più nel dettaglio nella successiva tabella 1. Al riguardo, è da rilevare che la citata l. n. 122/2010 ha previsto la c.d. "rateizzazione" della corresponsione dell'indennità di buonuscita, da liquidare in unico importo annuale se l'ammontare sia pari o inferiore 90 mila euro, in due importi annuali se l'ammontare sia superiore a 90 mila euro ma inferiore a 150 mila euro, in tre importi annuali se l'ammontare sia superiore a 150 mila euro.

e. LA CATEGORIA DELLA RISERVA

Il personale militare che cessa dal servizio permanente, a domanda, prima del raggiungimento del limite di età previsto per il grado e il ruolo di appartenenza, è collocato nella categoria della riserva a condizione che abbia prestato almeno venticinque anni di servizio effettivo, ovvero rivesta il grado di colonnello, o grado equiparato (art. 933). Gli ufficiali della riserva hanno obblighi di servizio soltanto in tempo di guerra o di grave crisi internazionale e non hanno le limitazioni di prestazioni privatistiche proprie del personale dell'ausiliaria. La cessazione dal servizio a domanda non incardina in capo all'ufficiale istante un diritto soggettivo assoluto. Infatti, l'accoglimento della domanda è subordinato all'adempimento degli obblighi derivanti dalle ferme assunte in via ordinaria o speciale. Solo in casi eccezionali, da motivare adeguatamente a tutela dell'interesse pubblico, l'amministrazione può concedere il proscioglimento da-

gli obblighi di servizio cui è vincolato l'ufficiale. Inoltre, l'amministrazione esercita una piena attività discrezionale nella valutazione della domanda sia per gli aspetti disciplinari che per quelli funzionali (art. 933, comma 7). Essa, infatti, ha facoltà di non accogliere le domande di cessazione per motivi penali o disciplinari, o di ritardarne l'accoglimento per gravi motivi di servizio: il "codice" prevede che nell'ambito dei gravi motivi di servizio sono incluse anche le rilevanti deficienze degli effettivi rispetto agli organico del ruolo e, inoltre, che il ritardo può essere disposto anche per un congruo periodo di tempo. In via amministrativa, è ammessa eccezionalmente - sempreché non sia già stato notificato il dispaccio di accoglimento dell'istanza - la facoltà di revocare la domanda di collocamento in congedo, ovvero di procrastinarne la data: in tal caso l'istanza dovrà pervenire, per la via gerarchica, almeno quindici giorni prima della data di cessazione. Al personale che all'atto della cessazione dal servizio è collocato nella riserva è attribuita la c.d. "promozione al giorno dopo", anche oltre il grado massimo stabilito per il ruolo di provenienza, ai sensi dell'articolo 1076, comma 2.

Tab. 1

Fattispecie	Trattamento	Norme
Ufficiali giudicati idonei ma non iscritti in quadro di avanzamento, che non possono conseguire la promozione o essere ulteriormente valutati in quanto raggiunti dai limiti di età.	Promozione al grado superiore dal giorno precedente a quello del raggiungimento del limite di età e sei aumenti periodici di stipendio ai fini della liquidazione del trattamento di fine servizio.	Articoli 1076, comma 1 e 1911, commi 1 e 2 del "codice".
Ufficiali che cessano dal servizio per età senza mai essere stati valutati per il grado superiore. Tale situazione si verifica normalmente nel grado di colonnello dei ruoli speciali.	Promozione al grado superiore al giorno precedente la cessazione dal servizio per età o, in alternativa, facoltà di optare per i sei aumenti periodici di stipendio ai fini della liquidazione del trattamento di fine servizio e promoz. al giorno dopo.	Articoli 1082, comma 1 e 1911, comma 1 del "codice".
Ufficiali che cessano dal servizio per età con il grado di generale di corpo d'armata e gradi equiparati.	Sei aumenti periodici di stipendio ai fini della liquidazione del trattamento di fine servizio.	Articolo 1911, commi 1 e 2 del "codice".
Ufficiali che cessano dal servizio per età avendo conseguito una promozione nella posizione di "a disposizione".	Promozione all'atto del collocamento in congedo e sei aumenti periodici di stipendio ai fini della liquidazione del trattamento di fine servizio.	Articoli 1076, comma 2 e articolo 1911, commi 1 e 2 del "codice".

2. L'ASPETTATIVA PER RIDUZIONE DI QUADRI

a. LISTITUTO

Il collocamento in aspettativa per riduzione di quadri (posizione di stato del servizio permanente) costituisce uno strumento per ristabilire, nell'ambito della dirigenza militare, al 31 dicembre di ciascun anno, la parità contabile fra i volumi organici stabiliti dalla legge e le consistenze degli ufficiali effettivamente presenti in ruolo.

Sino al 31 dicembre 2009, le eccedenze numeriche rispetto agli organici di legge che si verificavano nel grado di colonnello/capitano di vascello o in quelli di generale/ammiraglio di ciascun ruolo venivano eliminate con il collocamento in aspettativa per riduzione di quadri, rispettivamente, dei colonnelli/capitani di vascello anagraficamente più anziani e dei generali/ammiragli con maggiore anzianità di grado, ai sensi dell'articolo 65, comma 9 del decreto legislativo 30 dicembre 1997, n. 490, secondo un ordine di precedenza, stabilito dall'articolo 7, comma 1 della legge 10 dicembre 1973, n. 804, che vedeva gli ufficiali pro-

mossi al grado di colonnello/capitano di vascello in servizio permanente “a disposizione” in posizione prioritaria rispetto agli ufficiali in servizio permanente effettivo. L’articolo 9, comma 3-bis del decreto-legge 1° gennaio 2010, n. 1, convertito in legge 5 marzo 2010, n. 30 (ora articolo 909 del “codice”), ha modificato l’articolo 7, comma 1 della legge 10 dicembre 1973, n. 804, inserendo nell’ordine di precedenza, prima delle categorie degli ufficiali promossi nella posizione di “a disposizione” e di quelli in servizio permanente effettivo, le seguenti categorie di ufficiali che abbiano prodotto istanza di collocamento in aspettativa per riduzione di quadri:

- ufficiali in possesso di un’anzianità contributiva pari o superiore a quaranta anni;
- ufficiali che si trovino a non più di cinque anni dal limite di età del grado rivestito.

Pertanto, il nuovo ordine di priorità per il collocamento in aspettativa per riduzione di quadri è il seguente:

- ufficiali che al 31 dicembre sono in possesso di un’anzianità contributiva pari o superiore a quaranta anni che facciano richiesta di collocamento in aspettativa per riduzione di quadri;
- ufficiali che al 31 dicembre sono a non più di cinque anni dal limite di età del grado rivestito che facciano richiesta di collocamento in aspettativa per riduzione quadri;
- ufficiali promossi nella posizione di “a disposizione”;
- ufficiali in servizio permanente effettivo.

I criteri previsti per l’individuazione degli ufficiali da collocare in aspettativa per riduzione di quadri sono la maggiore età anagrafica, se colonnello/capitano di vascello, o la maggiore anzianità nel grado, se generale/ammiraglio (articolo 906 del “codice”). Sono esclusi dal provvedimento di collocamento in aspettativa per riduzione di quadri gli ufficiali che ricoprono la carica di Capo di stato maggiore della difesa, Capo di stato maggiore di Forza armata, Segretario generale della difesa o gli ufficiali di pari grado che ricoprano incarichi di livello non inferiore a Capo di stato maggiore di Forza armata in comandi o enti internazionali (previsione aggiunta dalla l. n. 183/2010), Comandante generale dell’Arma dei carabinieri e del Corpo della Guardia di finanza.

Al personale collocato in aspettativa per riduzione di quadri competono gli assegni previsti nel tempo per i pari in servizio, nella misura del 95 per cento, oltre all’indennità integrativa speciale e agli assegni per nucleo familiare in misura intera (art. 1821).

b. IL COMPUTO ORGANICO DELLE POSIZIONI ESTERE

L’istituto dell’aspettativa per riduzione di quadri, in sostanza, costituisce strumento volto a perequare nei gradi della dirigenza militare, ove la consistenza numerica per ciascun grado di ogni ruolo è rigidamente fissata dalla legge, gli effetti del c.d. “avanzamento normalizzato”, in base al quale il numero delle promozioni è fisso per ciascun anno.

Negli ultimi anni, anche in conseguenza della generale contrazione degli organici della dirigenza militare, l’impatto numerico dell’istituto è stato di notevole entità: a titolo esemplificativo si riportano nella successiva tabella 2, distinti per Forza armata, i dati numerici per il 2009:

Tab. 2

	Gen. C.A. e gradi corrispondenti	Gen. D. e gradi corrispondenti	Gen. B. e gradi corrispondenti	Col. e gradi corrispondenti
Esercito	/	/	6 un.	159 un.
Marina	1 un.	/	/	51 un.
Aeronautica	/	/	2 un.	64 un.

Al fine di contenere il fenomeno dell’ARQ, l’articolo 27 della legge 4 novembre 2010, n. 183 ha previsto che dal computo delle eccedenze organiche, che si verificano nei gradi di generale e colonnello (e gradi corrispondenti) a seguito dell’attribuzioni delle promozioni annuali, venga escluso un contingente di ufficiali pari al numero delle posizioni ricoperte presso enti e comandi internazionali individuato con decreto annuale del Ministro della difesa (decreto del Ministro della difesa 30 novembre 2010 che ha censito 79 un. per l’Esercito, 48 un. per la Marina, 46 un. per l’Aeronautica e 4 un. per l’Arma dei cara-

binieri). Tale previsione, come si evidenzia nella successiva tabella 3, ha scongiurato il fenomeno dell'ARQ nei gradi di generale, riducendolo sensibilmente in quello di colonnello.

Tab. 3

	Gen. C.A. e gradi corrispondenti	Gen. D. e gradi corrispondenti	Gen. B. e gradi corrispondenti	Col. e gradi corrispondenti
Esercito	/	/	/	85 un. (tutti u. a domanda)
Marina	/	/	/	25 un. (16 u. a domanda e 9 u. d'autorità)
Aeronautica	/	/	/	9 (tutti u. a domanda)

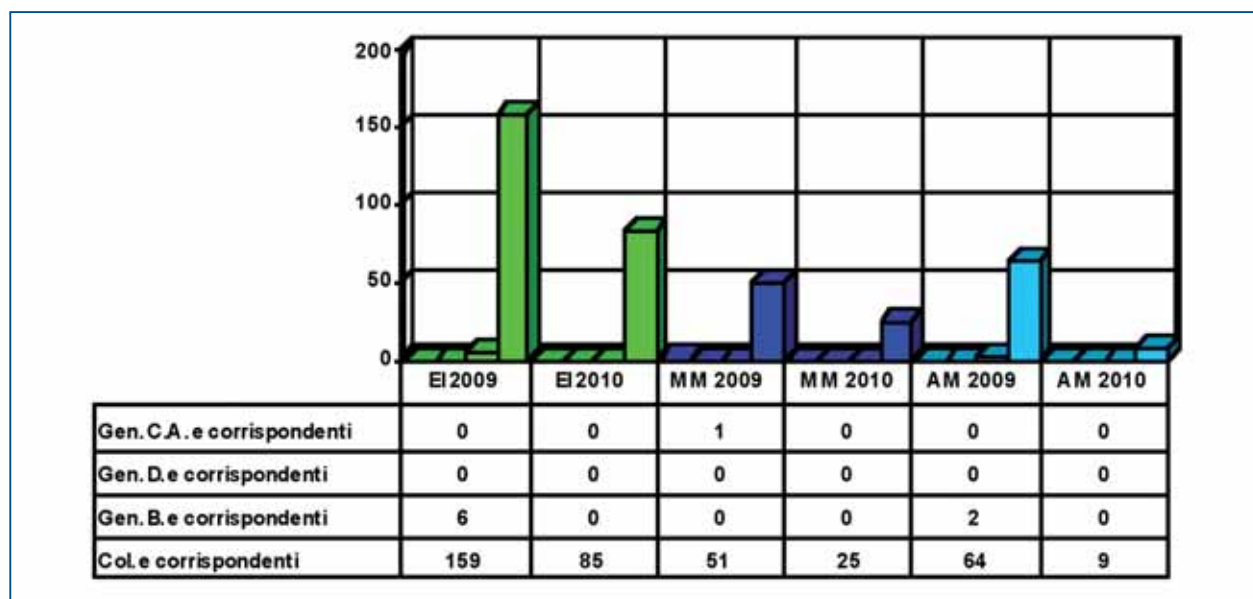
L'innovazione normativa, in combinato con la previsione che ha dato facoltà di produrre domanda per l'ARQ, ha evitato il collocamento "d'autorità" in tale posizione di stato di ufficiali anagraficamente "giovani" che, peraltro, avrebbero potuto non essere in possesso dei requisiti anagrafici e contributivi per cessare dal servizio permanente con diritto al trattamento pensionistico. Nel successivo quadro 1 è posta in raffronto, per ciascuna Forza armata, l'entità di ufficiali collocati in ARQ nel 2009 e 2010.

c. CESSAZIONE DAL SERVIZIO DEL PERSONALE COLLOCATO IN ARQ

La posizione di aspettativa per riduzione di quadri, come del resto le altre fattispecie tipiche di tale posizione di stato, determina un affievolimento del rapporto tra l'amministrazione e l'ufficiale, in quanto quest'ultimo non è provvisto di impiego. Tuttavia, gli ufficiali collocati in aspettativa per riduzione di quadri rimangono a disposizione del Governo ed il Ministro della difesa, in relazione a motivate esigenze di servizio, ha facoltà di richiamare in servizio gli ufficiali collocati in ARQ (cit. art. 909).

L'aspettativa per riduzione di quadri è comunque una posizione di stato posizione sino al raggiungimento del limite di età - ed in tal caso il trattamento spettante è quello riepilogato nel precedente para 2. a. - o può chiedere di cessare dal servizio a domanda. La legge 19 maggio 1986, n. 224, come modificata dalla legge 2 dicembre 2004, n. 299, prevedeva all'articolo 43, comma 4 che in caso di cessazione dal servizio, a domanda, dall'ARQ competessero all'ufficiale:

Quadro 1



- il trattamento pensionistico e l'indennità di buonuscita che gli sarebbero spettati qualora fosse rimasto in servizio fino al limite di età, compresi gli aumenti periodici ed i passaggi di classe e di stipendio;
- l'indennità speciale e l'indennità di ausiliaria;
- i benefici di cui alla legge n. 536/1971 (sempreché valutato e giudicato idoneo), ovvero la promozione al grado superiore dal giorno precedente a quello del raggiungimento del limite di età e sei aumenti periodici di stipendio ai fini della liquidazione del trattamento di fine servizio.

In buona sostanza, la cessazione dal servizio dall'ARQ consentiva l'accesso agli istituti tipici connessi alla cessazione dal servizio per età. Senonché, il codice dell'ordinamento militare, testo unico in vigore dal ottobre 2010 in cui è stata organicamente riunita tutta la normativa riguardante anche lo stato giuridico e l'avanzamento del personale militare, mentre ha previsto nel caso di cessazione a domanda dall'ARQ - come stabilito dalla l. n. 224/1986 - la corresponsione del trattamento pensionistico e dell'indennità di fine servizio che sarebbero spettati al raggiungimento del limite di età (artt. 1873 e 1912), nonché il collocamento in ausiliaria (art. 992), non ha riprodotto il collegamento normativo che stabiliva l'attribuzione anche degli istituti di cui alla l. n. 536/1971 di cui sopra. Al riguardo, al fine di evitare disparità di trattamento con gli ufficiali cessati a domanda dall'ARQ prima dell'entrata in vigore del codice, nelle more di un intervento normativo di rettifica, si è continuato ad attribuire il "pacchetto" degli istituti previsti dalla l. n. 224/1986, mediante l'applicazione della disposizione transitoria contenuta nell'articolo 2186, comma 1 che prevede, per il principio di continuità dei trattamenti, che le disposizioni del codice in materia economica e previdenziale non possano produrre effetti peggiorativi o rispetto a quanto previsto dalla normativa previgente.

3. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

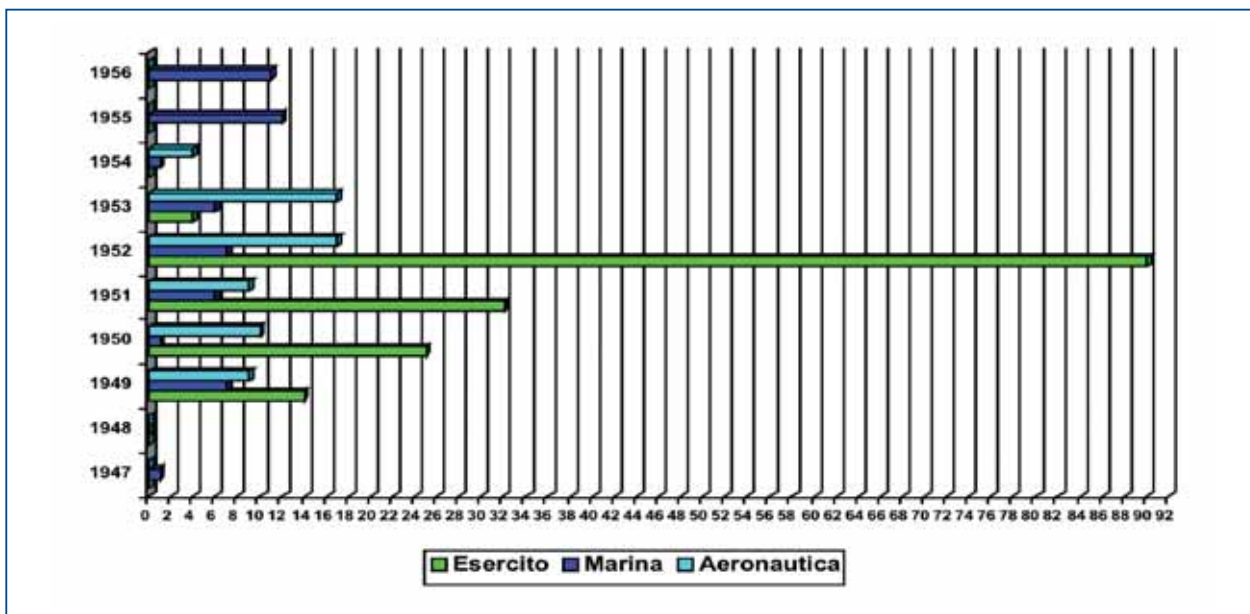
La disciplina delle materie riguardanti lo stato giuridico ed il settore previdenziale riveste una fondamentale importanza per il personale che lascia il servizio attivo, in quanto su di essa poggia la vita futura dopo il collocamento in quiescenza. La coerenza del quadro normativo di riferimento, pertanto, è elemento imprescindibile per garantire, nel contempo, la realizzazione dell'interesse generale - con specifico riferimento, nel momento attuale, al contenimento della spesa pubblica - e di quello soggettivo di coloro che, approssimandosi a compiere le scelte per il futuro, dopo anni di servizio attivo, invocano certezza e chiarezza di sistema. Da questo assunto preliminare trae spunto una serie di osservazioni sul quadro normativo di riferimento. La legge 5 marzo 2010, n. 30, nel modificare il precedente assetto dato dalla l. n. 804/1973, ha introdotto la novità relativa al collocamento in ARQ a domanda, intendendo assecondare le aspettative di quella categoria di personale (in possesso di un'anzianità contributiva non inferiore a quaranta anni o che si trova a cinque anni dal limite di età) giunta ormai al limite della carriera, ed evitare, così, il collocamento d'autorità in tale posizione di stato di personale dirigente relativamente giovane sotto il profilo anagrafico. Nei successivi quadri 2 e 3 sono riportati, per ciascuna Forza armata, i dati relativi alle classi di età del personale collocato in ARQ nel 2009 e 2010 (vedi quadro 2 e 3 pagina successiva).

Tale iniziativa ha riscosso ampio favore nel personale che ha valutato l'ARQ non più istituto coercitivo e di frattura autoritativa del rapporto di servizio, ma, altresì, quale utile strumento di "avvicinamento" al collocamento in congedo, con l'attribuzione di taluni istituti tipici della cessazione per età. Nella successiva tabella 4 è riportato il numero di domande di collocamento in ARQ al 31 dicembre 2010 distinto per Forza armata. Nel quadro 4 il numero di domande di congedo presentate sino al 1° aprile dagli ufficiali collocati in ARQ al 31 dicembre 2010:

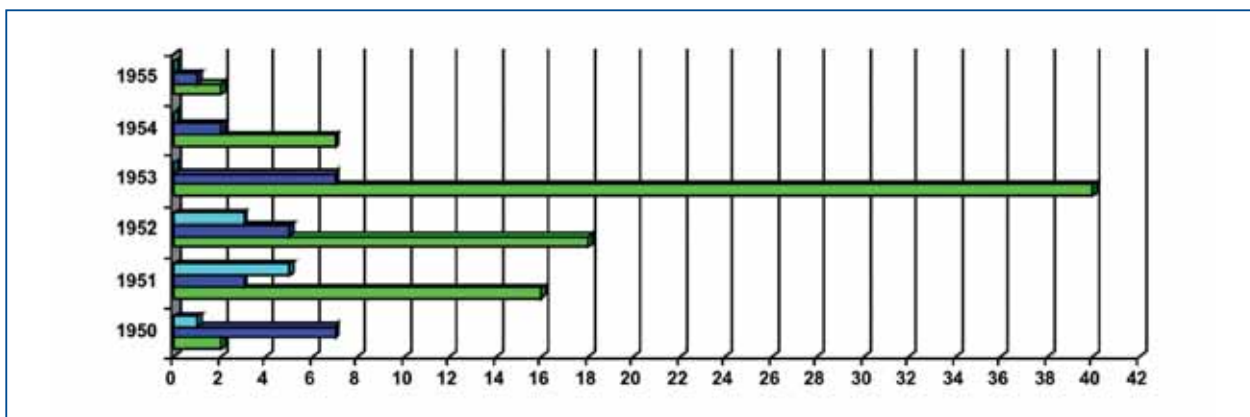
Tab. 4

	Gradi di generale e corrispondenti e gradi corrispondenti	Grado di colonnello
Esercito	4 (3 Gen. B.; 1 Gen. D.)	124
Marina	/	42
Aeronautica	/	30

Quadro 2 (anno 2009)



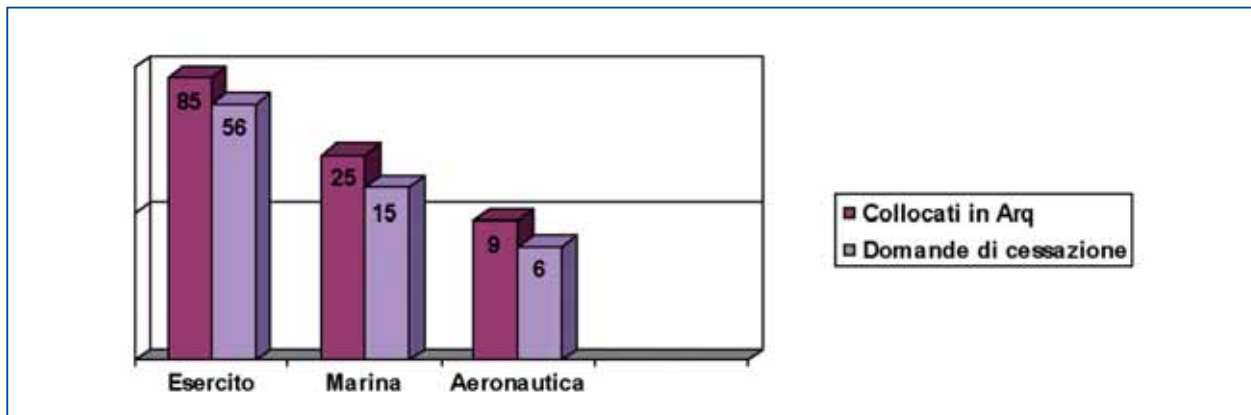
Quadro 3 (anno 2010)



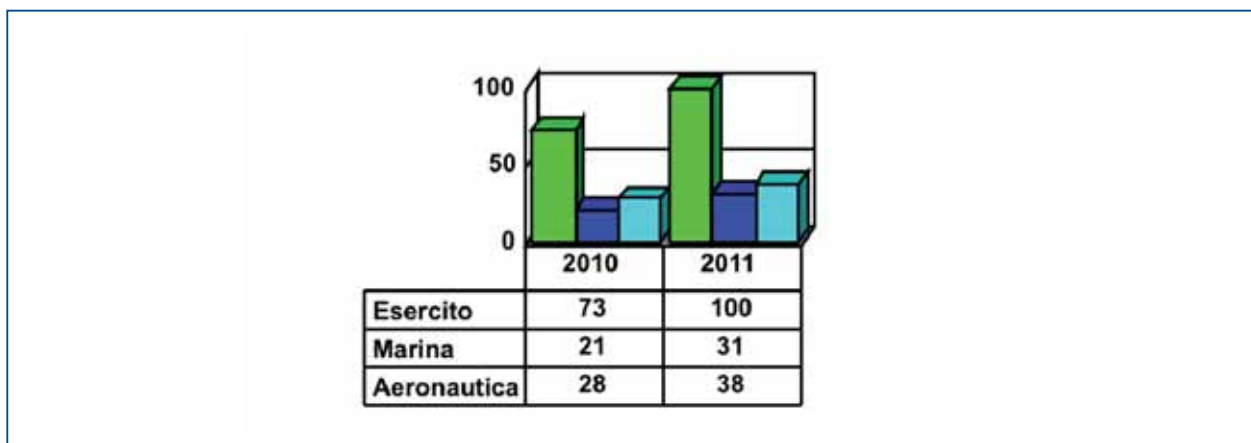
A tale previsione, come detto, ha fatto seguito l'approvazione della legge 4 novembre 2010, n. 183 che ha previsto che dal computo delle eccedenze organiche, che si verificano nei gradi di generale e colonnello (e gradi corrispondenti) a seguito dell'attribuzioni delle promozioni annuali, venga escluso un contingente di ufficiali pari al numero delle posizioni ricoperte presso enti e comandi internazionali individuato con decreto annuale del Ministro della difesa. Se da un lato, quindi, si è intesa favorire la "volontarietà" del collocamento in ARQ - cui sono collegati in caso di cessazione a domanda taluni istituti propri della cessazione per raggiungimento del limite di età (precedente para 2. c.) - dall'altro la previsione contenuta nel citato provvedimento, che esclude dal computo le posizioni di impiego all'estero, ha ridotto sensibilmente il fenomeno dell'ARQ, lasciando deluse, in parte, le attese di coloro che avevano presentato domanda per esservi collocati. Nel mese di maggio, inoltre, il d.l. n. 78/2010 (convertito con l. n. 122/2010), recante "misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica", ha previsto, oltre al blocco degli adeguamenti stipendiali, l'istituto della c.d. "finestra mobile", che prevede, anche per il personale militare in servizio permanente che cessi dal servizio (sia per età che a domanda) e maturi i requisiti prescritti per l'accesso al pensionamento a decorrere dal 1° gennaio 2011, il conseguimento del diritto al trattamento pensionistico trascorsi 12 mesi dalla data di maturazione dei requisiti medesimi, con ciò introducendo un ulteriore elemento di preoccupazione nel personale. Infine, il 9 ottobre 2010 è entrato in vigore il già citato "codice dell'ordinamento militare", opera di compilazione normativa complessa che nel riunire in una unica fonte normativa tutte le disposizioni in materia di organizzazione, funzioni e attività delle Forze armate, comprese quelle di stato giuridico, non ha, tuttavia,

riprodotto il collegamento normativo che rendeva possibile l'attribuzione, in caso di cessazione a domanda dall'ARQ, degli istituti previsti dalla l. n. 536/1971, reso peraltro possibile, in via amministrativa, in virtù di un'articolata interpretazione delle norme transitorie contenute nel codice. Tale quadro normativo, non sempre di facile comprensione, sembrerebbe aver favorito la tendenza del personale (ufficiali dirigenti e non) a lasciare anticipatamente il servizio attivo rinunciando agli istituti tipici previsti per la cessazione per età, tant'è che solo nel primo trimestre dell'anno in corso le domande di cessazione dal servizio hanno registrato un sensibile aumento rispetto a quelle presentate, ed evase, nel corso dell'intero 2010 (quadro 5). Circa il 60 per cento delle domande è stato presentato da ufficiali che avevano prodotto domanda di collocamento il ARQ e ne erano stati esclusi. Consistente, inoltre, si prevede il numero di domande di collocamento in ausiliaria a cinque anni dal limite di età.

Quadro 4



Quadro 5



Il pur breve esame dell'evoluzione normativa in materia di stato giuridico sembrerebbe far emergere la circostanza - confermata dal rapporto diretto con gli amministrati - che il personale non sempre abbia evidente la sistematicità delle iniziative normative - talune delle quali peraltro dettate (come nel caso del blocco degli adeguamenti stipendiali e della "finestra mobile") da spiccate esigenze di contenimento della spesa pubblica - spesso avviate in tempi diversi ed inserite in schemi di provvedimento in cui non sempre è agevole intervenire per integrare o modificare gli istituti, data la complessità dei procedimenti legislativi. È innegabile che una materia delicata quale quella dello stato giuridico del personale, intimamente connessa a quella pensionistico/previdenziale, possa essere sottoposta a continuo riesame, stante anche gli evidenti riflessi economico/funzionali dei diversi istituti. È pur vero, però, che il continuo divenire della normativa di settore - fondato spesso su iniziative non sempre consequenziali - sembrerebbe aver costituito motivo di allarme nei confronti del personale che, stante l'incertezza futura, ha inteso optare per soluzioni risolutive del rapporto di impiego, meno favorevoli sotto il profilo economico e previdenziale, senza attendere il raggiungimento del limite di età.

L'ANUA a Venezia

La prima visita regionale del 2011. Aviatori della Presidenza Nazionale e della Sezione di Roma hanno colto l'occasione del Carnevale per un bagno di cultura in atmosfera festosa. Valido esperimento di condivisione dello spirito associazionistico.



Come anticipato con l'ultimo Corriere del 2010 ha avuto luogo un interessantissimo soggiorno nella città di Venezia, dal 28 febbraio al 3 marzo, al quale hanno partecipato Soci e Dame che qui elenchia-



mo in semplice ordine alfabetico come si addice a persone che hanno il senso della disciplina nella "mente" e quello dell'amicizia nel "cuore": Andreuzzi Massimo e Paola, Cariglia Raffaele e Amalia, Carretti Giorgio e Angela Maria, Crostelli Roberto e Donatella, d'Ippolito Cesare e Christine, Di Vincenzo Antonio e Anna, Felicetti Alberto Maria e Anna, Gentili Vincenzo e AnnaMaria,



Stesso gruppo a Palazzo ducale

Guidi Achille e Grazia, Majorani Mario e Titti, Ortensi Franco e Rosaria, Parente Bruno e Teresa, Radogna Stefania, Tancredi Mario e Graziella, Tonini Rossana, Uliano Lucio e Lucia, Zandonà Arturo e Renata.

Scendere dalla veloce Freccia d'Argento di Trenitalia intorno alle 15 pomeridiane, raccogliere il bagaglio personale ed affacciarsi sul Canal Grande, nel tentativo di un primo imbarco senza disperdersi, sono sembrati momenti vibranti, come una sveglia annunciata per il bel-l'impegno da cui saremmo stati attesi.



Il lungo percorso per giungere dalla Stazione S. Lucia alla fermata San Zaccaria, la seconda di Piazza San Marco, nei pressi della sistemazione alberghiera (il palazzo Cornoldi ove hanno sede la Foresteria ed il Cir-



colo Ufficiali del Presidio Militare) ci fa gustare le bellezze architettoniche degli edifici veneziani. Mentre qualcuno già discute del coefficiente di portanza della sabbia sottostante che, imprigionata dalle palafitte, costituisce solida base alle splendide chiese ed ai magnifici palazzi, ci si accorge che Stefania non è nel gruppo. Sorpresa, meraviglia, preoccupazione perchè non si riesce a stabilire un utile contatto telefonico. Ma tutto si chiarisce quando all'arrivo si scopre che era giunta già prima, non sola ma con una parte del gruppo più esperta della "guida" e che questa, invece, non aveva conteggiata. Seguono tre



giorni densi di visite e di piccolo shopping, in condizioni meteo meno cattive del previsto, ma con un'alternanza di sole, freddo, vento e pioggia che ha ridotto la possibilità di andare alle isole più distanti (Murano, Burano, Torcello).

Una brava e colta guida vera, la dott.ssa Angela Lazzarotto, ci ha fatto ammirare l'intero patrimonio architettonico, pittorico e scultoreo di Palazzo Ducale, della Biblioteca Sansoviniana e del Museo Correr. Siamo "entrati" nelle vicende storiche di Venezia, dei Dogi e dei Capitani da Mar, attraverso il racconto, i richiami e le evidenze che la dott.ssa Lazzarotto ha sapientemente sintetizzato lungo



i percorsi effettuati. Ed è stato bello apprendere o meglio rinverdire il ricordo degli intrecci millenari che unirono Venezia con Bisanzio, dalla fondazione mitica della città lagunare fino alla caduta della Roma d'Oriente.

Venezia infatti nacque bizantina e così rimase fino al IX secolo. Man mano che la città lagunare assurgeva a potenza commerciale, lo stretto rapporto con Costantinopoli veniva meno, trasformando i vincoli di sudditanza in vincoli di alleanza. La guerra contro i Normanni nel XI, permise la completa emancipazione del Ducato di Venezia che addirittura un secolo dopo sfociò nella conquista di Costantinopoli. L'impero latino che nacque dalle ceneri di quello bizantino, venne costruito dalla grande abilità di Enrico Dandolo che permise a Venezia molti anni di dominio assoluto del commercio in Oriente. Si poteva così



dire che se Bisanzio era stata la 2^a Roma, Venezia era la 3^a Roma. Dopo la riconquista della loro antica capitale, i bizantini, si allearono con Genova in funzione anti-veneziana, e la situazione rimase pressoché invariata fino alla definitiva caduta di Bisanzio per mano turca nel 1453.

Ma veniamo alla Venezia ora visitata: il susseguirsi di grandi teleri con dipinti di Tiziano, di Tintoretto, del Veronese e di tanti altri, la Scuola Grande di San Rocco, le sculture, il monumento sepolcrale a Canova, hanno fatto ripennellare il pensiero dei convenuti con colori, sentimenti e storia. Così i Cavalli di San Marco e la Pala d'oro.

L'ultimo giorno è stato infatti arricchito dall'entusiastica compagnia della **Signora Appiani, presidentessa delle DDOO di Vicenza**, che ci ha guidati all'interno della Basilica ove la Pala d'oro "*espressione del genio di Bisanzio e del culto della luce, intesa come elevazione dell'uomo verso Dio*", posta sull'altare maggiore, è da tutti consi-



derata il gioiello più prezioso e più raffinato, che glorifica l'evangelista e ne racchiude le reliquie. L'intero soggiorno è stato peraltro caratterizzato dai carnavaleschi personaggi a passeggio sulla Riva degli Schiavoni. E poi che dire delle affascinanti immagini di gondole in attesa di turisti. Richiami di allegria, ma anche richiami ad un certo vivere del tempo dei Dogi, come quando siamo passati davanti ad una maschera che altro non era se non la buca vera per denunce anonime del tempo di allora. La conclusione di questo sintetico resoconto non può trascurare il sentito grazie dei Soci ANUA al Comando Presidio di Venezia, che ha consentito loro di essere ospiti nella bella struttura logistica militare di Palazzo Cornoldi, ed in particolare al Direttore Ten. Col. Raffaele Barcone.

Un po' di storia aeronautica

Nel mese di maggio

Da Roma a Napoli e Pisa in dirigibile

Maggio 1919: hanno inizio i collegamenti aerei tra Roma e Napoli e tra Roma e Pisa.

Vengono utilizzati i dirigibili M 1 ed M 19 della Marina Italiana. L'M 1 ha un volume di 12.100 mc., una lunghezza di 83 m. con un diametro di 17 ed è spinto da due Maybach da 250 cavalli ciascuno. Ogni aeronave trasporta 32 passeggeri e i collegamenti sono bi giornalieri.



Mostra aeronautica italiana

Maggio 1920: si apre a Milano, sul campo di aviazione di Taliedo la 1ª Mostra aeronautica del dopoguerra.

È organizzata dalla Lega Aerea Nazionale e numerosi sono i tipi di aerei presentati, alcuni piuttosto interessanti.



Vola lo Stirling

Maggio 1939: vola il prototipo del bombardiere Short Stirling.

Si tratta del primo quadrimotore a entrare in servizio nella RAF. Non avrà molto successo, a causa delle sue non brillanti caratteristiche in quota, dovute a una precisa specifica dell'Air Ministry: una limitata apertura alare per poterlo sistemare negli hangar esistenti. Motorizzato con quattro Bristol Hercules II radiali da 1.375 cavalli e armato con sei Browning da 7,7 (di cui quattro in coda), ha un carico massimo di 6.350 Kg. di bombe.

1.630 gli esemplari costruiti con motori da 1.590 o 1.650 cavalli.



Arriva il Corsair

29 maggio 1940: si alza in volo il prototipo del Vought XF4U-1 Corsair.

Durante i successivi collaudi, con un motore stellare Pratt & Whitney XR 2800 da 2.000 cavalli, l'aereo raggiunge la velocità di 650 Km/h: è il primo caccia americano a raggiungere tale velocità. Ottiene un grande successo, tanto che la linea costruttiva delle successive numerose versioni durerà per ben 11 anni, dimostrandosi il più valente caccia nel teatro del Pacifico, in quanto stabilisce il rateo di 11 a 1 abbattimenti nei riguardi dei giapponesi.

Nell'ultimo periodo di attività viene dotato di motori da 2.450 cavalli e raggiunge la velocità di 756 Km/h.

In totale vengono costruiti 12.571 esemplari.



Il prototipo del Corsair

Ecco il SIAI SM 95

8 maggio 1943: decolla per la prima volta il quadrimotore da trasporto civile SM 95.

Derivato da un progetto del 1937 deve sostituire il precedente trimotore S. 73 nelle linee atlantiche per il Sud America. Venne però impiegato in primis dalla Regia Aeronautica.

Con i suoi quattro motori Alfa Romeo 128 RC 18 da 860 cavalli raggiunge una velocità di crociera di 320 Km/h, l'autonomia, con 18 passeggeri, è di circa 4.000 Km.



L'SM 95 in servizio per l'A.M.

In questi mesi di primavera ricordiamo...

La sua costruzione ricalca quella classica SIAI dell'epoca: fusoliera in tubi d'acciaio rivestita in tela e ali in legno. Viene migliorato nel dopoguerra con motori più potenti e, utilizzato nelle rotte europee, può trasportare 38 passeggeri. Costruito in una ventina di esemplari, termina l'attività nel 1951 anche in seguito a gravi incidenti.

Nel mese di giugno

Il Ro. 41

16 giugno 1934: sull'aeroporto di Napoli Capodichino vola il prototipo dell'I-MAM Ro.41, pilotato da Nicolò Lana. Si tratta di un piccolo biplano monoposto con motore Piaggio P. VII C.45 da 390 cavalli, che dimostra ottime caratteristiche di salita e manovrabilità. Nato come caccia leggero, non viene inteso per tale ruolo, forse perché i tempi non sono maturi., tanto che il prototipo è abbandonato per parecchio tempo, ma successivamente viene riscoperto come aereo da addestramento caccia, che ne decreta il successo.



Costruito in ben 744 esemplari sia come monoposto che come biposto, opera con successo in numerose scuole di volo. Diviene anche famoso per il film sugli Accademisti "I tre aquilotti" con Alberto Sordi.

Carina Negrone

24 giugno 1935: la marchesa Carina Negrone conquista il primato mondiale femminile di quota.

A bordo del biplano Caproni Ca.113bis la Negrone, decollata dall'aeroporto di Guidonia alle porte di Roma, raggiunge i 12.043 metri di altitudine.

Il biplano Caproni è un velivolo munito di un motore Pegasus da 1.100 cavalli con una grande elica quadripala, appositamente costruito per salire ad alte quote.



È la volta del Wellington

15 giugno 1936: spicca il volo il prototipo del primo bombardiere pesante inglese ancorché bimotore. Si tratta del Vickers Wellington, aereo caratterizzato da una struttura interamente "geodetica", cioè ad elementi incrociantsi tra di loro che ne assicurano una robustezza unita alla leggerezza. Motorizzato con due radiali Bristol Pegasus XVIII da 1.000 cavalli, può portare un massimo di 2.040 Kg. di bombe ed è armato con 5 mitragliatrici da 7,7, (due nel muso e due in coda, più una ventrale). Verrà usato con successo in tutti i fronti, specie nella prima fase di guerra.



La costruzione geodetica delle fusoliere del Wellington

L'Esse Emme 84

5 giugno 1940: dall'aeroporto di Venegono vola il prototipo del Savoia Marchetti SM 84, pilotato da Alessandro Passalacqua. È un trimotore da bombardamento che dovrebbe essere il miglioramento dell'S.79. Rivelerà invece molti difetti che lo renderanno male accetto dagli equipaggi e sarà protagonista di numerosi incidenti. Potenziato da tre motori Piaggio XI da 1.000 cavalli, è armato con 4 mitragliatrici da 12,7 e può portare 1.000 Kg. di bombe o un siluro con cinque uomini d'equipaggio. Verrà comunque prodotto in numerosi esemplari.



L'Hellcat

26 giugno 1942: si alza in volo il primo dei quattro prototipi del Grumman XF6F-1 Hellcat. Con un motore Wright R-2600-10 da 1.700 cavalli viene subito dopo rimotorizzato con un R-2800-10 da 2.000 cavalli, potenza necessaria per controbattere gli aerei giapponesi. A bordo della portaerei Yorktown gli Hellcats entrano in azione per la prima volta il 31 agosto 1943, dimostrandosi subito all'altezza della situazione. Gli Hellcats vengono dotati di vari armamenti, ma quello più comune è costituito da sei mitragliatrici alari da 12,7 mm.



Un Hellcat della serie

L'avvocato risponde

Nel corso della recente gita a Venezia effettuata da alcuni soci romani dell'ANUA, il Gen. A. P., prendendo lo spunto da fatti realmente accaduti ed assurdi all'onore della cronaca, ha introdotto il discorso sulle differenze esistenti tra l'istituto della calunnia e quello della diffamazione sollecitando, da parte dell'avvocato ed a beneficio non solo dei presenti ma di chiunque ne fosse interessato, una risposta scritta.

Riteniamo utile esporre quanto previsto dal Codice Penale:

Art. 368 c.p.: CALUNNIA

Chiunque, con denuncia, querela, richiesta o istanza anche se anonima o sotto falso nome, diretta all'Autorità Giudiziaria o ad altra Autorità che a quella abbia obbligo di riferire, incol-



pa di un reato taluno che egli sa innocente, ovvero simula a carico di lui le tracce di un reato, è punito con la reclusione da due a sei anni.

Art. 594 c.p.: INGIURIA

Chiunque offende l'onore o il decoro di una persona presente è punito con la reclusione fino a sei mesi o con la multa fino ad € 516.

Art. 595 c.p.: DIFFAMAZIONE

Chiunque, fuori dei casi indicati nell'articolo precedente, comunica con più persone, offende l'altrui reputazione, è punito con la reclusione fino a un anno o con la multa fino ad € 2.065.

Avv. Massimo G. Andreuzzi

Cooperative edilizie

Con i precedenti comunicati abbiamo dato notizia delle iniziative intraprese dalla nostra Associazione con riguardo alla possibilità di poter partecipare alla costituzione di cooperative edilizie, oppure di poter acquistare appartamenti facenti parte di cooperative già costituite e con immobili in fase di avvio o già in corso di costruzione. In relazione all'impegno assunto di fornire periodicamente notizie in ordine alle possibilità che progressivamente si vanno maturando, siamo in grado di dare notizie di due importanti opportunità, veramente allettanti, per fabbricati in Ciampino e in Roma, zona Boccea, di cui avevamo fatto cenno nei precedenti comunicati.

CIAMPINO: È stata assegnata l'area per la costruzione di un edificio alla Cooperativa "Giusfra" nel Piano di Zona "Mura dei Francesi (Via dei Laghi)" ed entro il mese di settembre avranno inizio i lavori. Altra assegnazione è stata attribuita in favore di un'ATI di due Imprese, per la costruzione di un fabbricato, ma l'inizio lavori, è previsto non prima di un anno.

• **Tipologie Unità Immobiliari:** Entrambe le iniziative edilizie sono costituite da diverse unità immobiliari la cui tipologia è determinata dalle relative superfici. I tagli tipo saranno di mq. 65 oppure di mq. 55, entrambi di superficie netta ("S.U.R."), a prezzi convenzionati con il Comune.

a) **Unità abitativa** di circa mq.74 lordi, pari a **mq. 65 di Superficie Utile Residenziale ("S.U.R.")** composta da due camere da letto di 14 mq. e di 9 mq., soggiorno-pranzo di 24 mq. doppi servizi, cucina, corridoio e disimpegno per mq. 18 circa. A tale superficie residenziale vanno sommati altri **mq. 58 di Superficie Utile non Residenziale ("S.U. non R.")** costituita da: - quota parte di organismo abitativo (androni ingresso, sca-



le, pianerottoli, ecc) a carattere condominiale; - da balconi o logge, da cantina e posto auto, quest'ultimi ubicati nel piano interrato, a pertinenza esclusiva dell'appartamento.

Quindi, la **Superficie Complessiva Residenziale ("S.C.R.")**, determinata da mq. 65 "S.U.R." + mq. 35 S.U. non R. (mq. 58 x 0,60 = mq. 35), corrisponde a mq. 100.

b) **Unità abitativa** di circa mq. 62 lordi, pari a **mq. 55 di "S.U.R."**, composta da due camere da letto di 14 mq. e di 9 mq., soggiorno-pranzo di 20 mq. con angolo cottura, bagno, disimpegno quest'ultimi per mq. 12. A tale superficie residenziale vanno sommati altri **mq. 50 di "S.U. non R."** costituita da:

- quota parte di organismo abitativo (androni ingresso, scale, pianerottoli ecc) a carattere condominiale;
- balconi/logge, dalla cantina e il posto auto, quest'ultimi ubicati nel piano interrato, a carattere esclusivo dell'alloggio;

Quindi la **S.C.R.**, determinata da mq. 55 di **S.U.R.** + mq. 30 di **S.U. non R.** (mq. 50 x 0,60 = mq. 30), corrisponde a mq. 85.

• **Prezzo Massimo di Cessione:** Il prezzo massimo di cessione ("P.M.C.") attuale è stato individuato **provvisoriamente in € 2.500,00 al mq. di "S.C."**.

ROMA -BOCCEA: In corso di costruzione in edilizia privata ma in convenzione con il Comune di Roma tre palazzine da parte di un'impresa bolognese in Via Gorlago - zona Casal del Marmo.

Le palazzine, che sorgono a circa un chilometro dall'entrata nel G.R.A., sono divise in due comparti - denominati "comparto 25" e "comparto 26" - ed hanno appartamenti di vari ta-

gli dotati di soffitta. A parte possono essere acquistati box. La consistenza dei comparti sono per il "25" una palazzina singola di 18 appartamenti, mentre per il "26" due palazzine contigue ma distanziate, rispettivamente di 12 e 24 appartamenti. Tutti gli appartamenti al piano terra dispongono di giardini anche di ampie dimensioni, oltre che di balcone.

Vi sono piccole differenze di prezzo a seconda che gli appartamenti siano al primo o al secondo piano come pure per l'esposizione.

Le metrature in "Superficie Utile Residenziale" netta variano:

- per il "comparto 25" - palazzina singola - da mq. 42 a mq. 68. I relativi prezzi variano, per gli appartamenti a piano terra, tutti con giardino oltre che balcone, da € 201.700 per il taglio più piccolo (giardino di mq. 118 e balcone di mq. 16,50) ad € 311.300 per quello più grande (giardino di mq. 234 e balcone di mq. 14), mentre per quelli al primo ed al secondo piano da € 181.300 il più piccolo ad € 297.600 per i più grandi. Il costo dei box varia da un minimo di € 24.100 per mq. 13 ad un massimo di € 36.900 per mq. 20,25, tutti di superficie netta.

- per il "comparto 26" palazzina 1, ventiquattro appartamenti da mq. 37 a mq. 55,50. I relativi prezzi variano, per gli appartamenti a piano terra tutti con giardino oltre che balcone, da € 169.900 per il taglio più piccolo (giardino di mq. 83 e balcone di mq. 9) ad € 250.800 per quello più grande (giardino di mq. 176,50 e balcone di mq. 11), mentre per quelli al primo ed al secondo piano da € 164.800 il più piccolo (mq. 40,50) ad € 242.200 i più grandi.

- palazzina 2, dodici appartamenti da mq. 40,5 a mq. 53,50. I relativi prezzi variano, per gli appartamenti a piano terra tutti con giardino oltre che balcone, da € 263.800 per il taglio più piccolo (giardino di mq. 100,50 e balcone di mq. 11,50) ad € 337.000 per quello più grande (giardino di mq. 138 e balcone di mq. 10,50), mentre per quelli al primo ed al secondo piano da € 174.000 il più piccolo a € 239.500 per i più grandi.

Il costo dei box relativi ad entrambe le palazzine varia da un minimo di € 23.500 per mq. 14,24 ad un massimo di € 32.600 per mq. 18,50, tutti di superficie netta.

Le modalità di pagamento dei singoli appartamenti sono così articolate:

- adesione € 500;
- iscrizione € 4.500 da versare 10 giorni dopo l'adesione alla cooperativa;
- 1° acconto € 15.000 pari al 10% del costo dell'appartamento dopo 30 gg. dalla iscrizione alla cooperativa;
- 2° acconto € 15-25.000 pari ad altro 10% del costo, entro 30 gg. da inizio lavori;
- saldo mediante mutuo o per contanti.

* * *

Per maggiori informazioni e per prendere visione delle planimetrie degli appartamenti e dell'ubicazione dei fabbricati ci si può rivolgere 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.

Lettere al Direttore



Da una interessante lettera al Direttore del Socio Onorario, Generale Antonio Melchiorre

Premesso che il numero dei soci è fondamentale per la vita dell'A.N.U.A., come del resto per ogni associazione, deve assai preoccuparci il fatto che non solo la consistenza dei tesserati è di assai difficile incremento, ma addirittura con fatica riusciamo a non far diminuire la quantità dei soci stessi. Le perdite, infatti, per decessi o dimissioni non sempre sono compensate dalle nuove iscrizioni. Abbiamo perciò cercato di contrastare questo fenomeno così importante, proponendoci di incrementare il proselitismo raccomandandolo a livello centrale, di sezione e personale. A tale scopo la Presidenza Nazionale alcuni anni fa indirizzò una richiesta ai Comandi di Regione Aerea perché cortesemente fornissero alle sezioni dell'A.N.U.A. ubicate nei rispettivi territori un elenco degli Ufficiali prossimi al pensionamento ai quali poter rivolgere l'invito di iscriversi. Poiché, almeno a Milano, non fu possibile ottenere tali elenchi perché fu obiettato che fornire gli indirizzi avrebbe potuto considerarsi una violazione delle singole privacy, molti di questi Ufficiali furono ugualmente raggiunti servendosi delle conoscenze personali di alcuni soci della Sezione.

Ma, a parte la via intrapresa per contattare i singoli pensionandi, rimase la delusione di una scarsa risposta positiva. Pur compiacendosi che nel corrente anno si abbiano i predetti elenchi, rimane il dubbio sul successo di questa forma di proselitismo. E dunque ecco la mia proposta che dovrebbe unire l'invito all'iscrizione oltre che ai poco disponibili elementi che lasciano il servizio perché vecchi, anche e soprattutto ai giovani neo Ufficiali. Previo contatto con il Comando dell'Accademia Aeronautica si potrebbe inviare gratuitamente la tessera e lo Statuto dell'A.N.U.A. agli Aspiranti che a fine anno scolastico (luglio-settembre) supereranno gli esami per la loro nomina a Sottotenente. Penso che questi ragazzi dovrebbero sentirsi lusingati di essere invitati a far parte di un'Associazione Ufficiali di illustre storia aeronautica. Per quanto riguarda la gratuità del primo periodo di tesseramento non dovrebbero esserci preoccupazioni se si considera che, per vecchia consuetudine, i tesserati dell'ultimo trimestre sono esentati dal pagamento della quota sociale dell'anno in corso.

Un simpatico esempio dell'eterna rivalità tra aviatori e marinai: AERONAUTICA-MARINA 1-0

S fogliando le pagine interne de' "IL MESSAGGERO DI RODI" del 6 giugno 1938, anno XVI E.F. - quotidiano ideato, scritto e stampato nella capitale del Dodecaneso italiano in cui erano riportate, in lingua italiana e greca, le principali notizie internazionali e locali - abbiamo appreso che il primo incontro del Campionato Militare di calcio, indetto fra le Forze Armate dislocate sull'Isola delle Rose (R. Aeronautica, R. Marina, 9° Reggi-



Il Castello del Gran Maestro dei Cavalieri di Rodi, ristrutturato dagli italiani nel 1940

mento Fanteria "Regina", Reali Carabinieri, Regia Guardia di Finanza, Fascio di Rodi) e svoltosi nel nuovo stadio *dell'Arena del Sole*, aveva visto il successo della squadra della Regia Aeronautica su quella della Regia Marina per 1 a 0. Alla presenza di esponenti del Governo delle Isole Italiane dell'Egeo, di funzionari governativi e di un folto pubblico stipato in ogni ordine di posti, composto per lo più da uno stuolo di graduati e ufficiali delle due armi, le squadre erano scese in campo nelle seguenti formazioni:

AERONAUTICA:

*Mottes; Li Vigni, Fasano;
Astruci, Meneghini, Cannarsa;
Prandini, Sacco, Mariani, Argentieri, Capurso.*

MARINA:

*Monteleone; Garberoglio, Salvador;
Bernardis, Fugazzaro, Mantegazza;
Alaugar, Santacaterina, Pignatelli, Vairano, Venoso.*

La vigilia era trascorsa sotto i più lieti auspici per lo spirito di emulazione che era stato manifestato, in varie occasioni, attraverso le dichiarazioni dei contendenti, ma la partita, contraddistinta dal continuo intervento dell'arbitro a causa della incontenibile vigoria degli atleti, non aveva completamente soddisfatto sul piano del gioco, a seguito delle ripicche e delle durezza che i calciatori avevano manifestato durante i 90 minuti regolamentari. La squadra della R. Marina, scesa in campo con i favori del pronostico, aveva dato vita ad una contesa contrassegnata da un gioco velocissimo di scambi di massima precisione, tale da impegnare e disorientare seriamente la squadra delle aquile e si deve ad una serie di tempestivi interventi dell'estremo di-

fensore Mottes, non ultima la spericolata parata sui piedi dell'accorrente centravanti Pignatelli al 5* del primo tempo, se la R. Aeronautica era riuscita a mantenere intatta la propria rete. Sugli spalti le opposte tifoserie si erano fronteggiate a suon di slogan e caldi incitamenti alla propria squadra, manifestando in più riprese il sottile antagonismo sempre esistente fra le due forze armate: più fragorosi e coinvolgenti quelli degli avieri, in numero superiore rispetto ai marinai, se non altro per la vicinanza dei due Aeroporti di Maritza e di Gadurrà, rispetto alla minuscola rappresentanza marinaresca dislocata unicamente nel Comando della R. Marina. È ovvio che qualora l'incontro si fosse svolto nell'isola di Lero, munitissima base navale, il rapporto di forza "vocale" sarebbe stato preponderante per la Marina. Con il trascorrere del tempo, però, il predominio dei marinai andava scemando dimodochè i rappresentanti della Forza Aerea, riordinate le fila, avevano preso il controllo delle operazioni muovendo al contrattacco. Giungeva, infine, il goal della vittoria: al 38° minuto del primo tempo, un preciso traversone del mediano Cannarsa veniva raccolto di testa dall'ala sinistra Capurso che trafiggeva di giustezza l'incolpevole Monteleone. Il tripudio si fece assordante e la folta rappresentanza dell'Arma Azzurra, librandosi al vento i berretti e le bustine, trasformò la "bomboniera" dello Stadio del Sole in un piccolo "Maracanà". La ripresa scorreva veloce nel vano tentativo operato dalla R. Marina di riaggiuntare il pari, ma il risultato, rimasto in bilico fino al fischio di chiusura, restò immutato per la gioia degli aviatori che potevano così incamerare i primi due punti del Torneo. Il deflusso degli spettatori avvenne senza incidenti nonostante qualche "pepato" riferimento all'esito dell'incontro effettuato dai militari dell'Aeronautica nei confronti degli sconfitti, i quali, bloccati nelle loro corriere, erano stati costretti ad assistere alla sfilata fuori programma della squadra dei vincitori, issati sulle spalle di qualche nerboruto aviatore.

Massimo G. Andreuzzi



In primo piano: Gen. Ulisse Longo ed altri, alla presenza del Governatore Amm. Inigo Campioni

Pillole di vita A.M.

di F. Berra

*L'aquila vola sola,
i corvi a schiere.
Lo sciocco ha bisogno di compagnia,
il saggio di solitudine.*

* * *

*I piloti pazzi possono chiedere di
essere esonerati dal volo.
I piloti che chiedono di essere esonerati
dal volo non sono pazzi.*
(Comma 22)

* * *

*Loro correranno sino a quando
lasceranno il solco su queste pietre
o sino a quando cadranno esausti.
(1960: Ufficiale d'inquadramento
del Turbine II di cui non faccio il nome)*

* * *

*Ricognizione aerea:
leader da n.4: campagnola ore 3 più bassa.*

* * *

*Corpo che in alto sale
al basso tende.*
(Leonardo Da Vinci?)

* * *

Atterrammo nello scroscio con la solita eleganza.
(G. D'Annunzio)

* * *

*Secondo alcuni testi di Tecnica Aeronautica,
il calabrone non può volare a causa della forma e
del peso del proprio corpo in relazione
alla superficie alare.
Ma il calabrone non lo sa e perciò continua a volare.*
(Igor Sikorsky)

*Chi avesse pillole, anche scadute, nei cassetti
può inviarle a ferdinando.berra@libero.it*

INNO DI MAMELI

Fratelli d'Italia

L'Italia s'è desta;
Dell'elmo di Scipio
S'è cinta la testa.
Dov'è la Vittoria?
Le porga la chioma;
Ché schiava di Roma
Iddio la creò.
Stringiamci a coorte!
Siam pronti alla morte;
Italia chiamò,

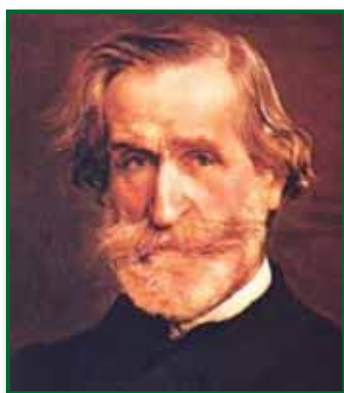
Noi fummo da secoli
Calpesti, derisi,
Perché non siam popolo,
Perché siam divisi.
Raccolgaci un'unica
Bandiera, una speme;
Di fonderci insieme
Già l'ora suonò.
Stringiamci a coorte!
Siam pronti alla morte;
Italia chiamò,

Uniamoci, amiamoci;
L'unione e l'amore
Rivelano ai popoli
Le vie del Signore.
Giuriamo far libero
Il suolo natio:
Uniti con Dio,
Chi vincer ci può?
Stringiamci a coorte!
Siam pronti alla morte;
Italia chiamò,

Dall'Alpe a Sicilia,
Dovunque è Legnano;
Ogn'uom di Ferruccio
Ha il core e la mano;
I bimbi d'Italia
Si chiaman Balilla;
Il suon d'ogni squilla
I Vespri suonò.
Stringiamci a coorte!
Siam pronti alla morte;
Italia chiamò,

Son giunchi che piegano
Le spade vendute;
Già l'Aquila d'Austria
Le penne ha perdute.
Il sangue d'Italia
E il sangue Polacco
Bevé col Cosacco,
Ma il cor le bruciò
Stringiamci a coorte!
Siam pronti alla morte;
Italia chiamò.

Fratelli d'Italia



Verdi



Mameli



Novaro

Dobbiamo alla città di Genova Il Canto degli Italiani, meglio conosciuto come Inno di Mameli. Scritto nell'autunno del 1847 dall'allora ventenne studente e patriota Goffredo Mameli, musicato poco dopo a Torino da un altro genovese, Michele Novaro, il Canto degli Italiani nacque in quel clima di fervore patriottico che già preludeva alla guerra contro l'Austria. L'immediatezza dei versi e l'impeto della melodia ne fecero il più amato canto dell'unificazione, non solo durante la stagione risorgimentale, ma anche nei decenni successivi. Non a caso Giuseppe Verdi (10 ottobre 1813/27 gennaio 1901), nel suo Inno delle Nazioni del 1862, affidò proprio al Canto degli Italiani - e non alla Marcia Reale - il compito di simboleggiare la nostra Patria, ponendolo accanto a God Save the Queen e alla Marsigliese.

L'Inno delle Nazioni è una composizione densa di significati che, per certi versi guarda al futuro. Il testo fu scritto da Arrigo Boito per una cantata che rappresentava l'Italia in occasione dell'Esposizione Universale di Londra del 1862. È una poesia che esalta la fratellanza individuando nella guerra 'quel bièco fantasma' che distrugge tutto ma che può essere superato con la fratellanza tra i popoli. Quello del ripudio della guerra è uno dei fondamenti della nostra attuale Costituzione, uno dei cardini principali della nostra stupenda Carta che regola i diritti ed i doveri di tutti i cittadini.

Fu quasi naturale, dunque, che il 12 ottobre 1946 l'Inno di Mameli divenisse l'inno nazionale della Repubblica Italiana.

Goffredo Mameli nasce a Genova il 5 settembre 1827. Studente e poeta precocissimo, di sentimenti liberali e repubblicani, aderisce al mazzinianesimo

nel 1847, l'anno in cui partecipa attivamente alle grandi manifestazioni genovesi per le riforme e compone Il Canto degli Italiani. D'ora in poi, la vita del poeta-soldato sarà dedicata interamente alla causa italiana: nel marzo del 1848, a capo di 300 volontari, raggiunge Milano insorta, per poi combattere gli Austriaci sul Mincio col grado di capitano dei bersaglieri. Dopo l'armistizio Salasco, torna a Genova, collabora con Garibaldi e, in novembre, raggiunge Roma dove, il 9 febbraio 1849, viene proclamata la Repubblica. Nonostante la febbre, è sempre in prima linea nella difesa della città assediata dai Francesi: il 3 giugno è ferito alla gamba sinistra, che dovrà essere amputata per la sopraggiunta cancrena. Muore d'infezione il 6 luglio, alle sette e mezza del mattino, a soli ventidue anni. Le sue spoglie riposano nel Mausoleo Ossario del Gianicolo.

Michele Novaro nacque il 23 ottobre 1818 a Genova, dove studiò composizione e canto. Nel 1847 è a Torino, con un contratto di secondo tenore e maestro dei cori dei Teatri Regio e Carignano. Convinto liberale, offrì alla causa dell'indipendenza il suo talento compositivo, musicando decine di canti patriottici e organizzando spettacoli per la raccolta di fondi destinati alle imprese garibaldine. Di indole modesta, non trasse alcun vantaggio dal suo inno più famoso, neanche dopo l'Unità. Tornato a Genova, fra il 1864 e il 1865 fondò una Scuola Corale Popolare, alla quale avrebbe dedicato tutto il suo impegno. Morì povero, il 21 ottobre 1885, e lo scorcio della sua vita fu segnato da difficoltà finanziarie e da problemi di salute. Per iniziativa dei suoi ex allievi, gli venne eretto un monumento funebre nel cimitero di Staglieno, dove oggi riposa vicino alla tomba di Mazzini.

Agli eroi del cielo

Il Corriere dell'Aviatore si onora di offrire alla lettura una nuova poesia di **Alberto Maria Felicetti** che, nella semplicità di parole pregne di sentimento, sa cogliere e tradurre valori e pensieri di quanti nello Spazio hanno donato la propria vita per un ideale.

SPAZIO

*Sublime
desiderio della mente
imprigionata
nel labirinto senza pace
di questo mondo,
voglia di squarciare le nubi
che annebbiano il pensiero,
di andare incontro al sole,
di ardere
di librarsi
verso l'infinita bellezza,
l'eterna dimora di coloro
che si perdettero
negli abissi del cielo
per tornare angeli,
eroi dimenticati,
voglia di varcare
i confini del tempo,
di spogliarsi
della dimensione umana
per lasciarsi trasportare
come piume
da un vento carezzevole
dove non arriva
l'urlo del dolore.*

La particolarità della poesia e la cadenza temporale della sua pubblicazione riporta alla mente un grande fra gli eroi del cielo che, il 19 giugno 1918, precipitava con l'aereo in fiamme, nel corso di una missione di mitragliamento a bassa quota, sopra Colle Val dell'Acqua, sul Montello (tra Nervesa della Battaglia e Giavera del Montello). Era **Francesco Baracca**, abbattuto probabilmente da un colpo di fucile sparato da terra, mentre con il suo SPAD S. VII sorvolava le trincee austriache.

Francesco Baracca nato a Lugo di Romagna il 9 maggio 1888, è stato un asso dell'aviazione italiana e medaglia d'oro nella prima guerra mondiale. Gli vengono attribuite

34 vittorie aeree. Si dice avesse come codice di comportamento: *Abbatte il nemico, salvargli la vita portandolo sul proprio aereo e stringergli la mano anche se fatto prigioniero.*



Monumento di Nervesa a Baracca



Ripresa artistica dello SPAD S. VII

Diario a puntate di un ex allievo dello Sparviero II

(2ª puntata)

del Gen. Giuseppe Verderame

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 ed il Col. Calisti, l'organizzatore del corso.

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. Iniziammo così la nostra avventura da Ufficiali, un po' disillusi e demoralizzati; eravamo passati dall'essere considerati il top dell'Aeronautica, coccolati ed addestrati, ad essere al più basso grado di Ufficiali imbranati e per di più quasi falliti, in quanto non piloti. Capii immediatamente, insomma, che eravamo figli di un Dio minore, in quanto solamente il ruolo naviganti (piloti) era ritenuto l'élite e, tra questa élite, il top spettava ai piloti di Jet. Il giorno successivo fummo accompagnati all'Ispettorato, dove fummo ricevuti dal Gen. SA Giovannozzi e dal Col. Calisti. Il Gen. Giovannozzi ci fece un breve discorso spiegandoci che:

- la presenza di ben cinque ufficiali provenienti dall'accademia costituiva un segno molto positivo

dell'importanza che l'AMI dava al settore delle telecomunicazioni ed un fattore molto qualificante al corso;

- i nostri insegnanti sarebbero stati quasi tutti Ufficiali Ing. di alto tasso culturale, molti dei quali insegnavano anche alla Sapienza di Roma.

Esortò noi dell'Accademia, pertanto, ad impegnarci perché la specializzazione che avremmo ottenuta sarebbe stata considerata di grande valenza

nel prosieguo della carriera. Ormai avevo capito che avrei ascoltato parecchie volte questo tipo di discorso; per cui quando il Gen. Giovannozzi mi chiese se ero contento di essere stato scelto (sic!) a frequentare cotanto corso, molto educatamente gli feci osservare che in Accademia ci avevano promesso ben altro e quindi non ero particolarmente onorato. Il Gen. Giovannozzi si dimostrò alquanto innervosito e bofonchiò che la nuova gioventù era da considerare senza valori e ci chiamò "gioventù bruciata". Incominciammo, così, a frequentare i primi due mesi propedeutici, che, come detto, dovevano darci una base culturale comune. Infatti, oltre a noi dell'accademia, il corso era costituito da altri

Ufficiali di complemento, che avevano da poco vinto un concorso interno per Ufficiali in SPE e, quindi, provenivano da varie specializzazioni. Ricordo in particolare *Ciro Zampani*, *Fortunato Balbi*, *Giuseppe Caggiani* perché li frequentai molto per averli incrociati durante le mie varie destinazioni: *Ciro Zampani* e *Fortunato Balbi* a *Vicenza* e *Roma*, *Caggiani* a *Bari*. Facevano parte di quel corso anche il *Magg. Tartaglione* ed il *Ten.*



Renganeschi; tutti di una certa età. Indubbiamente con più anni di servizio alle loro spalle. La prima settimana propedeutica si dimostrò immediatamente indigesta perché dovevamo svegliarci di mattina prestissimo, prendere (a spese nostre) i mezzi pubblici, recarci al Palazzo delle Civiltà ed assistere alle lezioni. Un bel giorno, approfittando della presenza del Col. Calisti, mi alzai in piedi dal mio banco e chiesi militarmente di poter parlare liberamente, cosa che mi fu concessa. Approfittai, immediatamente, per esprimere tutta la mia amarezza per il trattamento che stavamo ricevendo e per la scarsa considerazione, in netto contrasto per quanto ci avevano insegnato in accademia e alle parole proferite dal Gen. Giovannozzi: eravamo stati sistemati in modo non consono al nostro stato, percepiamo uno stipendio inferiore a quello di altri nostri compagni di corso in forza ai reparti (infatti V. Pizzuti, in forza a Grazzanise percepiva, oltre lo stipendio, anche un assegno integrativo che teneva conto che come aspiranti percepiamo uno stipendio da M.llo, superiore a quello da S.Ten. di prima nomina), dovevamo pagarci le spese da Ciampino all'EUR. In sintesi dovevamo fare la fame per cui preferivo dare le dimissioni e tornarmene a casa (indubbiamente un bluff), dove avrei trovato sicuramente un pasto caldo e l'amore dei miei. Federico, spaventato dalle mie parole, cercò in tutti i modi di calmarmi, senza riuscirci. Smisi, finalmente, sicuro che sarei stato punito. Ma, con mia grande sorpresa, sembrò che il Col. Calisti si fosse calato con grande attenzione, nella nostra situazione. Infatti mi consigliò di calmarmi e ci promise che si sarebbe dato da fare per cercare di risolvere i problemi da me presentati; e così fece. Ottenemmo l'assegno integrativo (una svista dell'Ufficio Amministrativo), ci venivano rimborsate le spese dei mezzi pubblici e, con nostra grande soddisfazione, ci fu data una certa libertà e dovezia di permessi, per tutta la durata dei due mesi propedeutici. Di questa situazione ne beneficiammo in modo particolare io, Zeni e Fasciglione; io e Zeni perché ci recavamo spesso a Salerno, dove Giorgio aveva Marinella, io la ragazza e gli amici; Franco Fasciglione a Taranto, dove lo aspettava Realina, la sua ragazza, che poi diventò sua moglie. Iniziò, così, un teatrino a cui si adeguarono i nostri superiori; ossia chiudevano un occhio alle nostre marachelle ed ai nostri giochetti. Di volta in volta, ed abbastanza spesso, io e Giorgio ci assentavamo qualche venerdì, coperti dalla classe

che ci riportava presenti, allo scopo di avere un lungo week-end da trascorrere a Salerno: il giovedì pomeriggio, al termine delle lezioni, ci precipitavamo alla stazione Termini e prendevamo il treno per Napoli e da quì il treno per Salerno. Come spesso succedeva il treno arrivava con un po' di ritardo, per cui più di una volta perdevamo la coincidenza. In effetti il treno da Roma a Napoli arrivava su di un binario proprio adiacente a quello da cui partiva il treno per Salerno; bastava uscire da una porta sinistra, attraversare un binario e trovarsi sul treno. Per essere ligi al dovere ci precipitavamo a percorrere il lungo marciapiede, ma invano. Un bel giorno cercai di convincere Giorgio a contravvenire a tale divieto, ma lui imperterrito (era molto ligio) non mi seguiva e, regolarmente, perdeva il treno. Tale situazione durò finché i superiori non si resero conto che gli accademisti rendevano molto meno di quanto ci si era aspettato; infatti non seguivano seriamente le lezioni e non si applicavano più di tanto. Il nostro Direttore del corso, Col. Calisti, ci riunì, in disparte, e ci pregò di impegnarci un po' di più ed aggiunse che se avessimo ottenuto ottimi risultati (importanti anche per la sua carriera) ci avrebbe aiutato a farci assegnare, laddove possibile, alla sede desiderata. La chiacchierata servì ad instaurare una collaborazione reciproca che sfociò in una specie di accordo: noi accademisti avremmo contribuito alla buona riuscita del corso, ricevendo come contropartita la possibilità di scegliere, a fine corso, la destinazione più gradita. Per non sprecare inutili energie noi cinque dello Sparviero ci riunimmo per decidere il grado di coinvolgimento. Come al solito, dopo una lunga discussione decidemmo di lasciare che decidesse la sorte. Prendemmo un berretto, nel quale furono messi cinque bigliettini, numerati da 1 a 5 (indicanti il grado di impegno). Il numero 1 fu estratto da Samuele Nascetti, il mio numero (se ricordo bene fu il 4). Samuele mantenne l'accordo e, come previsto, fu il primo del corso, mentre noi altri dello Sparviero ci classificammo nei primi 10 posti. Terminato il corso fummo inviati a casa per una breve vacanza. Le vacanze sono finite ed al sottoscritto arriva il telegramma con l'ordine di raggiungere Gioia del Colle, sede della destinazione definitiva. Ancora una volta ci ero cascato. Avevo chiesto una cosa e me ne era stata ammannita un'altra. Mi convinsi che facevo ormai parte di un'altra Aeronautica, che comunque continuavo ad amare.

Teatro... che passione

Una Compagnia amatoriale nella quale recitano ben quattro Soci ANUA: Gaetano Zaffiro, Ida Baratta, Giacomo Lanza e Gino Berardi

Domenica 20 Marzo, alle ore 17,30, al Teatro Ponchielli di Latina, replica della grande commedia napoletana firmata De Filippo, nella messa in scena della Associazione Culturale "Teatro... che passione!": "Sabato, domenica e lunedì", per la regia di Luciana Peritore. In scena, un gruppo di attori, in parte consolidato (e che già in passato si è cimentato con successo con testi sia di Eduardo che di Peppino), in parte alla prima esperienza. La commedia, in tre atti, resa famosissima dal film omonimo con Luca De Filippo e Sofia Loren, è un affresco dell'Italia post bellica ma soprattutto è una fotografia della famiglia, numerosa e patriarcale. Al centro della scena, Donna Rosa, che prepara il rito domenicale del pranzo con la famiglia che le gira intorno, rumorosa e vivace, eccetto Peppino, suo marito, cupo e penseroso. Tra i due coniugi c'è, infatti, un'ombra di risentimento e d'insofferenza: il motivo del malumore reciproco, il pubblico lo scoprirà solo alla fine, il lunedì appunto. L'approccio di tutti, Regista, Attori, Tecnici, verso questo copione, ha richiesto quel giusto timore reverenziale

La Compagnia Teatro
Che Passione
Presenta
SABATO, DOMENICA E LUNEDÌ
Di E. De Filippo
Con:
Antonio Quartararo
Laura Lucignano
Adriana Orsini
Ernesto Petruccio
Gaetano Zaffiro
Ida Baratta
Aldo Giannetti
Mattia Impagliazzo
Adele Naimoli
Pier Luigi Adamo
Gino Berardi
Rosaria Versienti
Simone Fabiani
Laura Loi
Giacomo Lanza
Emilio Saccoccia
Salvino Caltagirone
Peppino Priore
Rosa Priore
Zia Alenè
Antonio Piscopo
Rag. Ianniello
Elena Ianniello
Raffaele Priore
Rocco
Giulianella
Federico
Roberto
M. Carolina
Attilio
Virginia
Dott. Ceferola
Michele
Cattello il sarto
Regia di:
Luciana Peritore
Scena di: Antonio D'Arango e Giuliano De Simone
Direttore di scena: Rosaria Versienti
Costumi: Lidia Ivori
Info: 339 5795838

che si deve avere quando si affronta un tale capolavoro del teatro Italiano. La regia, conscia di tutto ciò, ha con grande umiltà preso per mano gli attori aiutandoli in un lavoro interpretativo di immersione nelle varie sottolineature psicologiche in cui i personaggi vivono le vicende. Grande lo sforzo dunque di trovare l'equilibrio nel "raccontare" brillantemente le vicende quotidiane di una famiglia piccolo-borghese degli anni sessanta. Il rappresentare con umiltà di intenti "Sabato domenica e Lunedì" è anche un modo semplice, da parte di una compagnia amatoriale, di rendere omaggio al grande commediografo napoletano, maestro di Regia ed insuperabile attore. La Redazione del Corriere dell'Aviatore, presente alla splendida rappresentazione, si è compiaciuta con i bravissimi attori che pur non professionisti hanno saputo interpretare brillantemente i personaggi, coinvolgendo a pieno gli spettatori, in un Teatro colmo in ogni ordine di posti.

L'ANUA si compiace con la brillante regista della commedia, Signora Zaffiro (3^a da sin. sedute).



...in decollo con il Panavia Tornado dell'A.M.I.

Nel pur vasto orizzonte, nazionale ed europeo, dell'editoria specializzata aeronautica ha spiccato il volo una nuova, pregiata ed eccellente realtà:



molto ambizioso e riguarderà, nei prossimi, mesi l'uscita di altre simili pubblicazioni che si interesseranno di tant'altri famosi velivoli che hanno efficacemente contribuito all'affermazione, in tutto il mondo, dell'aviazione operativa militare. Ci riferiamo ai velivoli F-86E, F-86K, F-84G e RF/F-84F, T-33 e RT-33, Vampire, F-104G, G.91R/T, PAN MB.326, MB.339, C-119, C-47, C-45, SM.79, SM.82, G.12 e G.212, che prodotti in migliaia di esemplari hanno equipaggiato le Forze Aeree di decine di paesi in ogni continente. La precisa traduzione - a fronte pagina - in lingua inglese, inoltre, conferisce alla pubblicazione uno speciale pregio in quanto la rende fruibile a tutta la vastissima platea di cultori del volo sparsa in tutto il mondo. La breve recensione di questa eccellente pubblicazione è stata agevole e rapida perché altrettanto fluida ne è stata la gradevole lettura con lo sguardo che si smarrisce fra foto rare ed inedite, e la limpida

“Aviation Collectables Company”. Ideatori ed ispiratori della scintillante e policroma pubblicazione tre autentici appassionati del volo e dell'aviazione civile e militare: Federico Anselmino, Mauro Cini e Claudio Col. Il loro primo obiettivo, ampiamente centrato, è costituito da vaste ed approfondite ricerche storiche e bibliografiche che con un esauriente excursus, eccezionalmente dettagliato, illustra uno dei più ed affermati prodotti dell'industria nazionale ed europea: il “Tornado IDS-ECR”. La completezza della pubblicazione, ricca di 64 pagine magistralmente illustrate e commentate, fa sì che qualsiasi appassionato o cultore, di volo e di aviazione, troverà, nelle ampie schede descrittive, ogni risposta alle proprie curiosità d'indagine conoscitiva sullo sviluppo, realizzazione ed impiego del famoso “Tornado” che ancor oggi, e per ancora lunghi anni, costituisce una irrinunciabile struttura portante della nostra difesa aerea nazionale. L'impegno editoriale assunto dai succitati “esperti ricercatori/aviatori” è



narrazione della genesi aeronautica-industriale di un prestigioso velivolo che ha volato e vola con le coccarde Italiane.

Gen.le Giuseppe Lenzi

(già Responsabile Pubbliche Relazioni “Frecce Tricolori”)

Notizie Tecniche: Edizione “Aviation Collectables Company”, 2011; volume, formato A4, 64 pagine.

Sommario: in linea con il Reparto Sperimentale Volo, con il 6° Stormo, il 36° Stormo e il 50° Stormo. Teatri operativi nei Balcani, in Iraq ed in Afghanistan. Profili di diverse colorazioni mimetiche utilizzate dai “Tornado” nel corso degli anni. 120 immagini inedite provenienti da archivi privati. Una pagina dedicata ai patch creati per le missioni belliche.

Acquisto: direttamente sul sito di ACC, www.aviastore.it o nelle migliori librerie specializzate.

UNA PICCOLA NICCHIA DI ECCELLENZA

È cosa nota che le persone legate a doppio filo con il mondo aviatorio, abbiano una particolare sensibilità a tutto ciò che in tale contesto possa costituire un'innovazione e non solo sotto l'aspetto dell'impiego del mezzo aereo o della sua evoluzione tecnologica, ma l'attenzione è rivolta, anzi principalmente orientata, all'area addestrativa. Va da sé che si hanno buoni piloti solo se le scuole di volo sono efficaci ed efficienti. Diventare pilota non significa acquisire solo la manualità della conduzione della macchina, ma decisamente è la capacità di gestire il volo nella sua complessità a partire, una volta in volo, dai continui raffronti sugli stimati relativi al tempo ed ai consumi, per arrivare al monitoraggio sul corretto funzionamento del velivolo, come pure il controllo della rotta da seguire, senza aggiungere le ulteriori incombenze in un volo militare. Perché questa premessa su cose che ogni "aviatore" considera scontate? Riordiniamo appunto quanto detto. Si è parlato di passione, curiosità, sensibilità, professionalità, competenza e chiaro concetto sul significato di formazione. Bene tutto questo non esiste solo nella "nostra" Arma Azzurra, ma anche in una nicchia di eccellenza costituita da una scuola di volo costituita recentemente in una valle bergamasca, la Val Seriana, che svolge la propria attività di insegnamento teorico in un vicino piccolo centro, Nembro, mentre quella volativa presso l'aeroporto di Val Brembo, sempre ed en-



trambi in provincia della Città dei Mille, già terra di antica storia aviatoria.

Anche sulla scelta del nome della scuola, si è entrati nella più classica tradizione aeronautica nell'associarlo in qualche modo alla nostra Patrona. Infatti "Cantor" unito poi alla parola "air", è il nome di una sorgente montana che sgorga vicino ad un antico Santuario della Madonna, costruito dove, secondo la tradizione popolare, Ella apparve più di una volta nella prima metà del 1400. In definitiva, profonda passione, elevata professionalità e fermo credo nel trasmettere il vero significato del volo alle generazioni più giovani, sono la sintesi di questa nuova realtà. Tuttavia tale iniziativa, nata con ambiziosi progetti, per certi versi in realtà non rappresenta una vera innovazione nel panorama aeronautico in quanto scuola di volo, mentre per altre modalità invece è proprio una novità, poiché rappresenta il ritorno ai canonici principi ispiratori della migliore formazione per piloti. Per quanto fin qui esposto, si è ritenuto opportuno segnalare questa bella e particolare proposta con l'auguro che i presupposti evidenziati possano produrre i risultati che l'impostazione iniziale merita.

CANTOR: la storia di un nome

In prossimità di Selvino, piccolo Paese a 1000 metri situato nelle Prealpi bergamasche a NNE del capoluogo di Provincia, si trova presso il Santuario della Madonna di Perello, una piccola fonte sorgiva di origine sotterranea, la sorgente Cantor, raggiungibile attraverso uno stretto sentiero, che si mostra a noi dopo alcune ripide curve, costeggiando in parte il letto della Val Pagana, con diversi dirupi e cascatelle a sorpresa. Il Santuario venne costruito dove la Madonna apparve nel 1413 e secondo la tradizione, suffragata da una bolla papale del 1498, in quel luogo si attesta l'esistenza del culto alla Vergine Santissima, fin dalla prima metà del '400. L'apparizione della Madonna è tramandata dalla credenza popolare che inoltre afferma, nel punto in cui la Madonna apparve e domandò di erigere una chiesa, "sorse un verde olivo sopra un secco faggio" Il santuario, immerso nel verde e circondato da boschi e fonti, invita al raccoglimento e alla preghiera. È nota la devozione degli aviatori alla Santissima Madonna, ecco perché è stato scelto il nome CANTOR per una scuola di volo così radicata sul territorio e nel contempo proiettata verso il mondo esterno.

(Vanni Scacco)



Dame d'onore

NUOVE DAME D'ONORE

D.O. RADOGNA NICOLAI Stefania, Ciampino

D.O. RAMONDINA DE ROSA Angelina, Napoli

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

Una gita a Caporetto

L ho considerato un doveroso contributo alla memoria di tante vite troncate nel fiore della giovinezza durante la Prima Guerra Mondiale, ed un ricordo per quello ch'è stato, per tanti anni, accanto a me, il **Generale Carlo Poerio** del quale il Corriere (numero 4/2008) ha pubblicato un articolo sulla Storia di Caporetto e dell'interpretazione della rovinosa tragedia. La località, oggi, pur maestosa nel grande concerto delle Alpi Orientali, appare lontana, dimenticata, forse, per un lungo lasso temporale trascorso, perchè posta oltre il confine del nostro Paese, con il nome tradotto nello slavo Kobarid.

Eppure l'impianto, inaugurato nel 1938 dall'allora Capo del Governo, Mussolini, evoca indubbie suggestioni nel dominio sulla vallata dell'Isonzo, ove le truppe italiane si erano attestate dopo la rapida presa di Gorizia e delle terre che allora costituivano la **Slovenia italiana**. Il profondo silenzio che circonda ed avvolge le urne dei caduti nella battaglia induce a meditare sulla tragedia umana e chiede il rispetto di chi guarda la valle e le montagne circostanti: non ho potuto non ricordare alcuni momenti della vita trascorsa con Carlo e la sua passione per la storia. Nel centro della cittadina è situato un piccolo ma ordinato ed accogliente Museo dedicato agli eventi della Prima Guerra Mondiale, con una collezione di fotografie dei caduti e degli invalidi



di guerra dei due fronti. Un sicuro monito per l'osservatore. La cortesia del custode ha consentito di apprezzare la visione di un film-documentario, della durata di circa 20 minuti, in lingua italiana, che permette di avere uno sguardo approfondito dell'immane scontro armato tra uomini. Mi piace concludere con l'invito a visitare Caporetto, oggi Kobarid, nella Repubblica di Slovenia, a breve distanza da Udine.

D.O. Anna Maria POERIO

Breve nota storica: *Dopo la resa dell'Impero Russo, Austria-Ungheria e Germania poterono trasportare truppe al fronte occidentale e italiano. Forti di questi rinforzi, in questa battaglia gli austro-ungarici, aiutati da reparti d'élite tedeschi, sfondarono le linee delle truppe italiane che, impreparate ad una guerra difensiva e duramente provate dalle precedenti undici battaglie dell'Isonzo, non ressero l'urto e dovettero ritirarsi fino al fiume Piave.*

La sconfitta portò alla sostituzione del generale Luigi Cadorna, che aveva imputato l'esito infausto della battaglia alla viltà dei suoi soldati, con Armando Diaz. I soldati italiani si riorganizzarono abbastanza velocemente e fermarono le truppe austro-ungariche e tedesche nella successiva prima Battaglia del Piave permettendo così all'intero esercito di difendere ad oltranza la nuova linea difensiva.

Ricordi di Giovinezza

Il Gen. Vincenzo Gentile, per onorare la memoria di una donna che aveva vissuto il tragico periodo della seconda guerra mondiale ed era divenuta grande amica dell'ANUA, propone un racconto tratto da una raccolta privata che lei aveva scritto con un amico d'infanzia.

Massimo Gustinic ed io siamo amici da più di sessant'anni: apparteniamo a quelle che un tempo erano le classiche famiglie mitteleuropee. Siamo infatti entrambi nati a Fiume (io nel 1926, da padre ungherese, di religione ebraica, e da madre austriaca); e lì abbiamo vissuto la nostra infanzia e giovinezza, in quella che un tempo era una delle più belle città dell'Adriatico settentrionale. A Fiume ambedue trascorrevamo momenti di gioia e spensieratezza, insieme alle nostre famiglie e ai nostri amici e amiche che allora avevamo e che ormai, purtroppo, non ci sono più. Nel 1940, allo scoppio della seconda guerra mondiale, io avevo 14 anni. Nella nostra cittadina la vita continuava in spensieratezza e allegria, con le passeggiate lungo il Corso, che era l'arteria principale: luogo di incontrine caffè e di affari. Il tempo della guerra passava, senza che gli eventi bellici ci avessero particolarmente colpiti. Fino all'8 settembre 1943, il giorno dell'armistizio. Tutti ci illudevamo che la guerra fosse finita e nell'aria ci sembrava di avvertire qualcosa di nuovo: ma era soltanto un'illusione. Cominciammo infatti ad assistere a fatti dolorosi ed a scoprire il vero volto della tragedia: la dissoluzione del Regio Esercito; la città di Fiume e tutta la Dalmazia e la Venezia Giulia lasciate senza difesa, all'estremo confine della Patria; l'occupazione del nostro territorio da parte delle truppe tedesche; la costituzione del *Adriatisches Kusterland* (Territorio di litorale adriatico) che, pur non annesso al 3° Reich, subì il terribile governo tedesco in ogni campo della vita, civile e militare.

In quei dolorosi frangenti io ebbi la fortuna di trovare il mio primo impiego e fui assunta alle Assicurazioni Generali, successivamente presi servizio all'Ufficio delle Corporazioni, diretto dai tedeschi. La città di Fiume, di giorno dagli aerei americani e di notte da quelli inglesi, presentava distruzioni ovunque; mentre le milizie partigiane di Tito facevano saltare



Maria Rosenfeld Cavallaro, nostra Dama d'Onore, volata in cielo il 27 novembre 2010



Fiume - Riva Emanuele Filiberto - R. Idroscalo Civile Umberto Maddalena

i convogli ferroviari. I tedeschi effettuavano continue retate di giovani italiani per arruolarli forzatamente nelle formazioni militari, o avviarli al lavoro forzato per la costruzione di infrastrutture militari. Nella nostra città, ricorda anche Massimo, non c'era più spensieratezza, ma solo tragedia e rovine. In questa situazione, anche la mia famiglia ebbe a soffrire moltissimo. Mio padre Mauritz, pur essendo cittadino italiano sin dal 1919, fu arrestato in quanto ebreo e, dopo un primo internamento a Trieste, presso al riviera di San Saba, fu poi inviato nel *Lager di Auschwitz*, campo dal quale non fece più ritorno: anche lui finito in un forno crematorio nazista. In occasione dell'arresto e deportazione di mio padre anche io fui arrestata; ma, grazie alle "raccomandazioni"

delle autorità cattoliche, essendo figlia di madre cattolica che aveva curato la mia educazione religiosa, fui poco dopo rilasciata: l'esperienza fu comunque per me traumatica. La fine della guerra portò comunque altri lutti e rovine: dalla distruzione del orto e delle infrastrutture ferroviarie e commerciali da parte dei tedeschi in ritirata, all'occupazione jugoslava, se mai possibile ancora peggiore di quella tedesca. Erano infatti quotidiane le sparizioni di nostri concittadini, le fucilazioni in strada di italiani inermi, gli assassinii di massa tramite anegamenti e la tragedia delle persone gettate vive nelle foibe. Ma finalmente arrivò anche per noi la pace. Alcuni miei familiari, e anche quelli di Massimo, si stabilirono nella Penisola. Io mi trasferii a Milano, dove trovai lavoro e sposai il padre di mio figlio Evaldo: l'ufficiale pilota dell'Aeronautica Militare Italiana Francesco Cavallaro. Come moglie di militare, cominciarono le mie, grazie a Dio questa volta "pacifiche" peregrinazioni, in giro per i campi d'aviazione della Penisola e non solo: a Guidonia, a Latina, a Palermo, nel lontano Congo ex Belga e, finalmente, a Roma, dove ho posto le radici. Ho messo al mondo cinque figli, grazie a Dio tutti in ottima salute, ho lavorato come interprete, anche per il Vaticano, e sono diventata una nonna, assolutamente "sprint". Ho voluto scrivere questi ricordi, quelli belli e quelli brutti, insieme al mio amico Massimo, l'unico sopravvissuto assieme a me, tra i tanti amici di quegli anni fatati: con l'animo sereno e con la nostalgia che ogni tanto ci avvolge e ci porta a parlare di quei tempi, di quella nostra città di Fiume. Il ricordo di quando soffiava la bora, quel vento pazzo e allegro che ci faceva vivere, che faceva gonfiare il mare in grandi onde che s'infrangevano in mille spruzzisui moli e sulle scogliere, l'odore del salso che si spandeva nell'aria, i gabbiani che volteggiavano nel cielo azzurro. Ricordi che fanno rivivere la nostra fanciullezza, la nostra giovinezza: piene ancora di colori da favola e melodiose di tristezza.

Latina

Sulle orme dei pionieri

LA BONIFICA PONTINA: sintesi storica della trasformazione di un territorio che ospita due importanti istituzioni dell'Aeronautica Militare



Traendo spunto dal libro “Canale Mussolini” di Antonio Pennacchi, vincitore del Premio Strega 2010, la Sezione ANUA di Latina ha proposto ai Soci di trascorrere una giornata “Sulle orme dei Pionieri e dei Bonificatori” che negli anni 30 trasformarono un territorio ostile in una terra stabilmente popolata, produttiva e, cosa a noi aeronautici molto gradita, ospitale anche nei confronti dell’Arma Azzurra per la presenza dell’**Aeroporto Militare a Latina Scalo (1939)** e del **Centro per la Difesa Aerea Territoriale a Borgo Piave (1952)**. L’iniziativa ha avuto successo con partecipazione numerosa anche dalla Sezione Roma.

A beneficio dei lettori si ritiene utile riportare in questo Corriere una sintesi del processo di bonifica sviluppato nel secolo scorso durante il Fascismo.

Nel 1918 il Genio Civile di Roma, portando a termine un completo studio organico per il Bonificamento delle Paludi pontine, aveva diviso la zona in due grandi comprensori caratterizzati dalla diversa natura geologica del terreno: quello di **Bonifica di Piscinara**, tra il fiume Sisto e i Monti Lepini (poi chiamato “di Littoria” e oggi “di Latina”); e quello di **Bonificazione Pontina**, tra il fiume Sisto ed il mare. Furono quindi costituiti due Con-

sorzi che si attribuirono e divisero il compito della bonifica idraulica, la costruzione di una estesa rete di strade, di ponti, la escavazione di canali collettori, la installazione di vari idrovori per il prosciugamento dei terreni più bassi, la sistemazione dei laghi del litorale. Ambedue i consorzi erano diretti dall’ing. Natale Prampolini ed iniziarono la loro attività il primo nel 1923 ed il secondo nel 1926.



Podere Tipo



La legge 24/12/29, redatta da Arrigo Serpieri, cui segue il testo unico del **Regio Decreto del 13/2/33**, avvia in maniera decisiva le fasi di trasformazione del territorio, mettendo a disposizione della bonifica integrale mezzi finanziari adeguati alla mole delle opere. Le fasi della “bonifica integrale” comprendevano la **bonifica idraulica** (gestita dai consorzi di bonifica), la **bonifica sanitaria** (che in Agro Pontino fu affidata alla Croce Rossa Italiana e all’Istituto Antimalarico Pontino) e la **bonifica agraria** (coordinata dall’O.N.C.), che doveva rendere permanente la residenza degli agricoltori con la costruzione di strade e con l’assegnazione di poderi e di infrastrutture di dettaglio. I **cambiamenti ecologici** derivanti da queste opere, consentirono di ridurre notevolmente la densità

dei vettori di malaria, determinando la scomparsa delle paludi retrodunali, tipici ambienti di proliferazione di *Anopheles labrachiae*. La prima fase dei lavori riguardava la bonifica idraulica, convogliando le acque di pioggia e di sorgente del bacino montano, che prima si rovesciava-



Realizzazione di uno dei tanti canali

no disordinatamente nella pianura, in un collettore di gronda, allacciante le Acque Alte, denominato **canale Mussolini**; il quale partendo dal fosso di Sermoneta va ad immettersi nel fosso Moscarello, sfociando quindi al mare nei pressi di Foce Verde. Le acque provenienti dai terreni alti vennero convogliate nel canale collettore delle Acque medie e le acque provenienti dai terreni bassi nel canale collettore delle Acque Basse. A questi tre canali principali si aggiunsero km. 3515 tra collettori principali secondari e terziari; furono scavate km. 15.000 di scoline e furono costruiti 21 impianti idrovori. Si sistemarono i laghi costieri approfondendone l'alveo e rinforzandone gli argini. Furono tracciati quasi hm. 1.000 di strade principali e circa km. 500 di strade interpoderali. Già a partire dal 1929 il ritmo dei lavori della bonifica idraulica



Escavatore Tosi in azione

ca fu avviato con rinnovata celerità. Fondamentale risultò il supporto delle poderose escavatrici a tazze Tosi, che, avanzando su appositi binari, facilitarono lo scavo del canale Mussolini. Assieme al lavoro delle macchine va anche ricordato il prezioso e insostituibile lavoro della ma-

nodopera operaia, massicciamente impegnata nell'impresa di risanamento. Il 28 agosto del 1931 la Gazzetta Ufficiale pubblicò il primo decreto di esproprio che attribuiva all'**Opera Nazionale Combattenti** un primo lotto di terreni per 18mila ettari. Il 7 novembre dello stesso anno, arrivò il primo treno di operai per il disboscamento. Il 10 novembre 1931 iniziò il lavoro di radicale pulitura di 6.280 ettari di terreno da tutta la vegetazione infestante, sterpi, rovi, bassa fratta, con diciocatura e asportazione delle radici. A tale lavoro seguì quello di dissodamento, cui si provvede per mezzo di **macchine a trazione funicolare Fowler** nelle zone ove era necessaria un'aratura profonda. Furono poi sistemati i terreni con l'apertura di scoline ogni 40 metri. Si provvede così all'appoderamento della pianura. Il tipo dei fabbricati colonici costruiti fu studiato per le necessità di una numerosa famiglia colonica; e in ogni podere fu sistemato un solo gruppo familiare. Per poter provvedere all'assistenza tecnica e finanziaria dei coloni fu costituito un centro aziendale per ogni cento case coloniche. I primi 5 centri aziendali,



Prelevamento sangue in una "lestra" prima della bonifica

chiamati **Borgi**, che furono poi battezzati con i nomi delle principali battaglie della Grande Guerra: Sessano (Borgo Podgora), Passo Genovese (Borgo Sabotino), Casale dei Pini (Borgo Grappa), Capograssa (Borgo San Michele), Doganella; alla fine ne verranno costruiti 11, altri invece furono ristrutturazioni di antichi casali come quelli che oggi sono delle frazioni di Aprilia (Campoverde, Carano, Casallazzara, ecc.). Sul sito dove era sorto il centro aziendale del Quadrato sorgerà Littoria, oggi Latina, nel 1932, la prima delle **città nuove**, cui seguiranno: Sabaudia nel 1934; Pontinia nel 1935; Aprilia nel 1937; Pomezia (provincia di Roma) nel 1939. Questo territorio per la maggior parte proprietà di grandi latifondisti era abitato, prima della bonifica, da poche migliaia di pastori e da un numero variabile di braccianti, ma solo durante i lavori stagionali. Dopo la Bonifica Integrale (che si svolse fino al 1939), la popolazione aumentò fino a raggiungere i 63.000 abitanti, per la maggior parte provenienti dal Triveneto e dall'Emilia Romagna. A questa prima ondata di emigranti ne seguiranno altre negli anni seguenti fino ad oggi.

Napoli

All'Istituto Tecnico "Villaggio dei Ragazzi"

Giornata speciale, quella del 22 febbraio ultimo scorso, per le classi IV e V dell'Istituto Tecnico Trasporti e Logistica di Maddaloni, in provincia di Caserta. Per espresso desiderio del Preside Ing. Giusto Nardi, la sez. ANUA di Napoli ha coordinato e realizzato una "giornata aeronautica" di studio" all'insegna delle più aggiornate novità legislative ed organizzative così come disciplinate dalla recente revisione del Codice della Navigazione. Argomenti trattati, quelli della Parte Seconda, Libro Secondo. Titolo Terzo: La figura dell'Esercente e del Comandante dell'aeromobile.

Accolti dal Preside e dal Corpo docente i soci della sez. ANUA di Napoli, generale di Divisione Aerea Vincenzo Piazza ed il Brigadier Generale di Giuseppe Lenzi, hanno intrattenuto, per un'intera mattinata, gli studenti delle ultime classi - aspiranti piloti civili ed operatori del



I Generali Piazza e Lenzi consegnano alla prof.ssa Vannicola un'immagine delle Freccetricolori

Traffico Aereo con una lunga ed interessante proiezione di immagini di carattere aviatorio che hanno reso molto più gradevole la parte discorsiva della specifica problematica giuridica affrontata.

Particolarmente apprezzate sono state le "notizie" riferite al giovane uditorio in merito alle recenti novità della Commissione Europea che con il **Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo**. I futuri Com.ti ed operatori hanno avuto modo di apprendere che il cielo unico europeo è quell'insieme di misure volte a soddisfare i fabbisogni futuri in termini di capacità e di sicurezza aerea. Norme che interessano sia il settore civile sia quello militare e riguardano la regolamentazione, l'economia, la sicurezza, l'ambiente, la tecnologia e le istituzioni.

Al termine dell'incontro i generali Piazza e Lenzi hanno fatto dono all'Istituto Tecnico, nella persona della Professoressa Daniela Vannicola ed ai giovani studenti dell'Ultimo anno di studio di una beneaugurante immagine delle Freccetricolori.

L'ANUA fra le stelle

Incontro di raro interesse scientifico e culturale, quello dei soci della sez. ANUA di Napoli, con gli scienziati e ricercatori dell'Istituto Nazionale di Astrofisica il 24 mar-



zo ultimo scorso. Una delegazione di circa 35 Ufficiali e soci Aggregati della sezione partenopea, accolti dall'astrofisa dott.ssa Teresa Fulco e dai soci dell'Associazione Astrofili Napoletani, hanno visitato l'Osservatorio Astronomico di Capodimonte (Napoli) che è uno dei 12 Osservatori sparsi sul territorio nazionale.

L'Ente, che si affianca ai 4 Istituti di Astrofisica Spaziale italiani è specialmente dedicato alla ricerca astronomica ed astrofisica da terra e dallo spazio. Dopo l'incontro con il Direttore dell'Osservatorio, il Prof. Massimo Della Valle, i convenuti hanno assistito ad un'interessante proiezione delle multiformi attività dispiegate dall'Istituto. Fondato nel 1812, con la denominazione di Real Osservatorio Astronomico, l'Ente di ricerca s'avvia a celebrare i 200 anni di storia contrassegnati da scoperte scientifiche che, già da tempo, hanno proiettato l'Osservatorio napoletano nella sfera degli Istituti di ricerca Europei che collaborano attivamente con la NASA. Ai soci dell'ANUA sono state illustrate le attività attuali di ricerca: lo studio del Sole, dei corpi del Sistema Solare, delle stelle, del mezzo interstellare e delle galassie. Attualmente presso l'Osservatorio operano oltre 70 persone tra ricercatori e studenti che contribuiscono al funzionamento dell'istituto e alla promozione della conoscenza dell'astronomia nella scuola e nella società. Con il calar delle tenebre è seguito l'aspetto più fascinoso dell'interessante visita: l'osservazione, attraverso un potentissimo telescopio, della volta celeste e delle stelle al momento visibili nell'emisfero Nord del nostro cielo. Orsa Maggiore e Minore, Andromeda, Perseus, le costellazioni di Berenice, Leone, Cancro e Lynx, Pesci, Toro, Eridanius. La visita si è conclusa, dopo due ore di intensa attività di osservazione, con la consegna di una foto a ricordo dell'evento.



Da sx i soci: Gen. S. Scarpatò, Ammiraglio E. Pappacena, Cap. S. Mazzella, Prof. M. Della Valle, Gen. G. Lenzi, Gen. V. Piazza