

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



IN AERONAUTICA



*PER IL SOSTEGNO DELLE FORZE
A SOSTEGNO DELLA PACE*



N. 1-2/2012

Il CORRIERE dell'AVIATORE

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

Anno LX
"Il Corriere dell'Aviatore"
N. 1-2 Gennaio-Febbraio 2012

Ufficio Presidenza Nazionale
00192 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@virgilio.it

Direttore editoriale
Mario Majorani

Direttore responsabile
Mario Tancredi

Ha collaborato a questo numero
Giuliano Giannone

Responsabile Amministrativo
Cesare D'Ippolito

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

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



Stampa:

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

Stampato nel mese di Gennaio 2012

Numero a 40 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 2012

Si comunica che a seguito delle deliberazioni dell'Assemblea Generale, la quota associativa per il 2012 è stata mantenuta a 35 Euro.

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

- rivolgersi alle Sezioni territoriali ANUA;
- effettuare il versamento sul c/c postale n. 7356880 intestato a:

ANUA - Via Marcantonio Colonna, 25
00192 Roma

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

Presso la Presidenza Nazionale sono attive le seguenti mail:

Presidente Nazionale
presidente@anua.it

Segretario Generale
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@virgilio.it

Per la pubblicità di carattere aeronautico su questo periodico, a colori, le tariffe in vigore per l'anno 2012, per complessive 3 edizioni, sono le seguenti:

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

In 1ª di copertina:

Un sintetico richiamo ai valori ed agli scopi dei Ruoli degli Ufficiali dell'Aeronautica Militare

L'ANUA fonte di pensiero



Anno nuovo vita nuova. Ma, quando questo editoriale sarà auspicabilmente letto, il 2012 avrà già compiuto i primi passi di un percorso denso d'impegni che faranno considerare non più nuove le attività già in fieri, ma ancora validi gli auguri e gli auspici di progresso del nostro

Sodalizio nello svolgimento delle attività poste in agenda. I Soci sono i protagonisti delle nostre attività, con un ruolo centrale di fondamentale importanza, al pari delle Dame d'Onore e dei Soci Onorari e Benemeriti. Le loro reiterate testimonianze di partecipazione agli eventi sono una chiara conferma della volontà di appartenere a un'Associazione di categoria che, riservata a tutti gli Ufficiali dell'Aeronautica Militare in servizio e a quelli non più in attività, intende difendere e divulgare valori e ideali mirati all'ottimizzazione della nostra Aeronautica, senza disperdere il posseduto patrimonio di conoscenza e di professionalità. Patrimonio di risorsa umana che vuole essere sempre più soggetto di azione integrativa per le esigenze della Forza Armata, oltre che oggetto di attenzione da parte del Sodalizio cui appartiene. Alcuni progetti decollati nel 2011 appaiono d'indubbio interesse per i Soci, nel settore delle pensioni, per la realizzazione di un Residence della 4^a età e di proprie cooperative edilizie. Altresì graditi sono stati gli eventi sociali, culturali e sportivi di cui si è divulgata notizia su questo periodico. L'ANUA vuole essere una fonte di pensiero, e non solo strumento di unione sociale tra i soggetti costituenti la propria identità associativa, per cui vuole dedicare attenzione ai temi di attualità quali la crisi economica, le risorse e le energie, le tecnologie, le minacce future, per studiarne l'impatto con l'Istituzione a servizio della quale abbiamo operato e intendiamo ancora essere "operanti". Ed ecco che viene in mente subito un'idea, derivata dalla nostra identità di Ufficiali di Aeronautica, su uno dei temi oggetto d'interventi nella Tavola Rotonda tenuta alla Casa dell'Aviatore il 21 nov. u.s. (*vedi articoli all'interno*), quello su "formazione militare ed esigenze d'impiego". L'idea riguarda le esigenze formative, specificamente quelle aeronautiche, nell'attuale contesto socio-politico-economico europeo. Nell'ambito delle economie dei vari Paesi europei, se il cuore della struttura formativa di base dei nostri Ufficiali è l'Accademia Aeronautica, perché non cominciare a pensare a un suo futuro sviluppo come "Scuola Europea dello Spazio" ove realizzare uno dei cicli necessari al lungo iter formativo, ripartendo i cicli stessi fra gli Stati meglio predisposti? La Presidenza dell'ANUA

vuole individuare gli obiettivi grazie ai suggerimenti dei Soci e perseguirli con generosità e competenza, ponendo in seconda battuta il conseguimento o meno dei risultati. È questa una scelta gravosa in quanto impone un impegno non indifferente senza certezze sul risultato che spesso avviene trainante per una Associazione. Resta comunque la soddisfazione di esserci adoperati.

Dall'ANUA un pensiero, dalle Autorità ciò che compete.

(Mario Majorani)



Dall'alto, tre sedi storiche dell'Accademia Aeronautica: Caserta, Nisida, Pozzuoli

In questo numero:

Editoriale

Tavola Rotonda

L'ANUA a Loreto	3
II CDN ANUA	5
50° PAN	7



Borse studio ONFA	7
50° Zodiaco**	8

Eventi e Celebrazioni

L'etica militare (F. Landolfi)	9
Formazione e impiego (G. Preziosa)	10
Lo status militare (S. Russo)	11
Aspetti penali (A. Intelisano)	11
La condizione militare (A. Lo Torto)	12
Specificità nella società attuale (F. Sepe)	12

Notizie al Volo

Libia e Unified Protector	13
---------------------------	----



Il Generale Camporini - Vice all'I.A.I.	13
Il Generale Preziosa - Capo Gabinetto M.D	13
Gli auguri del Ruolo delle Armi	14
Un RO.43 al Museo di Vigna di Valle	14
Proposta di unificare i Servizi Meteo	15
Finmeccanica	15

Centro Studi

Quel lungo treno che andava... ad Herat (A. Pagliuca)	16
Dalla polvere nera alla intelligente (A.P.)	17
Evoluzione delle Conflittualità (G. Lenzi)	19

Centro Studi

Nascita dell'Aviazione Navale (G. Bergomi)	21
Duemila metri in vite (G. Orsi)	22



Note di Patrocinio

Le indennità operative (Filippo De Jorio)	23
---	----

L'Avvocato risponde 24

In questi mesi ricordiamo 25

Sulle Ali della Memoria

Una Storia di Famiglia (A. Di Vincenzo)	27
L'Eccidio di Kindu (A.M. Poerio)	30
Alessandro Citterio (A. Melchiorre)	31
Franca Fiacchino (M. Nimis)	31

Libri, Scuole e... Poesie

Gli artigli delle Aquile (Recensione)	32
Nata dal sogno di un poeta (T. Cortese)	33
Come un volo d'angeli (A.M. Felicetti)	33
'A Finanziaria (G. Adamo)	34
Accademia Aeronautica	34
A casa come in classe (V. Scacco)	35

Dalle Sezioni Territoriali

Milano: Festa ai Novantenni	36
Latina: Attività culturale	37
Roma: Convocazione Assemblea 2012	38
Napoli: 200°anno Università Federico II	38

Donne e Volo 39

Il 2011 del Corriere dell'Aviatore 40

Eventi e Celebrazioni



50° Anniversario del Corso Zodiaco**

Il corso Zodiaco** ha festeggiato i cinquant'anni dal giorno del suo arruolamento. Fu proprio il 24 ottobre del 1961, infatti, che, dopo la lettura della graduatoria sul piazzale della "vecchia" Accademia di Nisida, i vincitori del concorso furono incorporati in Aeronautica Militare a formare l'ultimo corso della seconda serie alfabetica: appunto il Corso Zodiaco**. L'evento è stato commemorato da numerosi componenti del Corso convenuti a Napoli, in massima parte accompagnati dalle proprie consorti, nel periodo dal 22 al 28 ottobre scorso. Le celebrazioni si sono aperte domenica 23, con una presentazione, tenuta dall'attuale Comandante dell'Accademia Generale B.A. Umberto Baldi, sulla nuova organizzazione dell'Istituto, completata da una visita alle varie aule e laboratori. A segui-

re, i partecipanti hanno presenziato alla Santa Messa, presenti alcuni esponenti dei corsi attualmente in Accademia; al termine della funzione, il Generale S.A. Leonardo Tricarico, rappresentante del Corso Zodiaco**, accompagnato dal Generale Baldi, ha depresso una corona sul monumento ai caduti per ricordare "i ragazzi dello Zodiaco" che non sono più fra noi. Il giorno successivo, nella vecchia sede dell'Accademia di Nisida, i partecipanti al cinquantenario, presente il Generale S.A. Leandro De Vicenti, Capo di Stato Maggiore di A.J.F.C. di Napoli, hanno voluto rivivere le intense emozioni provate mezzo secolo prima, al momento della lettura dell'elenco dei vincitori del concorso, replicando, nei limiti del possibile, le varie fasi di quell'avvenimento. I festeggiamenti si sono conclusi con un viaggio turistico/culturale di quattro giorni a Malta.

(C. Mancinelli)



Gli Astri dello Zodiaco sono tutti in bella evidenza. A Loro l'augurio di ogni bene da parte dei Soci ANUA.

Eventi e Celebrazioni

L'ANUA alla "Festa della Venuta" della Santa Casa per venerare la Vergine Lauretana



Il 10 dicembre u.s. un gruppo di 52 associati ANUA provenienti da Roma e diligentemente coordinati dal comitato organizzatore (Gen. Arturo Zandonà e Gen. Ennio Ballerini) ha partecipato nella Basilica di Loreto alla Santa Messa solenne dedicata alla Patrona degli Aviatori. A presiedere il rito è stato il cardinale Mauro Piacenza, prefetto della Congregazione per il Clero, con le rappresentanze aeronautiche presenti come sempre in gran numero; particolarmente significativa quella degli Allievi Corso Orione V dell'Accademia di Pozzuoli. La Madonna è Patrona dell'aviazione ormai da 91 anni, per decisione di Papa Benedetto XV. Ci sono aviatori che studiano a Loreto e in questa circostanza vengono anche i cadetti dell'Accademia di Pozzuoli che nella Santa Casa hanno fatto non solo la visita, ma anche la promessa di fedeltà alla Madonna, una dedizione che fanno all'inizio del loro ingresso in Aeronautica. È un gesto molto sentito e molto bello, anche perché la sera del 9 i cadetti hanno servito nella liturgia e hanno portato a spalla la Madonna, secondo un'ormai antica tradizione, che vuole che la statua della Vergine si muova soltanto quando sono gli aviatori che la portano a spalla. La foto del gruppo ANUA scattata al termine della cerimonia esalta l'unione di sentimenti fra presente e passato.



Eventi e Celebrazioni

Il breve soggiorno a Loreto del Gruppo ANUA era iniziato il 9 mattina, ospiti della Scuola Lingue Estere della quale risulta interessante riportare a parte alcune notizie storiche, che peraltro confermano il legame aeronautico con la città. Il pur breve tempo disponibile ed il clima favorevole hanno inoltre reso possibile una escursione a Recanati per visitare Casa Leopardi e la sua Biblioteca.

Parlare di Recanati è infatti come evocare il grande poeta Giacomo Leopardi che qui nacque nel 1798, e da questa graziosa cittadina delle Marche fu ispirato in molte delle sue liriche. Viene spontaneo pensare alla piazza del “Sabato del Villaggio”, su cui si affaccia la casa natale del Poeta; alla Torre del “Passero Solitario” nel chiostro accanto alla Chiesa di S. Agostino, che risale al XIII secolo; al colle de “l’infinito” sul monte Tabor con l’antico orto del monastero delle suore clarisse e il Centro mondiale della poesia e della cultura.



Piazza Leopardi



Torre del passero solitario



Monumento a Giacomo Leopardi



La Scuola Lingue Estere dell'Aeronautica Militare (S.L.E.A.M.), con sede a Loreto (Ancona) e dipendenza gerarchica dal Comando Scuole A.M. di Bari, ha il compito di svolgere corsi di lingue straniere, in modalità frontale ed e-learning, ed accertarne la conoscenza. Principalmente l'insegnamento della lingua inglese è finalizzato a soddisfare l'esigenza formativa linguistica del personale dell'Aeronautica Militare nello specifico settore dell'Aviation English ed in quello specialistico fuori dai confini nazionali. A tale offerta didattica si aggiungono i corsi d'italiano per militari stranieri extracomunitari, anch'essi in modalità frontale ed e-learning, nonché i corsi di lingua inglese per altre Forze Armate e Dicasteri. La Scuola ha sede nei luoghi e manufatti che in parte ospitarono l'ex Istituto “Francesco Baracca” di Loreto dove, a partire dal 1930 e fino al 1984, l'Ente Morale “Opera Pia per le vedove e i Figli degli Aeronauti” (poi O.N.F.A.) svolse la sua meritoria attività assistenziale agli orfani degli aviatori caduti, prima del definitivo trasferimento

nell'attuale sede di Cadimare (La Spezia). Le strutture sono state ammodernate a partire dal 1988, per lo svolgimento dei corsi per Sottufficiali previsti per l'avanzamento di carriera dalla legge n. 212/83. Le prime attività della Scuola (Scuola Perfezionamento Sottufficiali dell'Aeronautica Militare -S.P.S.A.M.), a partire appunto dal 1988, furono i corsi di Perfezionamento per i Marescialli ed i corsi di Istruzione Generale e Professionale (I.G.P.) per i Sergenti Maggiori, poi modulati dal 2006 in corsi d'Aggiornamento Generale Professionale (AGP).

Dal 1° febbraio 2007, a seguito dei provvedimenti di riordino della Forza Armata, la S. L. E. A. M. è giunta definitivamente “sul più alto dei colli Lauretani” affiancandosi alla componente didattica dedicata dal 1988 ai corsi per sottufficiali. Con la formale chiusura della S.P.S.A.M., in data 31.12.2010, e conseguente consegna della Bandiera d'Istituto al Sacriario delle Bandiere delle Forze Armate presso l'Altare della Patria, avvenuta l'8 febbraio 2011, si è definitivamente chiuso il capitolo relativo alla S.P.S. A. M. di Loreto che, dal 1988 a tutto il 2010, ha ospitato in totale oltre 30.000 corsisti. La scelta di rilevare le strutture ex-O.N.F.A. ha consentito all'Aeronautica Militare di mantenere e consolidare il legame con la Madonna di Loreto.



Consiglio Direttivo Nazionale

Il 17 dic. 2011 si è riunito il CDN ANUA presso la Casa dell'Aviatore per discutere e deliberare sugli argomenti posti all'ordine del giorno e che qui di seguito si riportano con un sintetico resoconto informativo delle relative decisioni.

1. Varianti allo Statuto ed al Regolamento ANUA:

- a. Si è concordato di sottoporre alla prossima Assemblea Nazionale una variante all'articolo 10 dello Statuto, cancellando l'espressione "o assenza" nel 2° capoverso, al fine di rendere più chiara la composizione funzionale del Consiglio dei Sindaci.
- b. È stata valutata la proposta del Consigliere Scacco di incentivare l'associazionismo futuro con il coinvolgimento di giovani studenti aeronautici e si dà mandato al direttore del Centro studi di attuare iniziative pertinenti, in coerenza con quanto già previsto all'articolo 2, comma c dello Statuto.

2. Accordo ANUA-Casa dell'Aviatore.

Rilevato che gli ufficiali provenienti dal complemento che non godano del trattamento di quiescenza possono essere ammessi solo come Soci Aggregati e non Effettivi, con conseguente penalizzazione economica, venendo loro richiesta una quota sociale annua ingiustamente maggiorata, è stato dato mandato alla Presidenza ANUA di prospettare alla Presidenza della C.d.A. le auspiccate variazioni regolamentari.

3. Cooperativa per "Residenza 4^a età".

L'argomento è stato posto dalla Presidenza ANUA come uno dei progetti da porre in evidenza, così come già sostenuto lo scorso anno, per consentire ai Soci di avere adeguata ed esauriente informazione sui particolari programmatici della realizzazione, sulle caratteristiche delle unità immobiliari, sui costi e sui tempi attuativi. Si invitano quindi i Soci lettori di questo periodico, che intendano proporsi all'iniziativa, a darne comunicazione formale alla Presidenza ANUA, entro il 10 marzo 2012. A tal fine si forniscono alcune necessarie informazioni preliminari (vedi riquadro alla pag. seguente), ritenute utili per chi intende partecipare all'iniziativa.

4. Nomina Delegata Nazionale Dame d'Onore.

Il Presidente ANUA, valutate le candidature e sentito il Consiglio Direttivo ha nominato la Dama d'Onore Anna Maria Poerio, Delegata nazionale delle DDOO. La Sig.ra Poerio ha accettato, assicurando il suo migliore impegno per soddisfare le esigenze del Sodalizio.

5. Attività e programmi 2012.

- a. Sono stati presentati dal Vice Presidente Naz. (Gen. Zandonà) ed approvati dal CDN i principali programmi dell'anno 2012, con la seguente cadenza temporale:
Mer 8 Febbraio:
Udienza Papale;

Ven 23 Marzo:

Tavola Rotonda su tematiche Pensionistiche
Casa Aviatore;

Dom 15 Aprile / Dom 22 Aprile:

Tour in Autobus Castelli della Loira
e Normandia - Francia;

Sab 12 Maggio:

Consiglio Dirett. Naz. Casa Aviatore;

Ven 8 / Dom 10 Giugno:

CONVENTION NAZIONALE ANUA
e ASSEMBLEA ANNUALE - Firenze;

Metà Ottobre:

Tour in Marocco o Berlino/Dresda;

Novembre:

Tour Napoli e Costiera - 3 giorni;

Ven 14 Dicembre:

Consiglio Direttivo Nazionale e pranzo Natale
Casa Aviatore.

- b. Si è concordato di esaminare in successiva riunione il **preconsuntivo economico 2012**, la **quota associativa per il 2013**, le iniziative per incentivare le **sponsorizzazioni**.

Sono poi state considerate **Programmabili** le seguenti ulteriori attività:

Visita Ist. Naz. Fisica Nucleare Gran Sasso.

Visita al Quirinale con percorso dedicato.

Tour ad Assisi.

Convegno su Fusione Fredda a Pratica di Mare.

6. Nuovi Soci Onorari

Le seguenti personalità di elevato prestigio che hanno manifestato, con attività ed atti concreti, interesse per l'Associazione (art 3.b Statuto), sono state nominate SSOO:

Dott. Prof. Antonino Intelisano

Procuratore Generale Militare presso la Corte Suprema di Cassazione;

Ing. Enzo Benigni

*Presidente e Amministratore Delegato
ELETTRONICA SpA;*

Dott. Alessandro Sparagna

*Dirigente Medico ASL Latina, ex Uff. Medico
36° Stormo;*

Dott. Silvestro Russo

Consigliere di Stato;

Generale S.A. Oreste Genta;

Ing. Antonio Bontempi,

Amministratore Delegato VITROCISSET SpA.



Quarta Età

Il Gruppo di Progetto ha preso contatti con alcuni imprenditori e professionisti dell'edilizia per avere informazioni e notizie su possibilità logistiche della specie, già in atto o facilmente attivabili. Tra le tante possibilità se n'è presentata una che appare molto interessante anche sotto l'aspetto logistico, in quanto avrebbe ubicazione in Roma in zona Tor Vergata, avrebbe le caratteristiche richieste dal nostro Gruppo, inserita in un contesto verde, con tutti i servizi a disposizione anche come mezzi di trasporto ed oltretutto a poca distanza dal Policlinico universitario di Tor Vergata, uno dei maggiori comprensori ospedalieri di Roma, in quanto trovasi proprio nell'area universitaria di Tor Vergata. La società che ha presentato l'offerta di costruire la Casa è proprietaria del terreno contiguo al suo "Hotel Laurence", da molti anni in esercizio; verrebbero creati circa venticinque miniappartamenti di 40 mq. costituiti da camera da letto, soggiorno con angolo cottura e un bagno. La costruzione sarà finalizzata esclusivamente al soggiorno delle famiglie dei soci per garantire loro una serena vita sociale insieme con persone conosciute e magari legate da profondi vincoli di amicizia. Tali famiglie, nel progetto, è previsto possano usufruire dei locali adibiti ad uso comune creati nella medesima struttura, quali sale tv, palestra, sala ricreativa ed infermeria, come pure dei servizi di ristorazione e ricreativi già esistenti presso l'adiacente struttura alberghiera. L'assistenza sanitaria domiciliare verrà invece assicurata attraverso convenzioni con la struttura sanitaria sopra citata. L'onere da sostenere per la progettazione, costruzione e collaudo dell'infrastruttura, per ogni coppia di soci interessati all'iniziativa, al momento è di € 50.000, da erogare su stati avanzamento lavori.

A lavori finiti i soci potranno scegliere una delle seguenti opzioni:

- Riscattare il miniappartamento al prezzo di mercato di € 130.000;
- Utilizzare il miniappartamento unicamente per il soggiorno al costo mensile di € 1.500 per persona; chi sceglierà questa opzione avrà diritto di scontare l'importo mensile dalla somma di € 50.000 versata inizialmente.

Dal punto di vista gestionale, qualora l'intero fabbricato fosse opzionato ed acquistato da soci, vi sarebbe l'ipotesi di costituire una cooperativa attraverso la quale seguire i servizi comuni e le manutenzioni, oltre alle varie esigenze che possono di volta in volta manifestare con riguardo all'uso della struttura. Due componenti del Gruppo di Progetto prenderanno contatto con il rappresentante della società costruttrice per meglio focalizzare i punti d'interesse e precisare le esigenze. Nel prossimo numero sarà pertanto possibile dare maggiori dettagli e informazioni, fermo restando le comunicazioni formali del Gruppo di Progetto ai Soci interessati.

(Antonino Di Vincenzo)



Incontri dell'Avvento

Nel giorno del Consiglio Direttivo Nazionale hanno avuto luogo altri due significativi eventi, ai quali hanno partecipato numerosi Soci ANUA e Dame d'Onore provenienti da varie Sezioni periferiche:

- Santa Messa celebrata dal Cappellano AM Don Michele Loda, presso la Cappella della Caserma Romagnoli, sede del Comando Aeronautica Roma.
- Convivio augurale presso la Casa dell'Aviatore, al quale ha partecipato il Sotto Capo di SMA Gen. SA Roberto Corsini che ha espresso, anche a nome

del Capo di SMA Gen. SA Giuseppe Bernardis, fervidi auguri all'ANUA e complimenti per le iniziative che questa porta avanti con impegno.

Eventi e Celebrazioni



A Palazzo Montecitorio la mostra dedicata al cinquantenario della Pattuglia Acrobatica Nazionale

Lunedì 28 Novembre, il Presidente della Camera Gianfranco Fini ha inaugurato nella Sala della Lupa di Montecitorio la mostra "50 anni di Frece Tricolori nel 150° anniversario dell'Unità d'Italia". All'evento sono altresì intervenuti il Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia Renzo Tondo e il Generale di Squadra Aerea Tiziano Tosi, Comandante della Squadra Aerea, in rappresentanza del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica,

Generale di Squadra Aerea Giuseppe Bernardis. Al termine della cerimonia, il Comandante della Pattuglia Acrobatica Nazionale, Tenente Colonnello Marco Lant, accompagnato dal proprio personale, ha illustrato ai presenti i pannelli più rappresentativi dell'esposizione.

ONFA: cerimonia di consegna delle borse di studio agli orfani del personale militare dell'Aeronautica



Giovedì 1° Dicembre, presso la Sala degli Eroi di Palazzo Aeronautica di Roma ed alla presenza del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Giuseppe Bernardis, si è svolta l'annuale cerimonia di consegna delle borse di studio assegnate dall'Opera Nazionale dei Figli degli Aviatori (ONFA) agli assistiti che si sono particolarmente distinti al termine del percorso scolastico.

A livello nazionale sono stati conferiti 20 premi. Alla cerimonia erano presenti 8 premiandi residenti nel Lazio, mentre i rimanenti 12 riceveranno il premio presso i Comandi periferici. Tra gli 8 premiati figurano quattro laureati, tre diplomati alla Scuola Media Superiore e un diplomato alla Scuola Media Inferiore.

Il Generale (r) Piergiorgio Crucioli, Presidente dell'ONFA, ha illustrato i risultati del processo di riordino dell'Opera, culminato con il nuovo Statuto, sottolineando che l'ONFA, dal 1999, ha erogato 534 premi, patrocinando, nel solo 2011, 284 assistiti ed erogando sussidi integrativi a 138 famiglie.

Il Generale Bernardis, nella sua prolusione, ha ringraziato l'ONFA per il lavoro svolto, definendo l'Opera "una parte significativa della famiglia rappresentata dall'Aeronautica Militare".

All'evento, oltre ai premiandi accompagnati dai loro familiari, hanno partecipato numerose Autorità militari e i rappresentanti degli Enti benefattori dell'Opera.

Dal 1930, l'ONFA, con il supporto dell'Aeronautica Militare e attraverso i contributi volontari del personale, sia in servizio sia in quiescenza, e dei benefattori, assiste per tutto il periodo formativo, dall'asilo fino all'università, i figli del personale militare deceduto per qualsiasi causa.

Tavola Rotonda sulla Condizione Militare



L'evento, di grande interesse, coordinato dal Generale Giuseppe Lucchese, è iniziato con il benvenuto del Presidente ANUA Generale S.A. Mario Majorani ai numerosi ospiti, la gran parte dei quali in uniforme e di alto grado a conferma della validità del tema in agenda. Parole di gratitudine e di apprezzamento sono state rivolte alla Casa dell'Aviatore, al Comando Aeronautica Roma ed allo Stato Maggiore AM per il supporto ed il patrocinio offerto all'iniziativa. Sono quindi seguiti i previsti interventi, dei quali si riporta, con riferimento agli argomenti trattati dai singoli oratori, una sintesi informativa di orientamento per successivi approfondimenti. I testi originali completi saranno riprodotti in apposita pubblicazione dell'ANUA.

Casa dell'Aviatore 21 novembre 2011



Nella foto, da sinistra: i Generali Majorani, Lucchese, Lo Torto, Preziosa e Landolfi; ultimo il dott. Russo

L'etica militare

Il Gen. Isp. Capo Francesco Landolfi, Direttore dell'Ufficio Centrale del Bilancio del Ministero della Difesa e Capo del Corpo di Commissariato dell'Aeronautica Militare, ha iniziato il suo intervento con una riflessione sull'Uomo. Quest'essere che, fuorviato dalle mode e abbagliato dal successo, è costantemente alla ricerca di un'etica che giustifichi i propri comportamenti professionali quando invece è nell'Etica che dovrebbe individuare i principi cui ispirare i propri comportamenti quotidiani di cittadino, marito, padre, militare, insomma di uomo.

E l'individuazione di questi principi a valenza universale non è poi così difficile. Dai dieci comandamenti, definiti da Thomas Mann "l'abbicci della condotta umana" ai "sette peccati sociali" di Gandhi che indicavano le cose da "non fare" per evitare di portare «offesa alla fondamentale dignità umana»:

- 1) politica senza principi;
- 2) affari senza moralità;
- 3) scienza senza umanità;
- 4) conoscenza senza carattere;
- 5) ricchezza senza lavoro;

6) divertimento senza coscienza;
7) religione senza sacrificio, cui il nipote Arun Gandhi, fondatore dell'Istituto Gandhi per la non violenza, ne aggiunse un ottavo:
8) diritti senza responsabilità,
alla massima confuciana: quello che non desideri per te, non farlo agli altri, tutto conduce a quei principi di carità e amore dai quali ciascuno di noi può ricavare "le regole" per un comportamento etico nel senso più pieno del termine. Questi principi sono stati anche recentemente evidenziati da Papa Benedetto XVI ai cappellani militari provenienti da ogni parte del mondo: "il militar cristiano è chiamato a realizzare una sintesi per cui sia possibile essere anche militari per amore, compiendo il ministerium pacis inter arma".
In linea con quest'insegnamento magistrale, l'etica della professione militare non può che essere l'impegno di onorare la vocazione di militari in relazione alla posizione da ciascuno occupata.
Le Forze Armate, chiamate oggi ad intervenire ove altri

non possono arrivare o hanno fallito, dopo un percorso evolutivo plurisecolare che ha portato i militari all'assunzione, ormai consolidata, di valori quali la Patria, l'onore militare, il dovere, la disciplina e le tradizioni, sono percepite come un bene comune posto a difesa dei valori della civiltà. E questo oggi fanno i nostri militari, ovunque nel mondo siano chiamati a garantire l'ordine e la sicurezza delle persone, a garantire il rispetto dei diritti individuali e collettivi e sempre ben lungi dal manifestare una volontà di guerra, di soddisfazione, di sopraffazione, anche a costo dell'estremo sacrificio. Questo militare che ha nel suo DNA un ideale di solidarietà verso la collettività e una vocazione a difenderla dai pericoli, a soccorrerla nelle difficoltà, a salvaguardarne le istituzioni democratiche, conclude il Gen. Landolfi, rifacendosi alle parole di Mons. Pelvi, guidato dalla carità e dalla verità, contribuisce ad edificare una cultura di responsabilità globale che ha la radice nella legge naturale e trova il suo ultimo fondamento nell'unità del genere umano.

Formazione militare ed esigenze d'impiego

Nell'introdurre l'argomento il Generale Preziosa si è riallacciato alle riflessioni degli oratori che lo hanno preceduto, facendo riferimento agli aspetti della disciplina e dell'obbedienza. In proposito ha evidenziato il mutamento storico che queste hanno subito e che induce a considerare le esigenze formative come una emergenza da affrontare sia per i contenuti e sia per le forme di insegnamento, resosi necessario il bisogno, o meglio l'obbligo, di aver riguardo al fatto che i giovani, che si affacciano alla vita militare per intraprendervi una carriera, sono diversi rispetto al passato a causa dei mutamenti sociali, economici, tecnologici e di concezione dei modi di vivere.

La formazione è un'esigenza strategica in tutte le attività della società umana, ma per le Forze Armate è necessario, più che per altri settori, avere riferimenti temporali ben mirati, tenendo presente ad esempio che, se in Aeronautica il ciclo formativo comporta già oggi 6-8 anni fra istruzione ed avvio all'impiego, occorre prevedere proprio ai fini dell'impiego, cosa il personale in arruolamento per il servizio permanente dovrà fare fra 15-20 anni. Occorrerà fare riferimento alle esigenze di tipo bellico ed a quelle di tipo gestionale.

La formazione deve perciò essere strumentale a ciò che poi donne e uomini devono fare nelle Forze Armate e chi insegna deve essere conosciuto e capace di trasferire le giuste informazioni dalle quali deriva una maturazione

culturale. La capacità formativa deve consentire il corretto trasferimento delle informazioni avendo presente che non sono ammessi salti senza la cognizione che chi riceve le informazioni, le filtra attraverso le proprie credenze e, se il mondo cambia, il cambiamento è connaturato con l'uomo e la donna. In altri termini il concetto espresso riguarda l'esigenza di trovare le giuste coerenze tra formazione e cultura, sia nel proprio ambito che in quello in cui si dovrà operare.

Dopo il muro di Berlino (anni 89-90) ed i mutamenti di rapporto sociali, politici ed economici fra "Est" ed "Ovest", già nel '91 con la prima Guerra del Golfo abbiamo dato inizio ad impegni fuori area senza più fermarci. Oggi nel mondo vi sono oltre 300 focolai di guerra e l'Italia è presente in 29 Nazioni.

Quindi nel "fuori area" ci confrontiamo con altre culture, dalla musulmana alle antiche culture asiatiche e del "terzo mondo".

Ecco quindi l'esigenza formativa di coltivare valori; ed in tale contesto si confida nell'Etica quale collante della Società. La mancanza del collante determina l'emergenza nella quale temiamo di essere. Entrando nel merito della formazione militare aeronautica consideriamo tre pilastri: - il Comandante, - lo Staff, - il Pilota.

La formazione deve conferire a queste tre colonne la capacità di cementarsi, avendo presente che la posizione di co-

mandante, pur apicale, è subordinata ad altre autorità. Va da se quindi l'importanza della disciplina e dell'obbedienza. Di particolare interesse è stato il risultato di un sondaggio fatto fra giovani partecipanti ai nostri concorsi. Alla domanda "perché scegliete questa esperienza?" il 40% ha risposto "perché fuori c'è disorganizzazione", con la naturale deduzione che "noi siamo i custodi delle regole". Peraltro appariamo distanti da quel che la Società vive. Dobbiamo confrontarci nel futuro con situazioni di conflittualità, in ambiente urbano e costiero, caratterizzate da asimmetrie, di lunga durata e lontane, originate da fallimenti degli stati ed abbisognevoli di approcci "comprehensive" per le immancabili opere di ricostruzione. In conclusione il nostro impegno formativo gioca su sei elementi: il primo riguarda l'Etica, di cui si è parlato; il secondo riguarda la preparazione alla leadership e la capacità decisionale; il terzo, il ruolo delle tecnologie il quarto è l'interoperabilità fra le FFAA; il quinto riguarda il Comando e Controllo; ultimo, ma non meno importante, la conoscenza delle popolazioni e dei rispettivi processi di cambiamento. Occorre infine adeguare la velocità di formazione alla velocità dei mutamenti nel contesto della Società Mondiale. (Sull'argomento, si suggerisce la lettura della prolusione del prof. Gori all'inaugurazione dell'anno accademico a Pozzuoli il 18 nov. u.s.).

Lo status del personale militare

Il Dott. Silvestro Russo, Consigliere di Stato, esamina gli aspetti più significativi dello status del personale militare e chiarisce preliminarmente come esso sia rapportato alla peculiarità della condizione militare, connotata da due elementi tipici: *disciplina ed autodisciplina*. Richiama l'orientamento più recente della giurisprudenza della Corte Costituzionale e del Consiglio di Stato che conferma la specificità dello status dei militari, unitamente ad altri dipendenti pubblici (magistrati, diplomatici) sancita dall'art. 98 Cost.. In particolare, chiarisce che la difesa della Patria impone l'obbligo di *imparzialità* che implica il dovere di mantenere le FFAA. al di fuori delle competizioni politiche. Chiarisce, poi, che l'organizzazione del lavoro dei militari è fondata sulla logica del sistema gerarchico, che si concretizza nella emanazione ed esecuzione degli ordini. Passando all'esame della valutazione dei militari, si sofferma sulla necessità che il giudizio valutativo sia pronunciato con assoluto equilibrio, emergente dalla motivazione che tenga conto di tutti gli elementi che caratterizzano la professione militare ed, in particolare, dell'esercizio della potestà ordinatoria, che per essere efficace deve risultare coerente con la logica della funzione assolta. Sottolinea, inoltre, che, dovendo essere esplicata nell'am-

bito della stessa linea di comando, la valutazione, in concreto, esprime la credibilità dell'organizzazione perché sostanzialmente consente alla stessa di autovalutarsi. Riguardo al trasferimento dei militari, chiarisce che trattasi di atto ordinativo di natura organizzatoria, richiedente sostanziale correttezza procedurale perché incide sugli interessi e sulle aspettative del trasferito.

L'esecuzione dell'ordine: aspetti penali



Il Dott. Antonio Inteliano Procuratore Generale Militare presso la Corte Suprema di Cassazione chiarisce in via preliminare richiamando l'orientamento della dottrina, che l'ordine è l'espressione della operatività della struttura gerarchica, finalizzata all'assolvimento delle funzioni istituzionali.

Chiarisce, altresì, che l'emanazione e l'esecuzione degli ordini attengono al funzionamento regolare del servizio ed alla efficacia della disciplina militare.

In tale quadro, si sofferma sulla responsabilità penale derivante dalla commissione di un reato nell'esecuzione di un ordine ed evidenzia come in tal caso si configurino i seguenti criteri, riguardanti rispettivamente la responsabilità del solo superiore che ha emanato l'ordine, del solo esecutore ovvero di entrambi. Al riguardo, chiarisce che l'ordinamento vigente ha adottato il criterio secondo cui la responsabilità penale si estende all'esecutore qualora l'illeceità del fatto ordinato sia manifesta, tale cioè da non consentire alcuna giustificazione al militare che in concreto abbia commesso il reato, ancorché in esecuzione di un ordine. In merito, evidenzia come questo criterio risultava recepito concettualmente già negli anni '40; infatti, nella relazione illustrativa del codice penale militare di pace è esplicitamente chiarito che quando sussiste la consapevolezza dell'illeceità penale degli effetti dell'esecuzione dell'ordine, *l'obbligo di obbedire è sostituito dall'obbligo di disobbedire*. Attraverso un'approfondita ed articolata analisi dell'evoluzione normativa sulla materia, ha evidenziato, inoltre, come il predetto criterio, oggi, risulti pienamente recepito sia in ambito nazionale, dal codice militare, che in ambito internazionale dall'art. 33 dello Statuto della Corte Penale Internazionale.

La condizione militare, il problema delle Forze Armate

Il Brig. Gen. Antonino Lo Torto, autore del libro sulla Condizione militare, premesso che la continua evoluzione della struttura delle FF.AA. rende costanti le problematiche della condizione militare, sostiene che essa sia la risultante della combinazione di due elementi: *l'operatività e la specificità del personale*.

Si sofferma, sul fondamento costituzionale della condizione militare, evidenziando le soluzioni adottate per la corretta interpretazione dell'art. 87 Cost. che attribuisce al Capo dello Stato il comando delle FF.AA. e sugli aspetti essenziali dell'art. 98 Cost. che sancisce l'*imparzialità* delle FF.AA.. Chiarisce, in particolare, che l'art. 98 Cost. costituisce il fondamento della *specificità* dei militari rispetto agli altri dipendenti pubblici.

Esamina, inoltre, l'art. 52 Cost. evidenziandone l'efficacia innovativa poiché, oltre ad estendere a tutti i cittadini il *sacro* dovere di difendere la Patria prevede che *l'organizzazione delle FF.AA. deve essere conforme ai principi democratici*.

Passando all'esame del percorso di democratizzazione dell'ordinamento militare, evidenzia come il DPR 31 ott. 1964, il primo regolamento di disciplina in regime democratico, abbia realizzato il primo *tentativo* di allineare la disciplina militare ai principi democratici. Rimarca, infatti, come l'articolato non preveda la tutela dei diritti dei militari ed evidenzi l'elevato valore morale dei doveri. Si sofferma, poi, sulla *specificità* evidenziando come essa sia la risultante di due elementi: *la peculiarità dei compiti istituzionali; la singolarità degli obblighi e delle limitazioni personali previsti da norme e regolamenti*.

Nella parte finale della relazione, si sofferma sulla necessità della motivazione dell'ordine militare, evidenziando come l'art. 1349 del codice militare abbia recepito l'orientamento prevalente della dottrina e della giurisprudenza, prevedendo che l'ordine militare non deve essere motivato. In merito, puntualizza che la *non obbligatorietà* della motivazione *esclude* ogni possibile dispositività dell'azione di comando, anzi *impone* sia a chi emana sia a chi esegue l'ordine di agire in modo corretto, trasparente e prudente.

Nelle riflessioni conclusive sottolinea l'essenzialità dell'*autodisciplina* come strumento capace di consentire ai singoli, ai rispettivi livelli di responsabilità, di provvedere all'emanazione ed all'esecuzione degli ordini nel rispetto dei principi di correttezza, trasparenza e prudenza emergenti dal complesso delle norme vigenti, allo scopo di assicurare la credibilità e l'affidabilità del sistema difesa.



“La specificità del Militare nella società contemporanea”

L'intervento del Gen. Br. Federico Sepe ha affrontato in via preliminare la specificità della condizione di stato del militare attraverso un excursus sulle doti e sulle qualità fisiche, psichiche, morali e professionali che sono richieste per lo svolgimento dei compiti istituzionali; qualità che, invece, non sono richieste in così alto numero per qualsiasi altra funzione della Amministrazione pubblica.

Ha proseguito evidenziando i numerosi obblighi che caratterizzano lo status e le peculiari limitazioni che incidono sull'esercizio dei diritti che la Costituzione democratica riconosce a tutti i cittadini. In particolare, tali limitazioni frequentemente impongono notevoli sacrifici che spesso si riflettono anche sulla famiglia.

Successivamente ha affrontato il tema del rapporto tra società civile e mondo militare, sottolineando come in passato tale rapporto sia stato quasi inesistente a causa dell'assoluta separazione tra società civile e mondo militare. Oggi, invece, questo rapporto ha una nuova dimensione, considerato che gli impegni assunti dalle FF.AA. in ambito internazionale hanno adeguata diffusione attraverso i mezzi di comunicazione e gli interventi apprestati in ambito nazionale, in occasione di variegate situazioni di emergenza, sono inequivocabilmente percepibili dall'intera comunità.

Inoltre, ha evidenziato l'importante funzione svolta in passato dal servizio militare obbligatorio, oggi sospeso, che insieme ai due importanti pilastri della famiglia e della scuola ha costituito un'osmosi essenziale per la formazione del cittadino. Questo processo di interazione, ormai irreversibile, è destinato a proseguire attraverso proficue iniziative capaci di incentivare la collaborazione tra società civile e mondo militare, con particolare attenzione per i giovani.

Notizie al **V**olo



Libia: il contributo dell'A.M. essenziale per l'Operazione Unified Protector

Alla mezzanotte dello scorso 31 ottobre la Nato ha dichiarato conclusa l'Operation Unified Protector (OUP), alla quale, come è stato sottolineato dal Capo di SMA, Generale Giuseppe Bernardis, in un messaggio al personale in occasione della chiusura dell'operazione Nato. L'OUP, come pure la sua fase precedente Odyssey Dawn, ha costituito per l'Aeronautica Militare la più imponente operazione condotta dopo il secondo conflitto mondiale. In sette mesi di operazioni, l'AM ha compiuto circa 1.900 sortite (per oltre 7.300 ore di volo) e ha messo a disposizione delle nazioni partecipanti sette basi aeree con il relativo supporto logistico. In particolare, nell'ambito delle azioni finalizzate al mantenimento di delle no-fly zone e alla protezione dei civili sul territorio libico, sono stati impiegati F16, Eurofighter, Tornado, Amx, Predator, KC130 e KC767 in missioni di ricognizione, pattugliamento, difesa aerea, rifornimento in volo e di neutralizzazione di obiettivi militari.

Il Generale Camporini nuovo Vicepresidente dell'Istituto Affari Internazionali

Il Generale Vincenzo Camporini è stato eletto nuovo vicepresidente dell'Istituto Affari Internazionali (IAI), organismo fondato nel 1965 su iniziativa di Altiero Spinelli, per svolgere studi nel campo della politica estera, dell'economia e della sicurezza internazionali.

Il Gen. Camporini, Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica dal 2006 al 2008 e Capo di Stato Maggiore della Difesa dal 2008 al 2011, affiancherà il Presidente dello IAI nella promozione dei rapporti dell'istituto con i patrocinatori, i finanziatori, gli altri centri di ricerca e le istituzioni pubbliche e private sia in Italia che all'estero. Inoltre, continuerà a contribuire alle attività del programma Sicurezza e Difesa.



Avvicendamenti

Martedì 6 Dicembre, il Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa (foto a sin.) è stato chiamato a ricoprire l'incarico di **Capo di Gabinetto del Ministro della Difesa**.

Ha lasciato quindi il Comando delle Scuole A.M. e della Terza Regione Aerea al Generale di Divisione Aerea Vitantonio Cormio (foto a destra). L'ANUA formula al Gen Preziosa ed al Gen Cormio calorosi auguri per il loro nuovo ed impegnativo servizio.



Gli auguri del Ruolo delle Armi

Su invito dell'attuale Capo del Ruolo delle Armi, Gen Sq. Mario Martinelli, sette dei suoi predecessori avvicendatisi negli ultimi trenta anni nell'incarico di vertice del ruolo ed un gruppo di Generali in servizio nello stesso ruolo presso enti centrali hanno trascorso un felice incontro conviviale presso la Casa dell'Aviatore.

Il reciproco scambio di auguri per le festività natalizie e per l'approssimarsi di un anno che si presume caratterizzato da impegni nuovi in relazione ai mutamenti sia sociali che economici e tecnologici, ha stimolato in ciascuno l'emergere di ricordi sui propri differenti trascorsi aeronautici a servizio del Paese.



Nella foto, da sinistra:
Gen.Sq. Gianfranceschi Claudio,
Gen.Br. Sestili Renato,
Gen.Sq. Parizzi Alberto,
Gen.Sq. Murè Carmelo,
Gen.Br. Fornari Achille,
Gen.Br. Li Causi Giuseppe,
Gen.Sq. Martinelli Mario,
Gen.Sq. Bertelè Carlo,
Gen.Sq. Proietti Giovanni,
Gen.Br. De Rogatis Lucio,
Gen.Sq. Tancredi Mario,
Col. Croce Walter,
Gen.Br. Celletti Antonio;
fuori campo:
Gen.Sq. Mazzone Giovanni.

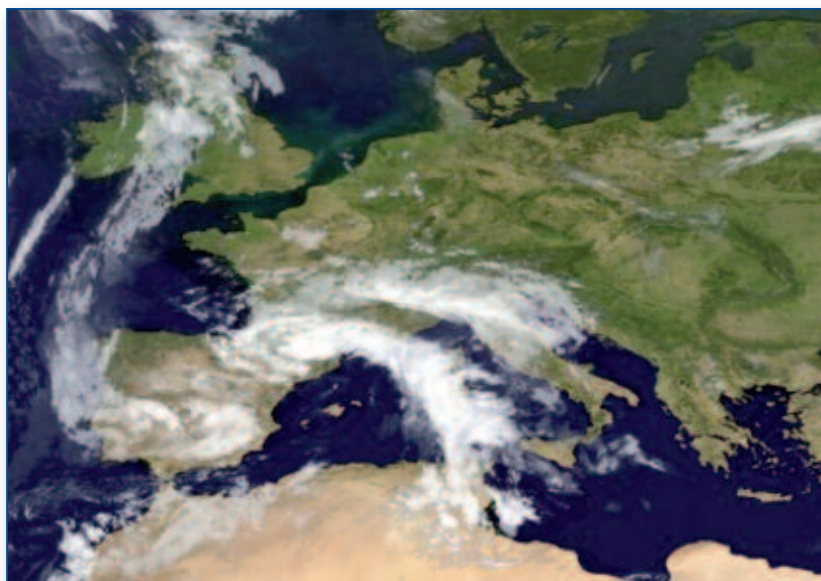
Il velivolo RO.43 al Museo Storico di Vigna di Valle

Dopo lavori di restauro durati due anni, l'unico esemplare rimasto del velivolo Ro-43 dal 17 novembre scorso fa parte degli aerei esposti nel Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle, in provincia di Roma. Alla cerimonia hanno presenziato il Capo di SMA, Generale Giuseppe Bernardis e il Generale Giuseppe Scarinci, classe 1919, tra i pochi aviatori viventi ad aver volato su questo velivolo che nel 1972 era stato recuperato dall'aeroporto militare di Centocelle a Roma e poi portato a Vigna di Valle dove nel 2009 ha avuto inizio il restauro curato dallo stesso Museo Storico con risorse e personale della propria sezione manutenzione e restauri. L'aereo faceva parte di un lotto di 23 esemplari costruiti su progetto dell'ingegner Giovanni Galasso dalle Industrie Meccaniche Aeronautiche Meridionali nel primo semestre 1937. Era rimasto in carico alla Scuola idrovolanti di Orbetello, in Toscana, fino alla sua radiazione.



Proposta di unificare i Servizi meteorologici nazionali

In un recente convegno organizzato dal Consiglio per la Ricerca e la sperimentazione in agricoltura e dall'Istituto di Climatologia e meteorologia applicata all'Agricoltura (CRA-CMA), è stata segnalata l'opportunità di unificare i servizi meteorologici nazionali. Ciò attraverso un coordinamento affidato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e in particolare alla Protezione Civile, superando la frammentarietà di oggi che coinvolge diversi soggetti nazionali e regionali. Al convegno hanno partecipato diversi Enti di ricerca scientifici che in Italia si occupano di climatologia e meteorologia, quali l'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INGV), l'Ufficio Generale dello Spazio Aereo e Meteorologia dello Stato Maggiore Aeronautica, l'Università degli Studi di Milano, l'ARPA Emilia Romagna - Servizio Idro-Meteo-Clima, l'Istituto Superiore per la Ricerca Ambientale (ISPRA). È stato rilevato che attualmente in Italia, nonostante i grandi progressi nell'ambito della ricerca meteorologica e le fitte reti di sorveglianza distribuite su tutto il territorio nazionale, esiste una grandissima quantità di soggetti che si dedica a questi studi: ciò pone difficoltà di carattere organizzativo ed economico. Al riguardo, il prof. Bernardo De Bernardinis, Presidente dell'ISPRA, ha proposto che "l'azione di armonizzazione sia sviluppata dalla Protezione Civile che già ora la esercita efficacemente nelle emergenze". Questo convegno ha anche costituito l'occasione per ripercorrere l'evoluzione storica, oltre che dei servizi meteorologici, di quelli geodinamici e sismici.



Finmeccanica

“Il Consiglio di Amministrazione di Finmeccanica, riunitosi in data 2 dicembre 2011 con all'ordine del giorno la revisione delle deleghe e il conferimento dei poteri di cui alla delibera del 4 maggio 2011, preso atto delle dimissioni dell'ing. Pier Francesco Guarguaglini dalla carica di Presidente, ha nominato l'ing. Giuseppe Orsi (foto a sin.) quale Presidente e Amministratore Delegato”.

Alla notizia si ritiene dare risalto su questo periodico perché interessa il mondo aeronautico, in relazione al fatto che al Gruppo Finmeccanica appartiene Alenia Aeronautica, con i suoi programmi di livello mondiale. Alenia Aeronautica progetta, realizza, certifica e supporta sistemi di volo complessi che vanno dai velivoli da difesa avanzati ai velivoli da trasporto militari e civili, dai velivoli per sistemi di missione agli aerei a pilotaggio remoto. L'attività di Alenia Aeronautica comprende prodotti proprietari quali il C-27J, l'unico vero aereo da trasporto tattico oggi disponibile al mondo, o gli ATR42MP e ATR72ASW, velivoli appositamente sviluppati per missioni di pattugliamento marittimo, e riveste ruoli chiave in programmi di livello mondiale come l'Euro fighter Typhoon, il Joint Strike Fighter F-35 e il dimostratore UCAV europeo Neuron. Nei velivoli commerciali Alenia Aeronautica è fra i protagonisti mondiali attraverso una gamma di attività di progettazione e costruzione di aerostutture avanzate per aerei allo stato dell'arte quali Airbus A380 e Boeing 787 Dreamliner. È tra i leader nei velivoli regionali attraverso ATR, joint venture paritetica con EADS, e SuperJet International, joint venture con la russa Sukhoi per il Superjet 100, il più moderno jet regionale disponibile sul mercato. Dal 1912 ha prodotto oltre 12.000 velivoli. Altri 6.000 aerei civili volano con aerostutture realizzate da Alenia.

Quel lungo treno che andava... ad Herat

Nell'estate del 2005, nel quadro degli accordi internazionali finalizzati alla ricostruzione della provincia di Herat ad est dell'Afghanistan, l'Aeronautica Militare venne chiamata a gestire l'omonimo aeroporto. Dopo una fase iniziale, che comportò la costituzione della Forward Support Base, si rese necessario sostituire, prima dell'arrivo della stagione fredda, le tende pneumatiche utilizzate nelle primissime fasi del rischieramento per alloggiare il personale delle varie nazioni coinvolte nell'attività, con strutture logistiche più adeguate e confortevoli. A tale scopo si pensò di utilizzare 90 moduli abitativi disponibili presso il Reparto Mobile di Supporto di stanza presso l'aeroporto di Villafranca.

Il mandato per l'effettuazione dell'analisi di fattibilità della operazione di trasporto dei moduli venne assegnato al Comando Logistico della A.M. che, a sua volta, incaricò il dipendente Servizio dei Supporti, competente in materia di trasporti.

Lo studio conseguente, basato sulla verifica delle vie e modalità di comunicazione esistenti, sull'esigenza del contenimento della spesa e sui tempi stimati, portò ad individuare nel vettore ferroviario la soluzione più conveniente ed efficace. Dalla valutazione delle strutture logistiche presenti nell'area di Herat emerse infatti l'esistenza di una stazione ferroviaria a Torgondi, a circa 80 km dal confine tra il Turkmenistan e il territorio afgano, dalla quale risultava possibile effettuare il trasporto su gomma dei moduli abitativi scaricati dal treno, fino alla destinazione finale.

L'impiego del treno, con il concetto del "punto-punto", risultò fattibile a seguito di una oculata pianificazione svolta da un Gruppo di lavoro congiunto costituito da personale dell'AM e della società Omniaexpress/Trenitalia, rilevandosi particolarmente vantaggioso dal punto di vista economico (costi di 1/5 rispetto al vettore aereo e del 40% in meno rispetto a quello navale). Sotto l'aspetto logistico l'operazione risultava inol-

tre conveniente, in quanto consentiva di trasferire in un'unica soluzione una così elevata quantità di materiali, sia in termini di peso (oltre 1.200 tonnellate) sia di volume.

Una volta stabilito il sistema di trasporto e ricevute le necessarie autorizzazioni dalle autorità nazionali e dalle delegazioni diplomatiche delle nazioni che il treno avrebbe dovuto attraversare, venne dato il via all'operazione.

Il trasporto ferroviario, basato inizialmente sull'allestimento da Verona di due treni, uniti successivamente in

un solo convoglio per transitare sullo "scartamento" russo, prevedeva la percorrenza di circa 6.000 chilometri e l'attraversamento di otto Paesi con procedure amministrative diverse, non incontrò particolari difficoltà (comunque tutte superate in tempi ristretti), a dimostrazione della programmazione ben studiata e messa in atto. Riguardo alla tempistica l'operazione, avviata all'inizio del mese di agosto, si concluse con pieno successo nei primi giorni del mese successivo.

L'attività è stata ricordata in quanto ha rappresentato una significativa esperienza per testare ed incrementare le capacità dell'AM nel settore del "movimento e trasporti" (divenuto molto rilevante per le operazioni fuori area) essa venne recepita con grande interesse in ambito interforze e anche presso la NATO. L'operazione, infine, ha dato modo di confermare l'importanza dell'integrazione delle risorse militari con quelle civili per l'effettuazione dei "trasporti strategici".

Pur con le debite proporzioni, piace concludere osservando che, nel tradizionale spirito di "precursori" di rotte aeree, che hanno aperto in un passato ormai lontano importanti vie di comunicazione, l'Aeronautica Militare (per la prima volta dal dopoguerra), con la complessa attività sommariamente descritta, ha fatto da "apripista" anche sulla terra.

(Angelo Pagliuca)



Dalla polvere nera alla bomba intelligente

Una quasi lezione sugli esplosivi e le loro caratteristiche

Per un periodo di circa 5 secoli (dal 1300 al 1800) vi è stato solo un tipo di esplosivo conosciuto ed adoperato: la polvere nera, scoperta, forse casualmente, mescolando nitrato di potassio (detto anche salnitro) carbone di legna e zolfo in proporzioni variabili (attualmente 75/15/10). Questa mescolanza meccanica, per le straordinarie caratteristiche pirotecniche e incendiarie che dimostrava, venne usata inizialmente come propellente per il lancio di proiettili di vario tipo e poi come esplosivo vero e proprio a causa delle sue capacità dirompenti, specie se compressa.

I progressi nei secoli successivi, consistettero principalmente nella produzione di polveri più pure ed omogenee con diversa granitura, per ottimizzarne l'uso nei diversi impieghi. Fu solo verso la fine del 1800 che comparvero alcune sostanze organiche (benzene, toluene, xilene, naftalina, ecc.), usate nell'industria dei coloranti, le quali opportunamente trasformate, essenzialmente tramite reazioni di nitratura, presentavano proprietà esplosive molto più vantaggiose rispetto alla polvere nera.

Gli sviluppi nel secolo scorso hanno riguardato principalmente la creazione di miscele dei succitati composti nitrici con altre sostanze per produrre esplosivi che soddisfacessero speciali requisiti.

Fatto questo breve cenno storico, passiamo ad esaminare più in dettaglio cosa sono e come si comportano i materiali esplosivi.

Per esplosivi devono intendersi tutte quelle sostanze capaci di subire, in determinate condizioni, trasformazioni chimico-fisiche a seguito delle quali, in un tempo brevissimo, si liberano elevate quantità di energia e si sviluppano gas in grandi volumi ad altissime pressioni e temperature.

Ciò che caratterizza ogni sostanza esplosiva è la velocità con cui si propaga la reazione di decomposizione. In base al valore di questo parametro è possibile suddividere le sostanze esplosive in **“esplosivi deflagranti”** ed

“esplosivi di scoppio”. Nella deflagrazione il processo di decomposizione dell'esplosivo si trasmette da strato a strato della materia indecomposta per rapida combustione, con velocità dell'ordine dei metri al secondo, la produzione di gas è graduale e il fenomeno è utilizzato per il lancio di proiettili e per motori di razzi e missili.



La detonazione è un fenomeno assai più rapido e violento, provocato da un impulso iniziale (innescamento), che si propaga nell'esplosivo indecomposto per strati successivi con velocità comprese tra più di 1.000 e i 9.000 metri al secondo; esso porta alla formazione di una rapidissima perturbazione fisica (onda esplosiva o di detonazione) e di un veloce flusso di gas generato dalla violenta reazione chimica, provocata dal passaggio dell'onda di detonazione attraverso la massa esplosiva.

In analogia con le onde luminose, l'onda di detonazione è definita da una superficie che si chiama fronte dell'onda che si muove con una velocità elevatissima verso l'esterno per poi decrescere bruscamente; esso quando emerge alla superficie dell'esplosivo induce uno shock nel mezzo circostante al quale trasferisce la sua energia. I prodotti gassosi della detonazione si muovono come un forte vento dietro il fronte di shock, ma sono impediti dalla loro inerzia dal decrescere così rapidamente. Al termine dell'espansione dei gas si produce una brusca rarefazione con formazione di un'onda retrograda, provocata dallo spostamento della massa d'aria nella depressione determinata dall'avanzamento dell'onda primaria. Il fronte di shock, l'area di alta pressione retrostante e la zona di rarefazione formano, in definitiva, una completa onda che è chiamata onda d'urto.

Tralasciando ulteriori considerazioni teoriche, che richiederebbero una trattazione lunga, appare opportuno procedere con l'illustrazione dei principali requisiti che devono possedere le sostanze esplosive utilizzate nei sistemi d'arma d'impiego aeronautico.

Le armi da fuoco in dotazione ai velivoli sono di norma

di piccolo calibro e ad alta cadenza di tiro. Questo perché il mezzo aereo impone drastiche limitazioni nel peso e nelle dimensioni e contatti a fuoco di assai breve durata.

Le polveri di lancio moderne, che devono imprimere ai proiettili la spinta necessaria a far compiere loro la traiettoria balistica, devono decomporsi con sviluppo di grandi volumi di gas in un tempo dell'ordine del centesimo di secondo. Esse sono costituite da esteri nitrici della cellulosa (nitrocellulosa) trasformati allo stato colloidale attraverso un adatto solvente volatile (processo di gelatinizzazione) e portate ad una viscosità adatta alla lavorazione per formare cilindri e sferette. In questo caso si parla di polveri a "singola base".

La nitrocellulosa può essere gelatinizzata anche con un solvente non volatile come la nitroglicerina, il dinitroglicole e il dinitrotoluene, che hanno forti caratteristiche esplosive: in questo caso le polveri ottenute prendono il nome di polveri a "doppia base" e rivestono grande importanza in campo aeronautico in quanto deflagrano con altissima velocità e consentono un elevato ritmo di tiro.

I proiettili esplosivi hanno una carica che può raggiungere al massimo qualche decina di grammi. Tale carica, affinché l'effetto distruttivo sia il maggiore possibile, deve essere costituita da esplosivi con elevato potere dirompente (HE). Vengono usati soprattutto il tetrile o l'RDX (T4) flemmatizzati, con aggiunta di polvere di alluminio per aumentare la temperatura e quindi l'espansione dei gas sviluppati dalla reazione esplosiva (effetto soffio).

Il primo requisito richiesto è allora l'elevato potere dirompente: un chilogrammo di HE che esplode nell'aria produce circa 1.000 litri di gas approssimativamente in 0,1 millisecondi e sviluppa temperature e pressioni elevatissime (dell'ordine di 3.000 °C e 100.000 atmosfere). Tali parametri consentono la creazione di un'onda d'urto che frantuma ogni struttura circostante, con effetto isotropico inversamente proporzionale al cubo della distanza percorsa dall'onda d'urto.

Gli esplosivi usati nelle teste di guerra per razzi e missili debbono possedere analogamente un grande potere dirompente; occorre inoltre che resistano bene alle sollecitazioni meccaniche e termiche imposte dalla piattafor-

ma aerea. Poiché le teste di guerra hanno necessariamente dimensioni e pesi contenuti, gli esplosivi usati debbono possedere ottime proprietà balistiche e soprattutto la velocità di detonazione più elevata possibile. Molto impiegate sono le miscele a base di HMX, esplosivo termostabile (alto punto di fusione) avente velocità di detonazione di 9.100 m/sec.

Le bombe d'aereo, infine, costituiscono mezzi dalle grandi capacità distruttive per la elevata quantità di esplosivo contenuto. Pertanto, quantomeno per quelle di uso generale (GP), per il loro caricamento non è necessario impiegare esplosivi molto sofisticati; quasi sempre si usano miscugli a base

di tritolo miscelato con alluminio (tritonale) o con T4 e cera che funge da flemmatizzante (compound B). Le bombe impiegate sui moderni veloci aeromobili hanno un profilo affusolato e sono realizzate in acciaio, spesso preframmentato, con un contenuto di esplosivo pari a circa la metà del loro peso. Sono disponibili

nella versione a caduta libera o nella versione rallentata con dispositivi meccanici o a paracadute. Inoltre, unite ad appositi kit, possono formare la parte attiva delle bombe di precisione o a guida terminale. Queste ultime sono entrate nel linguaggio comune con la denominazione di "**bombe intelligenti**", in quanto, attraverso l'impiego di diversi sistemi di guida, possono colpire e distruggere il bersaglio eliminando o limitando i danni collaterali non voluti.

Per completare l'argomento, resta da fare un cenno sugli esplosivi di innesco. Appartengono a questa categoria sostanze estremamente sensibili a stimoli esterni (urto, sfregamento, calore, effetto Joule) che possono provocare la detonazione della carica principale o, in molti casi, di una carica intermedia meno sensibile ma capace di amplificare la debole onda di detonazione dell'inziatore. I principali esplosivi innescanti, tuttora in uso, sono l'azoturo di piombo, lo stifenato di piombo e il tetrazene. Per la citata sensibilità questi esplosivi vengono prevalentemente usati in miscela con altre sostanze per aumentarne la sicurezza nella manipolazione e modificarne alcune caratteristiche, in base al tipo di reazione esplosiva cui devono dare inizio (incendiva per le polveri o detonante per gli HE).

(A. P.)



Nella foto il lancio di un missile Maverick Amg65

“Evoluzioni delle Conflittualità”

È passata sotto silenzio, per non dire che è stata quasi del tutto ignorata dai grandi media, la dotta e fascinosa prolusione tenuta dal prof. Gori in occasione della cerimonia di inaugurazione dell'anno Accademico 2011-2012 dell'Accademia Aeronautica che vive il suo 88° anno dalla sua fondazione. L'evento, di fatto, è coinciso con un momento particolarmente effervescente della politica italiana che ha visto le maggiori ex personalità di spicco dello scenario politico e governativo totalmente impegnate a seguire l'evolversi della nascita del neogoverno tecnico alle sue prime “uscite” nazionali. Nessun politico di rilievo, infatti, ha ritenuto di partecipare all'importante evento accademico che, per il passato, ha visto la presenza di elevatissime autorità politiche nazionali e locali costituire il tipico parterre della grande sala che ospita il tradizionale evento. Ai convenevoli di prassi ed al saluto del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, che ha presieduto l'evento, è seguita l'attesa prolusione del prof. Gori che, al momento, rappresenta una delle più autorevoli autorità nazionali e, certamente, anche mondiali in tema di Relazioni Internazionali e Studi di alta Strategia Politico-Militare. Purtroppo, il vastissimo e qualificato uditorio costituito, oltre che da tutti gli Allievi e frequentatori dell'Istituto Militare di Pozzuoli, da numerose personalità religiose, civili e militari, a motivo di una persistente afonia del prolusore e dell'impossibilità di porvi tecnicamente rimedio operando sugli apparati di diffusione sonora, non è stato in grado di udire bene, e di conseguenza ben comprendere, le interessanti argomentazioni dell'illustre relatore; con la conseguenza che il validissimo messaggio culturale che l'ottimo Gori aveva in animo di far giungere a tutti è stato praticamente vanificato. La successiva lettura del testo, immesso in rete ha consentito, finalmente, di apprezzare appieno la sostanza del lungo intervento tutto incentrato sugli inimmaginabili scenari geopolitico-militari di prossima generazione. E le concrete prospettazioni delle innovazioni strategiche, quali s'annunciano nell'immediato futuro, se fossero state udite, e quindi ben comprese, dal vasto pubblico presente, avrebbero meravigliato, ma soprattutto preoccupato tutti. Forte dell'incommensurabile esperienza acquisita in studi e relazioni internazionali, ai massimi livelli, il prof. Gori ha realisticamente rappresentato quanto e come sia mutato, e stia continuamente evolvendo, lo scenario delle strategie politico-militari internazionali e, quindi, mondiali. A determinare tali mutazioni sono le nuove realtà rappresentate dall'inevitabile interconnessione sovranazionale fra gli Stati del mondo in coincidenza del-



l'introduzione, ed impiego, del WEB.

La necessaria premessa del relatore non poteva non rammentare a tutti che l'evoluzione delle guerre è stata sempre al passo con quella dell'economia e della tecnologia e che esse si sono vicendevolmente condizionate a seconda del momento storico vissuto. Le profonde rivoluzioni vissute dall'umanità, da quella agricola a quella industriale, per poi giungere a quella, odierna, tecnologica, hanno impiegato centinaia di anni per giungere allo stadio attuale; ed ora - sostiene il Gori - ci troviamo ad essere proiettati in una quarta “ondata”; la nostra era sembra annullare, come d'incanto, fattori quali tempo e spazio, proiettando tutto e tutti verso “l'intangibile”; con la conseguenza che le prossime future probabili o improbabili - quanto deprecate - guerre le “cyber war”, per intenderci, produrranno effetti immediati e globali. Ma la riflessione più acuta emersa dalla parola del prolusore è quella secondo cui, nei casi ipotizzati di guerre virtuali non sarà possibile comprendere, con certezza, chi le abbia scatenate; non essendo possibile, nell'infinità dell'etere, individuare le responsabilità e risalire alla mano ed alla mente “cibernetica” che hanno avviato un processo aggressivo contro uno Stato. Si domanda, quindi, il prof. Gori: a quale livello un “Cyber attacco” deve essere considerato alla stregua di una “guerra”? Citando Mary Kaldor, brillante accademica britannica docente di Global Governance, le “nuove guerre o le guerre post-moderne” implicheranno un impegno sempre minimo di forza fisica (uomini, carri, aerei, navi) per esplodere in silenziose e più distruttive deflagrazioni “intangibili”. Ecco che le guerre “virtuali” rappresenterebbero la “quinta dimensione” delle future conflittualità. In tale ottica appare del tutto fuori “moda” l'investimento in miliardi e miliardi di euro o dollari per organizzare eserci-

ti armati con armi convenzionali che difficilmente – forse mai più- saranno impiegate. E se le parole del prof. Gori –in assenza della sua afonia- fossero state udite e ben comprese, l'uditorio si sarebbe raggelato nell'apprendere dell'esistenza di una micidiale arma "più letale mai concepita" oggi esistente: il supervirus Stuxnet che, sperimentato in Iran, ne ha bloccato le centrifughe degli impianti nucleari di Busheher e Natanz. Questo virus, ideato dagli USA e da Israele, secondo il New York Times sarebbe stato messo a punto nei laboratori supersegreti operanti in pieno deserto del Negev. Siamo alla guerra sul WEB che per l'ambiente in cui opera si propaga, com'è evidente, alla velocità della luce. E l'agghiacciante esposizione del prolusore non s'è limitata alla notizia - certamente ignota al grande uditorio dell'Accademia Aeronautica - dell'esistenza di quel primo micidiale "worm"; un altro ne è stato approntato dal più dolce appellativo di Duku, ma ben più micidiale del primo. Cosa siano capaci di realizzare questi "virus" è presto detto e molteplici sono le forme con cui può manifestarsi ed attuarsi una Cyber War. Il prof. Gori ha, quindi, illustrato le variegate tipologie che può assumere una moderna Cyber War fra i cui obiettivi immediati si annovera certamente l'*Information Warfare - IW* (guerra dell'informazione).



L'IW a sua volta può assumere le sembianze di:

- *command and control warfare (C2W)*, che mira a colpire la testa dell'avversario;
- *intelligence based warfare (IBW)*, che progetta e protegge propri sistemi per la gestione dell'informazione e per ingannare e inquinare quelli dell'avversario con lo scopo di dominare il campo di battaglia;
- *electronic warfare (EW)*, che utilizza strumentazioni radio, elettroniche e strumenti di crittografia;

- *psychological warfare (PSYOP)*, utilizzata per influire e modificare opinioni di soggetti vari e delle opinioni pubbliche, diventate i nuovi "centri di gravità";
- *hacker warfare (HW)*, che attacca computer, reti telematiche e sistemi di elaborazione dati;
- *economic information warfare (EIW)*, che blocca o manipola informazioni nella ricerca di una sua propria supremazia economica;
- la *cyber warfare*, che costituisce la "summa" delle operazioni più avanzate con l'utilizzo delle più recenti tecnologie informatiche, elettroniche, satellitari.

Nell'avviarsi verso la fine della sua prolusione il prof. Gori non ha ritenuto esimersi dal sottolineare il gravissimo pericolo che tutti gli Stati corrono per l'affermarsi degli scenari cibernetici che assumono sempre più concreti aspetti di difficile, se non impossibile, gestione. In sintesi estrema, il prof Gori ha sottolineato che "che gli attacchi cibernetici, provenienti sia da Stati o da loro servizi segreti, da terroristi o reti criminali (queste ultime interessate ai guadagni economici) possono infliggere danni gravissimi agli interessi strategici, economici e finanziari del Paese. Sia detto per inciso, i Ministri delle Finanze del G8 ritengono che i crimini informatici costino 80 miliardi di dollari all'anno. A rischio sono soprattutto le infrastrutture critiche collega-

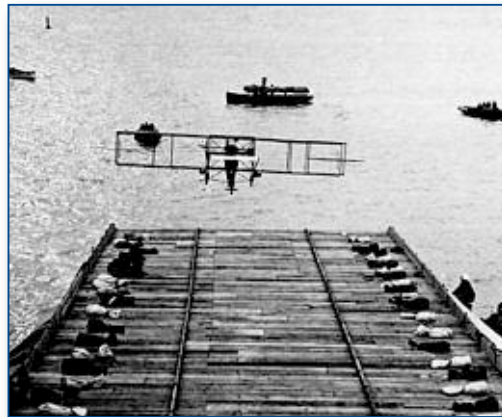
te con le attività finanziarie, l'elettricità, il gas, le telecomunicazioni, le strutture governative civili e militari, oggetto anche di azioni di *cyber spionaggio*. La minaccia è in forte sviluppo. Le peculiarità già menzionate (in particolare, l'estrema velocità di mutamento) hanno diretti riflessi sui processi decisionali e sulle misure di contrasto che è necessario coordinare a livello nazionale e, fin dove possibile, comunitario e internazionale. Il pericolo infatti è globale e anche le risposte devono essere globali". Come ultima riflessione, ma non certo per importanza, il prolusore sostiene che il "potere" nell'era che si vive e che s'annuncia, sembra transitare dagli Stati ai "gruppi" che primeggiano o detengono le leve della tecnologia informatica; con la conseguenza che non più le armi (convenzionali) decideranno delle sorti di sempre più improbabili conflitti fisici, bensì il

know how e l'intelligenza. E citando Napoleone: conclude - "vi sono solo due poteri al mondo: la spada e l'intelligenza. A lungo andare la spada è sempre battuta dall'intelligenza". Gli inattesi, sorprendenti ed inquietanti scenari politico-militari-strategici che si sono dispiegati all'attenzione delle centinaia di persone presenti alla cerimonia, indurrebbero a riflettere concretamente su quali risorse destinare alle esigenze di Difesa.

(Giuseppe Lenzi)

La nascita dell'Aviazione Navale

Si potrebbe pensare che l'invenzione e l'uso delle portaerei sia una cosa relativamente recente, perlomeno da quando si sono svolte le grandi guerre mondiali: **errore!** L'invenzione e la sperimentazione della prima portaerei data esattamente da cent'anni fa. È datato 18 gennaio 1911 il primo appontaggio ed il primo decollo da una nave da guerra dotata di una rudimentale pista di appontaggio. E anche il sistema di arresto per velivoli, straordinariamente simile a quello di oggi, è stato sperimentato con successo lo stesso giorno. Artefice di questo straordinario esperimento fu il ventiquattrenne Eugene B. Ely che a bordo di un biplano Curtiss model D, più comunemente denominato Pusher effettuò un appontaggio ed un successivo decollo dall'incrociatore S.S. Pennsylvania posizionato, fermo, nella baia di San Francisco. Decollato con il suo aeroplano dalla base denominata Selfridge Field presso San Bruno in California, dopo un volo di circa dieci minuti verso nord si trovò sulla baia e sorvolò diverse navi della Pacific Fleet, quindi si avvicinò alla Pennsylvania, vi fece attorno un circuito e poi, dalla quota di 1500 piedi, 450 metri, discese inizialmente a 120 metri, si posizionò in finale discendendo ulteriormente a 30 metri e quindi, arrivato in prossimità della rudimentale pista a circa 25 metri di quota spense il motore e, nonostante un certo vento al traverso veleggiò per qualche secondo a 65 Km/h. fino a posare le ruote sulla nave alle 11,01 locali. La nave era stata dotata di una pista fatta di legno e lunga poco più di 40 metri posizionata a poppa. Il sistema per fermare il velivolo consisteva in 22 cavi che attraversavano il ponte, cavi che all'estremità erano legati a dei sacchi pieni di sabbia del peso di 23 chili circa che, con il loro trascinarsi avrebbero fermato il Curtiss, dotato, da parte sua, di un gancio sporgente al di sotto della struttura. Il sistema era molto simile a quello usato tutt'oggi e servì egregiamente a fermare l'aeroplano. Ely, a bordo della nave, venne fatto segno ad imponenti ovazioni mentre le sirene di tutte le navi nei dintorni suonavano a distesa. Seguì una sosta nel quadrato ufficiali, con gli omaggi del comandante della nave



oltre che dalla propria moglie e quindi ebbe un breve pasto durante il quale il ponte della nave venne liberato dai cavi e l'aeroplano rigirato e predisposto per un nuovo decollo. Il pilota, che aveva come equipaggiamento di emergenza una coppia di tubolari gonfiati e incrociati sul petto, effettuò un perfetto decollo per tornare all'aeroporto di partenza. Venne così ufficializzata la prima operazione aerea di appontaggio e successivo decollo da una nave dando così inizio a

quella che in seguito verrà chiamata Aviazione Navale basata su Portaerei. Per la verità Ely con il suo Curtiss aveva già effettuato una partenza da una nave e precisamente dalla USS Birmingham ancorata ad Hampton Roads in Virginia il 14 novembre dell'anno precedente, 1910. In seguito a questo exploit Glenn Curtiss, costruttore dell'aeroplano, si rivolge al Segretariato alla Marina offrendo l'istruzione gratuita di un ufficiale dell'U.S.Navy per dimostrare la possibilità che l'aeroplano ha rispetto alle esi-

genze militari della Marina. Questo ufficiale sarà il tenente T.G. Ellyson. Inoltre il 18 gennaio Curtiss collauda il suo primo idrovolante che sarà destinato agli impieghi militari navali. Ritornando al nostro coraggioso e abile pilota Ely

pur troppo non sopravviverà a lungo perché precipiterà perdendo la vita durante una manifestazione aerea l'undici ottobre dello stesso anno della sua impresa, 1911. Passiamo ora ad una descrizione dell'aereo che, costruito interamente in legno, spruce per l'esattezza, nonché bambù e tela, aveva due ali uguali tra loro, un impennaggio orizzontale tutto mobile posizionato davanti, più altri impennaggi in coda di cui solo il verticale azionabile tramite la pedaliera.

Aveva anche degli alettoni posizionati tra le due ali. Aveva un carrello triciclo che, all'asse posteriore era munito del gancio che sarebbe servito per ingaggiare i cavi di arresto predisposti sul ponte della nave come già descritto. Il motore, alle spalle del pilota era un Curtiss E.4, otto cilindri a V di 60 cavalli che imprimeva al velivolo la velocità massima di 96 Km/h. tramite un'elica spingente.

(G. Bergomi)

Una Storia Vera: duemila metri in vite

Frequentavo a Brindisi il secondo periodo del Corso di Allievo Ufficiale pilota di complemento e nella seconda missione sull'AT6, effettuata l'11 Dicembre del '53 per l'addestramento ad uscire dalla vite, si verificò un episodio di particolare gravità perché l'aereo si rimise a meno di 1000 metri dal suolo dopo essere rimasto in regime di autorotazione per 2000 metri circa.

Di fatto avvenne che, mentre nella vite a sinistra eseguita prima dall'istruttore e poi da me non ci furono problemi, in quella a destra invece si verificò che l'istruttore, non avendo ottenuto successo nella rimessa dell'aereo, mi chiese di aprire il tettuccio con il risultato che l'aereo uscì dalla vite.

A questo punto ripresi i comandi e tornando alla quota di partenza chiesi di poter

eseguire anch'io la vite a destra e l'istruttore, nell'acconsentire, mi chiese di portarmi ad una quota superiore e così salimmo fino a 9300 piedi e misi l'aereo in vite.

Alla mia manovra di rimessa l'aereo di nuovo non ne uscì e l'istruttore prese i comandi chiedendomi ancora di aprire il tettuccio ma questa volta senza risultato perché l'aereo rimase in vite mentre io, dopo altri giri, non avendo avuto più indicazioni dall'istruttore, forse anche perché, come vidi dopo, mi si era spostato il casco, e per la vista del terreno che si avvicinava pensai al peggio e cominciai a muovermi sollevandomi anche dal sedile sia pure con difficoltà.

Subito dopo vidi, o meglio sentii con uno scossone, che eravamo usciti dalla vite, annotai i 2800 piedi di quota, mi rimisi a posto, l'istruttore mi ridiede i comandi e mi disse di ritornare alla base; io ricordo ancora che ci fu una lunga pausa di comunicazioni fra noi due nel volo di rientro.

Dopo il volo ebbi con il mio istruttore un breve colloquio del quale ricordo solo una sua domanda, che mi sorprese ma che poi mi fu chiara: mi chiese quale fosse stata la quota di uscita dalla vite.

Credo comunque di aver capito come l'istruttore avesse vissuto momenti difficili in quella occasione anche per la responsabilità che aveva nei miei confronti e per le complicazioni che gli avrei potuto procurare mentre io non ne ebbi un forte sconvolgimento e continuai la mia attività giornaliera con un altro volo e con un altro istrutto-

re sul Macchi 416 senza problemi ma forse col solo scrupolo per aver chiesto di provare anch'io la vite a destra.

Oggi ripensando a quanto successe posso darmi una spiegazione del perché di alcune sensazioni che provai in quella disavventura senza potermi esprimere sulla ragione che determinò l'uscita dalla vite perché non ricordo di averne trattati elementi significativi dai discorsi che se ne fecero dopo.

Le sensazioni che ricordo furono la maggiore velocità di rotazione di entrata in vite rispetto alla precedente, le varia-

zioni della stessa, che poi si mantenne a un livello più basso, e i miei forti sbalottamenti nell'abitacolo che mi diedero difficoltà quando tentavo di alzarmi.

A questo riguardo, tenendo presente che nella vite l'aereo percorre una traiettoria elicoidale ad

asse verticale di piccolo raggio e grande passo mantenendo però la prua sempre verso l'asse dell'elica, ma con deviazioni dallo stesso da una parte e dall'altra che contrastano o agevolano lo svolgersi della vite, posso ritenere che le variazioni della velocità di rotazione che io notavo erano in accordo con le manovre che l'istruttore operava sulla pedaliera per uscire dalla vite e che la velocità più bassa si sia verificata nella posizione di piede contrario a fondo corsa.

Aggiungo ancora che una volta messo l'aereo in vite comandata lo stesso mantiene quel regime, con comandi al centro, se le caratteristiche aerodinamiche presentano il verificarsi dell'autorotazione che si può presentare nel campo delle incidenze ipercritiche.

La traiettoria che segue l'aereo in vite mi porta ad aggiungere un'altra considerazione sull'idea sbagliata che mi ero fatto pensando di potermi salvare uscendo dall'aereo in vite perché il percorso che avrei seguito, ammesso che fossi riuscito a lanciarmi, ma con apertura del paracadute a mezzo del moschettone, mi avrebbe portato nella stessa area di caduta dell'aereo.

La mia tranquillità dimostrata dopo il volo la debbo attribuire perciò più ad una mancanza di esperienza che a una convinzione e comunque mi fece ottenere un apprezzamento dall'istruttore che riportò sul mio libretto di volo la frase "ha dimostrato padronanza e sicurezza".

(Gennaro Orsi)





LE INDENNITÀ OPERATIVE DIVERSE DALLA INDENNITÀ DI VOLO

Il lungo lavoro di interpretazione della L. 78/83 e delle sue implicazioni sui militari destinatari della norma è stato finalmente avviato a conclusione da alcune favorevoli e recentissime sentenze della Sezione Centrale della Corte dei Conti. Si riporta di seguito l'interessante compendio informativo del prof. avv. Filippo de Jorio.

Il punto di diritto affermato si incentra sull'articolo 23 della legge n. 78 del 1983 sulle indennità operative per i militari ha stabilito che **“le indennità ed i compensi previsti dalla presente legge decorrono dal 1° gennaio 1983. Ai soli fini del trattamento di quiescenza i benefici della presente legge decorrono dal 1° gennaio 1982”**.

Sul punto, le sezioni riunite della Corte avevano ben chiarito, con sentenza n. 3/QM del 2002, che il citato art. 23 ha previsto **“due date di decorrenza: l'1 gennaio 1983 per il personale in servizio, l'1 gennaio 1982 ai soli fini di trattamento di quiescenza, ricomprendendo in detti benefici anche coloro che sono cessati dal servizio prima dell'1 gennaio 1982 ed escludendo solo che i conguagli pensionistici possano avere decorrenza anteriore all'1 gennaio 1982”**. Inoltre è stato riconosciuto il diritto all'inclusione dell'indennità di aeronavigazione riliquidata, nella base pensionabile sulla quale operare i miglioramenti di cui alle leggi indicate nell'art. 3 della legge 14.11.1987, n. 468. A queste conclusioni le sezioni riunite sono pervenute argomentando dal carattere stipendiale dell'indennità che costituisce **“una componente fissa e generalizzata del trattamento economico di attività e, come tale, parte integrante della base pensionabile**.

Il giudice di primo grado aveva affermato di non dissentire da quanto enunciato nella sentenza n. 3/QM/2002, ma di ritenere che essa “si riferisse specificamente alla indennità di aeronavigazione o di volo, entità indennità in qualche modo differenziata da quella dell'indennità operativa”.

Al contrario, la Sezione Centrale ha rilevato che – benché il dispositivo della cennata pronuncia riguardi espressamente le indennità di aeronavigazione o di volo – ad esso le Sezioni riunite pervengono argomentando proprio dalla natura retributiva acquisita dall'indennità operativa di base ex art. 2 legge n. 78/1983 e dalla percezione continuativa di detta indennità, nonché dalla integrale pensionabilità dell'emolumento in parola. Esse procedono perciò da un argomentare del genus indennità operative alla species indennità di aeronavigazione o di volo, e il dispositivo finisce con l'attribuire a queste ultime determinati caratteri in quanto propri di tutte le indennità operative.

Ne consegue la necessità giuridica di riconoscere il diritto al computo nella pensione dell'indennità operativa, in applicazione dell'art. 23 della legge n. 78 del 1983, a decorrere dall'1.1.1982, nonché il diritto all'inclusione dell'indennità riliquidata, nella base pensionabile sulla quale

operare i miglioramenti previsti dalla legge 468/87, per effetto della sentenza della corte costituzionale 1/91 (per i dirigenti), ovvero della legge 59/91 (per i non dirigenti).

Il fondamento scientifico delle decisioni in rassegna è da individuare nel concetto che la pensione, in quanto STIPENDIO DIFFERITO, deve adeguarsi a quanto previsto dagli artt. 36 e 38 della Costituzione, cioè essere parametrata alla quantità e qualità di lavoro prestato.

Ne consegue il diritto a vedersi calcolare sulla base stipendiale, ai fini pensionistici, anche l'indennità operativa.

Del resto, la stessa Corte Costituzionale pag. 4 della sentenza 278/95 aveva giustamente affermato che: “Le indennità di impiego operativo disciplinate dalla legge 23 marzo 1983, n. 78, RADICALMENTE MODIFICATIVE DEL PRECEDENTE REGIME, si atteggiavano, secondo la stessa definizione legislativa come un peculiare trattamento economico da porsi in relazione col particolare status dei militari, quale compenso per il rischio, i disagi, le responsabilità connesse con le varie situazioni di impiego.....La percezione continuativa dell'indennità connessa a particolare situazione di impiego, si riflette in termine di incremento permanente sulla indennità di base (cfr nota b alla tabella I allegata alla legge citata)...

IL LEGISLATORE HA RESO INTEGRALMENTE PENSIONABILE L'EMOLUMENTO IN PAROLA, COMPLETANDO COSÌ IL PROCESSO AVVIATO CON L'ART. 147 DELLA LEGGE 11 LUGLIO 1980, n. 312.”

Ora, se il dettato della Corte Costituzionale ha un significato univoco, data la chiarezza delle locuzioni utilizzate, è che nel calcolo della base pensionabile debbano necessariamente entrare le indennità operative e ciò per espressa volontà del legislatore.

Del resto, che la legge 78/83 sia, come giustamente nota la Corte Costituzionale, *lex specialis*, con tutto ciò che ne consegue, non siamo noi a sostenerlo. Lo dice chiaramente la Relazione Ministeriale. Lo dice ancor più esplicitamente l'art. 1 della stessa legge che si definisce ex professo come tale, poiché emanata con caratteri di specialità per speciali esigenze: **“In relazione alla peculiarità dei doveri che distinguono la condizione militare nelle sue varie articolazioni, determinando uno speciale stato giuridico di carriera e di impiego contrassegnato da speciali requisiti di idoneità' psicofisica, della assoluta e permanente dispo-**

nibilità al servizio ed alla mobilità di lavoro e di sede, dalla specialità della disciplina, dalla selettività dell'avanzamento, dalla configurazione dei limiti di età, al personale dell'Esercito, della Marina e della Aeronautica compete UN PECULIARE TRATTAMENTO ECONOMICO. In particolare quale compenso per il rischio, i disagi e le responsabilità connesse alle diverse situazioni di impiego derivanti dal servizio sono attribuite le indennità di impiego operativo di cui alla presente legge". Ritengo così, con queste nuove statuizioni, di avere adempiuto al mio dovere di patrocinio nei confronti dei Pensio-

nati delle Forze Armate, che si iniziò discutendo appunto di indennità operative e di volo davanti alla Sezione Regione Lazio della Corte dei Conti presieduta dal grande Divo Saraceno il 5.7.1995 e poi più volte davanti alle Sezioni Riunite ed alle Sezioni Centrali della stessa Corte. Ora il Presidente Gabriele de Sanctis ed i Magistrati che con lui hanno dato vita a questo importante risvolto giurisdizionale (Rel. Arrigucci, Rel. Pischedda, Rossler, Silveri) hanno completato l'opera esegetica iniziata dal Magistrato recentemente scomparso.

(Filippo De Jorio)



L'Avvocato risponde

DOMANDA:

Il Gen. N.T. è proprietario di un immobile concesso in locazione ad uso abitazione. Da qualche mese il conduttore non adempie alla propria obbligazione.

Può chiedere in giudizio, oltre alla convalida di sfratto per morosità, il maggior danno derivante da svalutazione monetaria?

RISPOSTA:

La richiesta è lecita, ma il danno va provato in giudizio.

In evento di inadempimento di obbligazioni pecuniarie quale il pagamento di canoni di locazione, l'obbligazione del risarcimento al maggior danno derivante dalla svalutazione monetaria, costituisce *debito di valore* che può essere provato dall'attore in base a criteri presuntivi fondati sull'appartenenza del creditore ad una delle seguenti categorie:

- a) imprenditore commerciale;
- b) risparmiatore;
- c) creditore occasionale;
- d) piccolo consumatore.

In mancanza della prova di appartenenza ad una delle suddette categorie, il Tribunale può legittimamente liquidare il danno secondo gli indici istat, alla stregua del piccolo consumatore, nella presunzione che il creditore appartenga almeno ad essa.

(Massimo G. Andreuzzi)

In questi mesi ricordiamo...

Nel mese di gennaio

Il Constellation

9 gennaio 1943: spicca il volo il prototipo del più elegante velivolo da trasporto passeggeri Lockheed L-749 Constellation. Voluto fin dal 1939 dalla Trans Continental and Western Air come aereo a lungo raggio per 40 passeggeri, fu ordinato anche dalla Pan American e T.W.A. ma siccome il prototipo volò a guerra già cominciata, il Connie (così venne poi chiamato) iniziò la sua carriera come trasporto militare con la designazione C-69.

Finita la guerra i velivoli furono subito riconvertiti in trasporto civile e consegnati alla Pan Am e T.W.A. Con una fusoliera a forma di pesce terminante con tre timoni verticali ed un'ala rastremata aveva quattro motori Wright Ciclone R-3350-G18 BAI da 2.200 cavalli che gli conferivano una velocità di crociera di 480 Km/h. mentre l'autonomia era di 4828 Km.



Il FIAT 212

19 gennaio 1947: primo volo del trimotore della Fiat. Derivato dal suo predecessore G 12 che volò nel 1940, il G 212 mostrava una apertura alare maggiore, una fusoliera più larga e impennaggi più grandi. I motori erano tre Pratt & Whitney R.1830 SIC3-G da 1.065 cavalli.



Di costruzione interamente metallica con una apertura alare di m. 29,34 il peso massimo arrivava a 17.400 Kg. e poteva portare 34 passeggeri con tre membri d'equipaggio. La velocità di crociera raggiungeva i 300 Km/h. e l'autonomia di 3.000

Km. Venne costruito in un limitato numero di esemplari di cui uno come cargo che però non venne mai impiegato. La versione passeggeri venne usata per voli internazionali europei dalle Avio Linee Italiane ed Ali Flotte Riunite nonché da un servizio egiziano SAIDE. Il G 212 divenne tristemente famoso per la tragedia di Superga dove perirono i componenti della squadra di calcio del Torino nel 1949.

IL TU 204

2 gennaio 1989: è la volta del prototipo del Tupolev Tu 204. È un moderno bimotore da trasporto passeggeri potenziato da turbofan Pem-Aviadvised PS 90 A. Ha una apertura alare di m. 42 ed un peso massimo al decollo di Kg.103.000, una velocità di crociera di 810 Km/h. ed una autonomia di 6.500 Km. Costruito in varie versioni, come la 100, 200, 300, 500, SM e 214 con varie motorizzazioni sia russe che inglesi (Rolls Royce) può portare da 168 a 210 passeggeri.



In questi mesi ricordiamo...

Nel mese di febbraio

Arriva il 501

7 febbraio 1934: si alza in volo il Cant. Z 501 pilotato da Mario Stoppani. È un idrovolante monoplano monomotore a scafo centrale con motore Isotta Fraschini Asso 750R da 860 cavalli. È stato progettato da Filippo Zappata per la ricognizione strategica e quindi caratterizzato da una grande autonomia. Poteva portare 500 Kg. di bombe appese alle ali ed era armato con tre mitragliatrici brandeggiabili da 7,7 mm. Fu protagonista di primati di distanza di 4.122 Km. tra Monfalcone e Massaua e poi di 4.966 Km. tra Monfalcone e Berbera che riscosero grande impressione nel mondo aviatorio. Siamo nel 1934 e 35. I velivoli dei primati erano normali apparecchi di serie con la sola variante della rimozione dell'armamento e la sistemazione di un serbatoio supplementare. Venne poi impiegato, ormai diventato obsoleto, durante tutta la seconda guerra mondiale come ricognitore marittimo. Fu prodotto in 516 esemplari.



L'Heinkel 111

24 febbraio 1935: un altro grande protagonista dell'ultima guerra prende il volo. È un bimotore da bombardamento medio dall'aerodinamica molto avanzata per quei tempi. Con due motori BMW VI da 600 cavalli e armato con tre mitragliatrici da 7,9 mm. poteva portare circa 1.000 Kg. di bombe. Nella produzione di serie venne però quasi subito rimotorizzato con propulsori più potenti, a cominciare con i vari D.B.600 da 1.000 cavalli ed oltre fino ad arrivare ai 1.776 CV degli Junkers Jumo 213. Anche questo velivolo venne impiegato in molteplici tipi di missione, comprendenti l'aerosiluramento, lo sminamento magnetico ed altro. Venne costruito in Germania e Romania in 6.086 esemplari più un altro migliaio circa in Spagna con motori inglesi Merlin.

ECCO IL D.C. 6

15 febbraio 1946: esegue il primo volo il quadrimotore da trasporto passeggeri Douglas D.C.6. È derivato da predecessore D.C. 4 del quale riprende le forme ma con fusoliera più capiente, motori più potenti, Pratt & Whitney R-2800 da 2.400 cavalli, che gli conferiscono una velocità di crociera di 507 Km/h., ed altri miglioramenti tra cui, essenziale, la pressurizzazione. Ha un'apertura alare di m. 35,81 ed una lunghezza di m. 32,18. La cabina può contenere 102 passeggeri. Contando le varie versioni A-B e C venne costruito in 537 esemplari in totale. Venne impiegato da molte compagnie aeree mondiali tra cui anche l'Alitalia.



Un F104 del 3° Stormo



IL CACCIATORE DI STELLE

7 febbraio 1954: è il Lockheed XF 104 a prendere il volo con un reattore Wright XJ 65-W-6 da 4.535 Kg di spinta e si rivela subito un velivolo eccezionale. Con un'apertura alare di soli m. 6,44 ed una lunghezza di m. 16,46 assomiglia più ad un missile che ad un aereo. Verrà subito rimotorizzato con General Electric J 79 con postbruciatore. Costruito in varie versioni, A-C-G-TF (biposto da addestramento) ed S lo Starfighter (Cacciatore di stelle) venne considerato all'inizio il più sofisticato (e anche più pericoloso) caccia fino ad allora costruito.

Nato come intercettore venne impiegato anche come caccia-bombardiere e superati gli iniziali difetti ed assimilato il corretto uso venne considerato dai piloti come il più esaltante ordigno bellico e venne amato come forse nessun altro velivolo. La nostra Aeronautica impiegò numerosi esemplari della versione G, del biposto TF ed ultimamente dalla S che rimase in servizio notevolmente più a lungo di ogni altra Forza Aerea.

(a cura di Guido Bergomi)

Realtà ed intuizioni sul vissuto di famiglia con esperienze aviatorie

“Maledizione! Da dove esce tutta questa nebbia non riesco più a vedere il campo, o Dio, dove sta? Sto scendendo ma a che quota sono non ci sto capendo nulla ecco uno sprazzo di visibilità ... no, no maledetto traliccio ... non ce la faccio a sollevare la macchina Noooooooooooooooooo”

Così finì l'esperienza di pilota del S.Ten. Leonardo Di Vincenzo, classe 1912.

Dicono che nel momento estremo della vita questa passi davanti ai propri occhi come un film fatto girare velocemente. E sicuramente Leonardo in quei pochi attimi che hanno preceduto lo schianto avrà visto scorrere i pochi anni della sua giovane vita. Sicuramente si sarà ricordato dei racconti fatti dal padre Pietro - uomo avventuroso che iniziò ad affrontare da solo la vita ad appena undici anni, del fratello Napoleone anche lui militare, sottotenente di fanteria, partito per la Libia all'epoca colonia italiana; avrà ricordato che questa scelta l'aveva fatta per poter guadagnare di più per meglio aiutare il fratello minore e la sorella a completare gli studi, per la famiglia caduta in disgrazia dopo la traumatica morte del padre. Vale la pena forse di rivedere attraverso i suoi occhi prima della morte i vari avvenimenti che hanno reso tragica la vita d'una intera famiglia che aveva conosciuto onori, agiatezza e piacere di vivere.

Il padre, Pietro era l'ultimo di cinque figli, di cui tre femmine, di un contadino siciliano. La terra era piccola e mettere insieme il pranzo con la cena per una famiglia così numerosa non era impresa facile. Uno zio, fratello del nonno paterno, era emigrato molti anni prima in Argentina e si era stabilito a Rawson in Patagonia, se la passava benino lavorando come capomastro in un'impresa di costruzioni edili e di tanto in tanto mandava qualche aiuto sia in danaro che in natura al padre di Pietro, suo unico fratello. Pietro, che nel 1868 aveva compiuto dieci anni, era molto intelligente e, nonostante aiutasse il padre nell'opera dei campi, aveva terminato le scuole elementari nei rituali sei anni, durata delle elementari dell'epoca, con ottimo profitto. Aveva un carattere fortemente volitivo, impulsivo ed ambizioso. Senza dire nulla ai genitori, scrisse allo zio *americano* di “chiamarlo”, termine con cui nel loro gergo s'intendeva farsi garante per l'ingresso in un paese delle Americhe. Dopo alcuni mesi lo zio rispose che lo avrebbe accolto volentieri e che se lui voleva gli avrebbe mandato i soldi del biglietto per la nave. Figuratevi con quale entusiasmo e gioia rispose allo zio, nonostante il parere contrario del padre e della madre che, egoisticamente, si vedevano privare di braccia per mandare avanti il piccolo campo di proprietà e quello preso a mezzadria dal solito latifondista dell'epoca. Alla fine, dopo urla e pianti la spuntò, arrivarono i soldi, fece il biglietto, partì tra calde lacrime ed addii dei genitori, del fratello più grande e delle sorelle. Gli zii, senza figli, lo accolsero con entusiasmo e lui ricambiò la loro generosità lavorando di giorno presso il cantiere dello zio e studiando la sera per conseguire la licenza delle scuole intermedie. La fatica fu tanta, il giovane crebbe bene, molto alacre nel lavoro ma altrettanto negli studi tant'è che a vent'anni conseguì l'equivalente del nostro diploma della scuola supe-



riore, nel suo caso specialistica per l'attività edilizia.

La sua intraprendenza lo portò, appena divenuto maggiorenne, con qualche risparmio in tasca e qualche soldo regalatogli dallo zio nel frattempo andato in pensione, a trasferirsi a Ushuaia, capoluogo della Terra del Fuoco, ancora molto più a sud, alla “fine del mondo” come tuttora usano dire gli abitanti del luogo. Il giovane Pietro mise a frutto i suoi risparmi acquistando un terreno edificabile e, contraendo in parte un bel debito per i costi di costruzione, con la competenza edilizia acquisita sul “campo” e avvalendosi degli studi compiuti, realizzò una bella costruzione che, per l'eleganza architettonica, per l'applicazione di una razionalità innovativa nella realizzazione, per la qualità delle rifiniture non ancora molto applicate in quell'an-

golo sperduto della terra, ebbe un notevole successo e gli permise di realizzare un ottimo ritorno economico. Da quella costruzione ne seguirono altre, anche in campo di lavori pubblici, sempre con grande successo e sparpagiate poi particolarmente in tutta la Patagonia. Data la sua ambizione entrò in politica e nel giro di una decina d'anni, dopo aver occupato la poltrona di sindaco della città, si presentò alle elezioni per la nomina di governatore della regione. Il suo primo mandato venne svolto con capacità e con soddisfazione da una certa parte degli abitanti di quella regione ma non altrettanto il secondo, nel corso del quale una folta schiera di amministratori, non molto soddisfatti del suo comportamento ben presto decisero che non era più il caso di averlo seduto in quell'alta poltrona. Il colpo di stato

– è il febbraio del 1894 – lo vede, fortunatamente ancora scapolo e ancora non troppo vicino ai quarant'anni, fuggire e rientrare in Italia, al suo paese natio: Cefalù. Dei parenti, trovò solo due sorelle in quanto gli altri erano tutti passati a miglior vita.

Con le ricchezze accumulate, che era riuscito a portare con se sotto forma di un grosso sacchetto di diamanti ed altre pietre preziose, acquistò un terreno alla periferia del paese proprio sulla costa prospiciente il mare, vi costruì una bellissima palazzina con tutti i confort e nel retro, all'interno di una vasta area alle spalle del fabbricato, per una parte adibita a giardino, impiantò un deposito di legname da costruzione e materiali per l'edilizia. Conobbe agli inizi del nuovo secolo una bellissima ragazza appena ventenne, dopo tre mesi erano sposati. Nasce dopo qualche anno una bambina, Anita, è il 1909. L'attività prospera grazie anche al fatto che è l'unica di quel tipo nell'intero ambito delle Madonie, la catena montuosa che circonda il territorio tra Castel di Tusa e Cefalù. Nel marzo del 1912 nasce Leonardo, il nostro aspirante pilota e dopo altri quattro anni Napoleone, un giovane che sarà uno degli eroi della battaglia di Giarabub.

Leonardo studia: conseguì il diploma di ragioniere e s'iscrisse all'università di Palermo alla facoltà di Economia e Commercio; analoga sequela successivamente ebbero gli studi del fratello. Ma qui accadde un evento che segnerà il tragico destino dell'intera famiglia: era un freddo giorno di marzo del 1932, Pietro, il padre, non era in casa; la sera non era rientrato da un viaggio in una cittadina vicina ove doveva trattare un'importante contratto di fornitura ad un'impresa di costruzioni. Non senza preoccupazioni la moglie Amalia ed i figli per

averne notizie iniziarono a contattare le persone che avrebbero potuto averlo visto; poi Leonardo, scendendo nel magazzino sul retro della casa, casualmente vidi comparire da un fosso situato in un angolo dell'area deposito, usato come cisterna d'acqua per la calce, una gamba e dietro di essa l'intero corpo del padre. Nonostante le indagini dei Carabinieri, non si riuscì mai ad appurare la reale causa della morte. Molte se ne dissero e raccontarono, alcuni che era rientrato ubriaco dal viaggio e per dare libero sfogo ad un bisogno corporale vi fosse caduto dentro, altri che era scivolato malamente e, avendo perso i sensi, era affogato; un'altra illazione, forse la più fantasiosa per i mezzi di quell'epoca, che era una vendetta postuma dei nemici politici che si era fatto in Patagonia. La versione più accreditata, detta a "mezza bocca" dai Carabinieri ma non avallata ufficialmente dai medesimi, che si era trattato di una vendetta della mafia di fronte al diniego di pagare il "pizzo", classico termine per identificare un'estorsione sotto la minaccia a chi non paga di subire gravi danni, anche personali. E forse così fu. Né la moglie, né i figli furono in grado di portare avanti l'azienda per l'assoluta misconoscenza della materia non avendo mai avuto un coinvolgimento da parte del loro dante causa negli affari aziendali. Ben presto l'attività cominciò a scarseggiare fino a fermarsi completamente; oltretutto nel frattempo nella zona avevano avviato pari attività altri due imprenditori cui non sembrò vero in un colpo solo d'aver eliminato un terzo della concorrenza.

Su consiglio e con l'aiuto di un fratello della madre, misero in liquidazione l'azienda, con i pochi soldi ricavati si trasferirono a Palermo dove presero in affitto un appartamento in zona centrale. La palazzina di Cefalù fortunatamente, grazie all'interessamento dei parenti della madre, in funzione della sua posizione strategica fu locata ad un corpo militare, assicurando così un reddito sicuro alla famiglia che non poteva contare su altre entrate. Ma queste erano sempre modeste in relazione al costo della vita, e fu così che Leonardo – era il 1936 – fece domanda di arruolarsi nella Regia Aeronautica per avere un buon stipendio con cui poter aiutare la famiglia e particolarmente il fratello. La sorella, nel frattempo diplomatasi maestra elementare, tentò invano di ottenere qualche supplenza in qualche scuola del regno. Leonardo fu assegnato dapprima alla scuola di pilotaggio di Pistoia poi passò a quella di Cascina Malpensa; il ragazzo era molto in gamba, diventò uno dei primi del corso e a breve avrebbe sostenuto gli esami per conseguire l'agognato brevetto. Nei vari voli di prova, dapprima con un biplano e sul sedile posteriore il suo istruttore, successivamente fino a pochi giorni prima dell'incidente con il biplano monoposto che sarebbe stato il suo "banco" di prova. In Pistoia il 15 aprile 1937 portò a termine il suo primo volo da solista, cui ne seguirono molti altri fino a completare l'addestramento e pronto per la grande prova del 25 novembre.

Dopo la morte del fratello acuitesi sempre più le ristrettezze in cui vivevano e con il medesimo scopo di aiutare la famiglia – nulla è peggio del passare da una vita molto agiata a quella in cui necessita anche di fare attenzione ai centesimi – Napoleone interruppe gli studi di economia, si arruolò nell'Esercito e partecipò al corso Allievi Ufficiali 1937-38; nominato sottotenente, per avere un maggior stipendio chiese di essere impiegato nei territori d'oltremare. Siamo agli inizi del 1938; viene accontentato ed inviato in Libia alla 19° Compagnia Libica facente parte del battaglione di fanteria al co-

mando dell'allora magg. Salvatore Castagna; nel reparto erano presenti anche molti ascari e libici con cui familiarizzò dato il suo carattere gioviale. La guerra è sempre incombente anche per le mire colonialiste ed espansionistiche del governo dell'epoca. Sono poche le

scaramucce ancora con qualche frangia fedele ad Omar El Muktar, il capo dei guerriglieri libici ucciso nel 1931: alla fine si trattava di routine, come per tenere da entrambi gli schieramenti in funzione le armi, ma senza molta convinzione, né danni particolari.

Ma lasciamo momentaneamente da parte il resto della famiglia e ritorniamo a Leonardo, al suo ultimo urlo di terrore, allo schianto ed alla sua morte. Quanto ho raccontato, come ho presunto ma nessuno ce lo verrà mai a



confirmare, sarà stato rivisto in un baleno dal nostro aspirante pilota. Il referto finale della commissione d'inchiesta attestò, escludendo qualsiasi colpa del velivolo, che si era trattato d'un incidente provocato dal repentino mutare delle condizioni atmosferiche sul cielo della Malpensa, aeroporto di partenza e di destinazione, purtroppo per lui, finale. La forte nebbia non prevista alzatasi poco prima dell'atterraggio, le modeste strumentazioni del velivolo, impedirono al pilota di vedere il traliccio su cui si è schiantato. Leonardo, forse dalla sua nuova "dimora" da cui tutto si vede e tutto si sente – se vero è quanto racconta la diceria popolare – raggiunta la sua "dimensione definitiva" avrà poi visto le gesta del fratello che vale la pena di raccontare. Sempre di stanza in Libia, lo scoppio della seconda guerra mondiale vide Napoleone Di Vincenzo, nel frattempo promosso tenente e messo a capo di un plotone, alle prese con le battaglie che si svolsero nei dintorni dell'oasi di Giarabub, crocevia di passaggio dei rifornimenti e per tale motivo punto strategico da difendere con le unghie e con i denti. L'Africa Korps al comando del Gen. Erwin Rommel combatteva le forze britanniche in Egitto, gli italiani difendevano la parte confinante della Libia e particolarmente l'area in cui era di stanza il battaglione del T.Col. Castagna, nel frattempo promosso per meriti di guerra. Giarabub è un'oasi circondata da dune, a 50 chilometri del confine con l'Egitto ed a circa 200 dalla costa. Gli italiani erano schierati in questa posizione dal settembre del 1940; essa rimase l'ultima oasi a resistere ai nemici durante l'*offensiva britannica dell'inverno 1940-41*. Inizialmente vi si contavano 1340 soldati italiani e 800 libici. L'*artiglieria* era costituita da qualche pezzo di piccolo calibro; c'erano in dotazione mitragliatrici sulla cui efficienza non sempre si poteva fare gran conto. I rifornimenti, anche di munizioni, avevano una puntualità molto discutibile, anche per le quantità che venivano inviate e per la qualità che era tutt'altro di quella sbandierata dalla propaganda dell'epoca. Agli inizi di gennaio 1941 gli inglesi, con svariate incursioni aeree, gettarono su Giarabub centinaia di volantini con inviti alla resa di fronte alla schiacciante superiorità britannica. Tuttavia gli appelli alla resa non sortirono effetto e il morale dei difensori rimase alto. Tra gennaio e febbraio l'iniziativa degli assediati si fece più intensa: si combatteva per conquistare le posizioni dominanti (Giarabub, nel suo punto più basso, si trovava ad una trentina di metri sotto il livello del mare) ed erano sempre più frequenti scontri cruenti, aspri, spesso a distanza ravvicinata: molti furono infatti gli episodi in cui i soldati italiani attaccarono i blindati nemici con moschetti e rudimentali granate incendiarie. L'oasi, ormai sotto assedio degli inglesi da circa quattro mesi, il 15 marzo 1941 venne ancora sorvolata da un aereo britannico, che

gettò altri volantini i quali, come i precedenti, sollecitavano, ma questa volta ultimamente, gli italiani alla resa, sottolineando che le truppe inglesi avevano occupato l'intera Cirenaica, fatto prigionieri un gran numero di loro commilitoni e promettendo che avrebbero trattato bene i prigionieri. Il Ten.col. Castagna chiese ai suoi uomini se avessero voluto arrendersi, ma ottenne un corale netto rifiuto. Due giorni dopo Rommel fece recapitare al comandante italiano un messaggio che dava enfasi alla stima per la coraggiosa scelta dei suoi uomini e li invitava a resistere in quanto dopo pochi giorni li avrebbe raggiunti ricacciando indietro gli inglesi. Il 21 marzo 1941, il nemico sferrò il suo ultimo attacco, la resistenza italiana finì per essere sopraffatta; lo stesso Ten.Col.Castagna rimase ferito negli ultimi scontri. Il "Bollettino di Guerra" del giorno successivo riportò la comunicazione che "il piccolo presidio di Giarabub, dopo strenua difesa durata quattro mesi è stato sommerso dalla prevalenza delle forze e dei mezzi avversari".

Napoleone, fedele al rifiuto della resa dato unitamente al suo plotone, era asserragliato in un caposaldo sul lato sud dell'oasi con alle spalle una grotta, proprio sul lato sinistro di un altro caposaldo e tra queste due fortificazioni era il crocevia delle carrarecche che portavano in Egitto; in quell'estrema giornata combatteva strenuamente con i suoi uomini, bloccando un intero battaglione di fanteria inglese grazie alla posizione in cui si trovava. Le tre mitragliatrici, una per squadra, erano infuocate, ma ad uno ad uno i suoi uomini cadevano uccisi, solo qualcuno ferito: nessun assaltatore né automezzo inglese - fortunatamente quel battaglione non aveva carri armati d'appoggio - però riuscì a passare. Verso il primo pomeriggio con un colpo di mano terribile, coperti da un intenso fuoco di cannoncini leggeri da campo evidentemente giunti solo in quel momento, un grosso gruppo di soldati nemici riuscì a sfondare un lato del caposaldo ed a decimare gli italiani anche con assalti alla baionetta. Napoleone con i suoi uomini si lanciò al contrassalto i quali sparando e lanciando bombe a mano riuscirono a respingere l'attacco; Said, sergente libico e capo della terza squadra imbracciata la mitragliatrice a mò di mitra "annaffio" di proiettili gli inglesi e riuscì a respingerli, ma del plotone dopo questo violento scontro erano rimasti solo Napoleone ferito ad un braccio ed ad un fianco, lo stesso Said e una diecina di fanti armati di moschetto di cui alcuni lievemente feriti; tutt'intorno un tappeto di morti di entrambi gli schieramenti. Poche erano le munizioni rimaste ed ancora un paio di casse di bombe a mano. Questo sparuto gruppo si asserragliò allora all'interno della grotta, riparato frontalmente da un muretto di sacchetti sabbia e si preparò al contrattacco finale, mentre il nemico intensificava il fuoco di copertura. L'intenso fuoco nemico dopo poco cominciò a prendere il sopravvento; nel frattempo erano terminate le munizioni per le mitragliatrici ed erano rimasti a combattere soltanto Napoleone, il sergente libico e quattro fanti; gli altri erano stati uccisi. Visto che un gruppo d'inglesi stava nuovamente per attaccare, lo sparuto gruppo d'italiani si preparò ad un ulteriore contrassalto cominciando a lanciare bombe a mano; il sergente libico, con un gesto eroico, vedendo un soldato inglese prendere la mira per sparare contro il suo ufficiale si lanciò a fargli da scudo con il suo corpo perdendo la vita. Napoleone ed i suoi ultimi fanti si lanciarono contro il nemico con

le ultime bombe a mano e attaccando con la baionetta; dopo pochi minuti tutto era finito: i suoi uomini tutti morti e Napoleone era stato centrato in pieno petto. Era il crepuscolo, ed era cessata eroicamente l'azione dell'ultima sacca di resistenza al passaggio delle preponderanti forze inglesi. Raccontò poi il T.Col.Castagna che l'eroico ufficiale ed i suoi caduti ebbero l'onore delle armi da parte dei soldati inglesi che riconobbero il grande valore di quello sparuto gruppo di soldati, non molto ben equipaggiati, né ben armati, ma dal coraggio indomito e tale da bloccarli per lungo tempo nonostante la loro preponderante forza. Il 29 gennaio 1949 al Ten. Napoleone Di Vincenzo fu conferita alla memoria la medaglia d'argento al V.M. con la seguente motivazione: *Comandante di un plotone di rincalzo si lanciava fulmineamente contro consistenti forze riuscite a penetrare tra la saldatura di due capisaldi, impedendo ad esse, in primo tempo ogni progresso. Successivamente attaccava con ardore e, in lunga serrata lotta, passava più volte al contrassalto infliggendo gravi perdite all'avversario obbligandolo a cedere terreno. Contrattaccato da ingenti forze, opponeva strenua resistenza. Ferito persisteva indomito nell'impetuosa lotta, finché cadeva mortalmente colpito.*

Ora riposa per l'eternità nel Sacrario d'Oltremare nei pressi di Bari insieme a migliaia di altri soldati che eroicamente si sono immolati per la nostra tanto amata Patria, ma a volte tanto bistrattata anche da certe frange di politici.



Si può solo immaginare con la mia fantasia di narratore che Leonardo abbia visto tutto ciò e ne sia stato fiero, ma anche rattristato, e poiché a quel punto si saranno ritrovati insieme nell'aldilà, lui fratello maggiore, pur fiero per l'eroica difesa della Patria da parte di Napoleone, gli abbia dato un piccolo rimbrotto per via del fatto che, con anche la sua morte la madre e la sorella erano rimaste sole, pur se l'Arma Aeronautica non aveva fatto mancare il suo appoggio assumendo come impiegata Anita presso

la Scuola di Firenze. Napoleone avrà chiesto a Leonardo cosa gli aveva impedito di coronare il suo sogno di diventare pilota militare e per di più arrivare a stroncargli la vita. E ne avrà avuto la risposta, risentendo le parole e l'urlo del fratello nel momento dell'impatto con il traliccio: "Maledizione!Da dove esce tutta questa nebbia non riesco più a vedere il campo, o Dio, dove sta? Sto scendendo ma a che quota sono non ci sto capendo nulla ecco uno sprazzo di visibilità ... no, no maledetto traliccio ... non ce la faccio a sollevare la macchina Noooooooooooooooooo " e rivedendo la scena fatale: uno schianto terribile; l'aereo che per l'urto prende fuoco, poi uno scoppio e molti rottami fiammeggianti e fumanti sparpagliati in un ampio spazio in terra. Era il giorno della conquista dell'agognato brevetto di pilota militare, poi consegnatogli alla memoria: era il 25 novembre 1937. Sulla sua tomba, nel cimitero di Cefalù, la madre e la sorella scrissero:

SOGNO' DI SOLCARE I CIELI AQUILOTTO D'ITALIA;
NEL CIELO DELLA MALPENSA, INFRANTE LE ALI DEL
SUO APPARECCHIO CHE AMO' CADDE, IMMOLANDO
LA SUA ARDENTE GIOVINEZZA... e non ci fu alcun "Ghereghez" L'Aquila era morta!

(Antonio Di Vincenzo)

L'eccidio di Kindu

La Signora Anna Maria Poerio, recentemente nominata Delegata Nazionale delle Dame d'Onore, in ricordo dell'eccidio di Kindu, di cui si è commemorato nello scorso novembre il cinquantésimo anniversario, ha ritenuto di dover proporre alla lettura un crudo stralcio tratto da una pubblicazione del Generale di Brigata Carlo Poerio, a testimonianza dell'evento tragico. Si tratta di un brano che riferisce sulla Commissione d'inchiesta che nell'anno successivo al tragico evento poté interrogare l'autore della strage. Ricordiamo che l'eccidio fu consumato la mattina dell'11 novembre 1962: gli equipaggi di due C-119 della 46^a Aerobrigata, decollati da Kamina per rifornire la locale guarnigione di caschi blu malesi di stanza a Kindu, dopo le operazioni di scarico del materiale, furono catturati da un'ottantina di ribelli dell'Armata Nazionale Congolese che, dopo aver immobilizzato il personale malese di guardia, picchiarono e trascinarono nella prigione della città i militari italiani. Rinchiusi in uno stanzone del carcere, poche ore dopo vennero uccisi con raffiche di mitra.

“La Commissione mista d'inchiesta ha avuto cura di ricostruire i crimini, durante il suo soggiorno a Kindu. A tale scopo ha visitato la mensa degli ufficiali malesi, a un chilometro dall'aeroporto e la prigione centrale, in cui i tredici aviatori italiani erano stati rinchiusi in una cella comune. Essa ha potuto constatare le tracce delle pallottole sui muri della sopraddetta cella. Alcune testimonianze raccolte verbalmente nel recinto della prigione da detenuti che erano riusciti a salvarsi e che sono rientrati di loro volontà nella prigione, provano come il comportamento di questa unità dell'Armata Nazionale Congolese sia stato selvaggio. Queste testimonianze precisano che il tenente Michel Orera, conosciuto con il soprannome “Nyamu-Nyamu” (il “baffuto”), era il capofila della compagnia che ha diretto i tredici piloti italiani dalla mensa degli ufficiali malesi sino alla prigione, dove sono stati, su suo ordine, assassinati. Il 18 giugno 1962, in seguito ad informazioni che davano per certa la presenza del tenente Orera nella prigione di Elisabethville, la Commissione mista d'inchiesta per gli incidenti di Kindu ha formulato l'urgente necessità alle autorità superiori, sia del Governo Centrale che dell'ONU, di raggiungere la sopraddetta località per sentire il prigioniero. L'autorizzazione è stata concessa il 21 giugno 1962. È così che la sopraddetta Commissione, composta come segue, è giunta a Elisabethville il 2 luglio 1962.

Presidente: Deputato, Joseph Ekombe.

Membri: Sostituto procuratore di Stato, Léon Lobit k, Ten. Colonnello Francesco Terzani, Maggiore Léonard Mulamba, Ten. Colonnello Bengt Lindeblac.

Sono stati presi accordi con le autorità provinciali per permettere alla Commissione d'interrogare il tenente Orera, incarcerato da più di tre mesi nella prigione di Kipushi, a 27 Km da Elisabethville. Il presidente Ciombe ha dichiarato di accettare che il tenente Orera sia posto a disposizione della Commissione alla sola condizione che vi sia altresì rappresentato il governo katanghese. Il governo katanghese ha inviato il procuratore di Stato di Elisabethville sig. Etienne Flamagne, il sostituto procuratore di Stato Balthazar Klola e il colonnello Mwimbi. L'interrogatorio ha avuto luogo al palazzo di Giustizia di questa località, il 5 luglio 1962, alle ore 10.”



Lapide dedicata dal Comune di Milano ai 13 Aviatori, Medaglie d'Oro al Valor Militare



Sacrario di Pisa dedicato ai caduti di Kindu



Alessandro CITTERIO

(mancato a Milano il 15 luglio 2011)

Aveva compiuto noventasei anni ed era pertanto uno dei più anziani Soci della Sezione A.N.U.A. di Milano di cui era stato tra i fondatori nel 1952, Presidente dal 1957 al 1988 e quindi Presidente Onorario.

Ultimo superstite del corso "ORIONE" (1934-1937) dell'Accademia Aeronautica di Caserta, era stato protagonista di un fulgido episodio della 2^a guerra mondiale quando alla fine del 1940, Comandante Interinale della

243 Squadriglia, 99.esimo Gruppo del 43.esimo Stormo da Bombardamento, in un attacco alla base aeroportuale di Harwich (Inghilterra) su aereo BR20 colpiva efficacemente alcune navi alla fonda nonostante fosse già stato intercettato da preponderanti forze aeree avversarie (Hurricane) rimanendo ferito Lui stesso ed assai gravemente il secondo pilota, il marconista ed il motorista. Rientrato quindi in condizioni fortunate, con l'aereo danneggiato su un aeroporto amico, veniva decorato sul campo con Medaglia d'Argento al Valor Militare.

Per le Sue doti morali e per il tratto espansivo verso amici e colleghi lascia a quanti lo hanno conosciuto e stimato un vivo ricordo di vecchio antico gentiluomo che tanto ha dato alla Patria, all'Aeronautica Militare ed all'A.N.U.A.

(Gen. Sq. Antonio Melchiorre)

Franca FIACCHINO

(mancata a Roma il 7 luglio 2011)

Ho conosciuto Franca solo tre anni fa: il 27 maggio 2008 in occasione dell'Assemblea Generale Ordinaria dell'A.N.U.A., tenuta presso il Palazzo Aeronautica di Roma. La mia partecipazione era soprattutto dovuta alla mia recente nomina a Delegata delle D.O. della Sezione di Milano e quindi alla mia presentazione al nostro Presidente Nazionale. Lei mi ha accolto con grandissima cordialità e simpatia: siamo entrambe "figlie" (...!) di Mamma Aeronautica nel senso che i nostri Papà erano sia militari dell'arma che amici di lunga data. Da allora non ci siamo più riviste, ma ci siamo spesso scritti i nostri pensieri e sentite al telefono. Io, avevo perso da poco il mio Papà e dovevo assolvere i vari impegni contingenti sia burocratici che familiari. Da lontano ho vissuto con Lei la Sua terribile ed inesorabile malattia e sono veramente addolorata di aver dovuto perdere molto presto una persona che è diventata in così breve tempo una amica dolce ed affettuosa che si preoccupava per la mia solitudine. Ho sempre ammirato Franca per la completa dedizione al Suo incarico e la grande capacità ad assolverlo al meglio, con sincero interessamento alle persone ed ai loro problemi. Era prodiga di iniziative sempre proposte con grande entusiasmo che si evidenziava anche attraverso i numerosi articoli pubblicati sul nostro "Corriere dell'Aviatore".

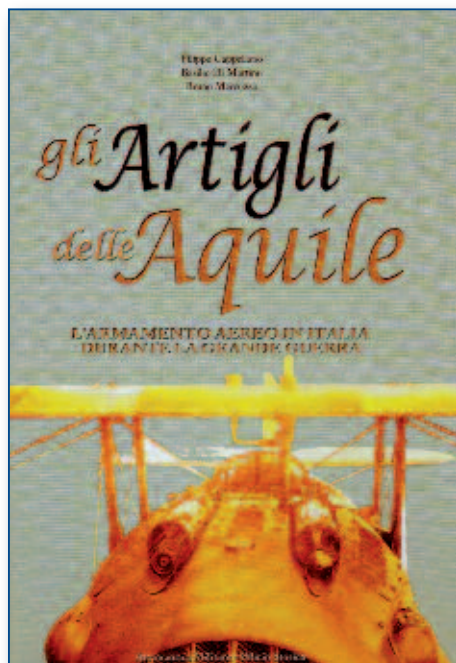
Ciao Franca!

(Marialuisa NIMIS)

Delegata D.O. della Sezione di Milano

Libri, Scuole e... Poesie

Una bella pubblicazione edita da "Aeronautica Militare - Ufficio Storico"



L'impiego bellico del mezzo aereo - che conobbe la sua prima prepotente affermazione durante l'immane conflitto che sconvolse l'Europa e il mondo intero tra il 1914 e il 1918 - richiese non solo lo sviluppo di soluzioni aerodinamiche sempre più avanzate e propulsori sempre più potenti, ma anche la realizzazione di mezzi di offesa concepiti per rispondere alle peculiari esigenze dell'offesa dall'alto e del combattimento aria-aria. Le improvvisazioni dei primi tempi e le soluzioni empiriche derivate da dispositivi di impiego terrestre lasciarono presto il campo ad armi di caduta che avevano sempre meno in comune con i proiettili di obici e cannoni, mentre mitragliatrici e cannoni a tiro rapido sostituivano fucili e pistole automatiche. Con l'introduzione di traguardi di puntamento per il tiro aria-suolo, di dispositivi di mira per il tiro aria-aria e di sistemi di sincronizzazione intesi a permettere di far fuoco attraverso il disco dell'elica, venne avviato il passaggio del mezzo aereo da semplice piattaforma di tiro a vero e proprio sistema d'arma, di cui l'armamento di caduta e di lancio, con i suoi dispositivi ausiliari, era parte integrante. Il volume, illustrato con disegni e fotografie d'epoca, ripercorre questi sviluppi sulla base della documentazione conservata negli archivi degli uffici storici dello Stato Maggiore Aeronautica e dello Stato Maggiore Esercito e dei materiali custoditi in collezioni pubbliche e private.

(Gli Autori: Filippo Cappellano, Ufficiale dei Carristi, è nato nel 1963; Basilio Di Martino, Ufficiale del Genio Aeronautico, è nato nel 1957; Bruno Marcuzzo è nato nel 1966, collabora con varie associazioni ologologiche e musei della Grande Guerra).

CA
CANTOR AIR

Aviation excellence is our business

"FLYING TRAINING ORGANIZATION" I/FTO/070

SEDE DIDATTICA: VIA ROMA, 30 - NEMBRO (BG) Tel. +39.035.520.035 Fax +39.035.511.029 340.42.09.402
SEDE OPERATIVA: AEROPORTO VALBREMBO (BG) web: www.cantorair.com e-mail: info@cantorair.com

Un'articolata proposta formativa per il conseguimento della licenza di pilota professionista, a Nembro in Val Seriana - Bergamo



"Silvia Capaldini, figlia del nostro Socio Gen. Guido Capaldini, il 27 ottobre 2011 ha conseguito la Laurea in Medicina e Chirurgia presso l'Università la Sapienza di Roma con un brillantissimo 110 e lode".
Alla neo dott.ssa Silvia, al papà Guido ed alla mamma sig.ra Luciana i più vivi auguri e felicitazioni dall'ANUA tutta".

Nata dal sogno di un Poeta

Il giorno 18 Novembre u.s. il nostro Socio **Alberto Maria Felicetti** ha presentato nei locali della Biblioteca Angelica il suo nuovo libro *"Nata dal sogno di un Poeta"* per le Edizioni Sabinæ. L'Opera riguarda una raccolta di poesie in dialetto romanesco alla maniera del Belli, di Trilussa e di Pascarella.



Il testo è arricchito ed impreziosito dalle illustrazioni di Anna Addamiano.

Nello splendido scenario offerto da una sede così prestigiosa quale quella della Biblioteca Angelica, sede di una secolare tradizione culturale, la presentazione dell'opera di Felicetti ha trovato una degna ed appropriata cornice. La sala, pur ampia, era gremita di pubblico molto interessato che ha apprezzato molto l'opera ed ha confermato che nonostante i mutamenti degli orientamenti culturali dell'epoca in cui viviamo, la tradizione e l'interesse per la poesia romanesca non è ancora sopita.

Non mi sembra di esagerare se dico che Felicetti si colloca accanto ai suoi illustri predecessori con ampio merito ed altrettanta dignità. La sua poesia si distingue innanzitutto per il linguaggio usato che non è quello fatto di espressioni semplicemente in un italiano che comunemente viene considerato un po' volgare, ma ha rispolverato i pregi e l'estetica di un gergo popolare romanesco che assurge a pieno titolo a livello di lingua, con caratteristiche e connotazioni proprie.

Quanto al contenuto, se vogliamo confrontarlo con altre tematiche usate in precedenza, l'arte di Felicetti spazia da un modo fedelmente descrittivo di ambienti di una Roma "popolare" che non c'è più, ma che è rimasta nel cuore e nel ricordo dei romani meno giovani e la trattazione di temi attualissimi della Roma contemporanea. La caratteristica saliente e ispiratrice dell'arte di Felicetti è nel cogliere e commentare temi di temi di grande attualità sociale, che affronta con tanta umanità e tanto sentimento. L'Autore, non solo si pone nella continuità della tradizione poetica romanesca, caratterizzata principalmente dalla esaltazione della "arguzia" popolare, ma Egli ci dà di più e spazia ad ampio raggio tra i sentimenti e le abitudini del popolo romano.

A parte queste brevi considerazioni, la figura di Felicetti si colloca a pieno titolo tra i grandi della poesia dialettale romanesca, con il merito, e non è poco, di perpetuare una nobile tradizione, che rappresenta un ingente patrimonio di cultura, di saggezza e di spontaneità popolare, che non sappiamo per quanto tempo ancora si vorrà coltivare.

(Tonino Cortese)

Come un volo d'angeli

Scritta per il sessantesimo compleanno dell'ANUA. Il Corriere dell'Aviatore si onora di pubblicare una poesia che è riporto di storia, di valori e di sentimenti augurali.

*E gira gira l'elica
romba il motor"
un rombo
che viene dal passato
il ronzare di un'ape
assetata di nettare
seguita
da uno stuolo di frecce
che sibilando
avvolgono lo spazio
e si proiettano
verso l'orizzonte
a contemplare
il sole che nasce.
È la storia
colorata d'azzurro
racchiusa in un sodalizio
geloso della memoria
di gesti eroici,
di carnet di volo
dove è inciso col sangue:
"Se il corpo sapesse
dove l'anima vuol portarlo
andrebbe in pezzi per la paura"
una memoria che non cede
alla nebbia del tempo,
viva come la fiamma
che accese la passione
per due stellette.
Sessant'anni:
La custodia di un tesoro
che si specchia nel cielo
dove dopo la pioggia
appare l'arcobaleno
e l'aquila continua a volteggiare.*

(Alberto Maria Felicetti)



‘A FINANZIARIA

di Gennaro Adamo (Nibbio II)

(scritta nell'ottobre 2006, ma sempre attuale)



Giacca, cravatta e ‘cà cammisa janca
nge’ steve ‘nu signore ‘ca parlave:
“ Io che ho girato il mondo e ancor di più,
posso asserir, che in ogni circostanza,
ho avvicinato principi e regnanti e...”

Signò, lassate perdere stasera,
a gente tene e l’èppese a quadrette,
meglie si v’assetate e pe’ rispette,
stateve zitte o jatevenn’a ca’.

Stasera o’ Presidente ro’ Cunzìglie ngià spiegate
ca’ pe’ salvà l’Italia, nu’ sacch’è sacrifice sanna fa’,
però sti’ sacrifice, se capisce,
l’avimme fa’ nui sule,
pecche’ simme già’ abitate a’ suppurta’.
Pe’ lloro no, so’ povere signure,
l’avimme condannate a sta int’o lusse,
è ovvio, a spese noste e se’ capisce
sino’ pecche’ l’avimme mise la?
Sta’ gente se sacrifica pe’ nuie,
sapisse che fatiche c’hanna fa’...!

Meglie ca’ te staie zitte, sient’a me,
pecche’ si tu t’azzarde a di’ quaccosa
s’avote all’ata parte e se ne va, comme pe di’:
“ ne’ tu e vutate a me? E mo’ chiegne ...Genna”

“L’èppese a quadrette”: *Avere le matite a quadretti per la testa. Presa alla lettera la locuzione non significherebbe niente. In realtà l’èppese a quadrigliè è la corruzione dell’espressione latina lapis quadratum (corrotto poi in lapis quadrellatum), seu opus reticulatum antica tecnica di costruzione muraria romana consistente nel sovrapporre, facendo combaciare le facce laterali e tenendo la base rivolta verso l’esterno, ed il vertice verso l’interno, di piccole piramidi di tufo o altra pietra, per modo che chi guardasse il muro, così costruito, avesse l’impressione di vedere una serie di quadratini orizzontati diagonalmente. Questa costruzione richiedeva notevole precisione ed attenzione con conseguente applicazione mentale tale da procurare fastidio e ... mal di testa per la tensione ed il nervosismo, quelli che figuratamente sono indicati con la locuzione in epigrafe.*

Accademia Aeronautica: da cinquantanni nella sede di Pozzuoli

L’Accademia fu costituita il 5 novembre 1923, otto mesi dopo la costituzione della Regia Aeronautica come Forza Armata indipendente, ed ebbe sede, per i primi tre anni, presso l’Accademia Navale di Livorno. Nel 1925, considerato che il crescente numero degli allievi



non avrebbe consentito la coabitazione con l’Accademia Navale oltre l’anno accademico 1925/26, l’Istituto fu trasferito a Caserta, nella Reggia borbonica del Vanvitelli. La nuova sede autonoma venne inaugurata il 10 dicembre 1926. A Caserta, dal 1926 al 1943, si formarono gli aviatori che presero parte al secondo conflitto mondiale. Nell’agosto del 1943, esigenze di carattere bellico costrinsero l’Istituto a trasferirsi presso il Collegio Aeronautico di Forlì, ove l’Accademia rimase solo fino al 10 settembre, data in cui ogni attività venne temporaneamente sospesa. Il 7 novembre 1943 l’Istituto riprese a funzionare presso il Collegio Navale di Brindisi, località in cui si era nel frattempo ricostituita anche l’Accademia Navale. Nel novembre 1945, l’Accademia si stabilì a Nisida, ove rimase fino al dicembre del 1961. Venne quindi trasferita nella sede attuale, in un invidiabile sito che domina la baia di Pozzuoli e la distesa di mare comprendente le isole di Ischia, Nisida e Capri.

*Avanguardia della bella Europa**

*etimologia della parola

La più accreditata rimanda al semitico ereb, “occidentale”, con la quale gli Accadi di Mesopotamia indicavano la terra in cui il sole si corica cioè la parte ad ovest del Mar Egeo infatti dal punto di vista del Medio Oriente, il sole scende sull’Europa che viene intesa come la terra dell’Ovest o di ponente; la prima comparsa del termine, risale all’Inno omerico ad Apollo ben 2500 anni fa. Inizialmente il nome comprendeva solo la Grecia centrale, poi fu esteso a tutto il territorio greco e dal 500 a.C. ampliato alle terre a nord. L’Europa diviene per la prima volta una concreta e nuova realtà politica con l’impero di Carlo Magno. Tra la fine del VIII e l’inizio del IX secolo, alla fine di un trentennio di guerre contro Longobardi, Avari, Sassoni e Slavi, nasce una nuova entità nella quale convergono l’antica potenza di Roma, l’autorità spirituale del sommo pontefice e la forza dei giovani popoli germanici. Carlo, un giovane condottiero franco, fonda l’Europa che, da generica espressione geografica, diventa un grande Impero che: usa la stessa moneta, adotta il latino come lingua ufficiale scritta e professa una sola religione.



A casa come in classe ...benvenuto i-Pad!

A cavallo del confine tra Abruzzo e Marche, territori di indiscussa memoria culturale, è apparsa nel panorama delle scuole aeronautiche una nuova realtà didattica formativa, realizzata tramite una Fondazione costituita "ad hoc", che ha rilevato una scuola religiosa, ora operante con il nome "Antonio Locatelli", pilota dell'Aeronautica militare, triplice medaglia d'oro.

A Grottammare ridente località adriatica è nato, infatti, un innovativo progetto educativo che propone sistemi d'insegnamento all'avanguardia applicati mediante il totale cablaggio dell'intera struttura.

L'adozione di I-Pad da parte di ciascuno studente, ne

rappresenta un esempio che, per prima cosa, elimina i libri cartacei e poi consente agli insegnanti di registrare le proprie lezioni, lasciandole sul PC di classe per l'utilizzo da parte degli allievi che, qualora assenti, possono sia seguire da casa in tempo reale ciò che si svolge in classe, sia rivederle in tempi successivi per un ripasso. Quindi una vera rivoluzione nella didattica, cui si aggiunge la divisa che i nostri studenti indossano, quale espressione d'orgogliosa appartenenza ed immagine della loro adolescenza, il badge per l'orario d'ingresso, il rapporto di forte contiguità con le famiglie, nonché il voto di condotta come elemento determinante al fine della promozione.

In sintesi, rispetto, buona educazione, comportamento responsabile sono requisiti essenziali.

Costola dell'ormai noto istituto/liceo scientifico Aeronautico "Locatelli" di Bergamo di cui ne ha assunto anche il nome mutuandone la ventennale esperienza, questa Scuola possiede una serie di attrezzature, quali simulatori di volo e della torre di controllo, sale di navigazione ed informatica, tutti elementi indispensabili per capire il complicato meccanismo che consente a migliaia di aerei di volare simultaneamente, notte e giorno, in tutte le situazioni meteorologiche per trasportare in sicurezza migliaia di persone e tonnellate di merci.

Inoltre, tenuto conto dell'ubicazione geografica dell'Istituto, questa capacità è stata rivolta anche al mondo dei trasporti marittimi attraverso l'indirizzo navale, opportunità peraltro offerta per ampliare le locali possibilità occupazionali, oltreché quelle che il mondo del trasporto aereo, per l'indirizzo aeronautico, può fornire attraverso i vicini aeroporti di Ancona-Falconara e Pescara, già avviati verso un sicuro sviluppo internazionale.

La presentazione di quanto fin qui esposto, attualmente unica realtà sul territorio nazionale, è avvenuta all'Open Day svoltosi lo scorso 11 dicembre, dove il "team" dirigenziale e gli esperti insegnanti, alla presenza di autorevoli Personalità del mondo politico ed istituzionale civile e militare, hanno illustrato ai numerosi genitori intervenuti, le vantaggiose peculiarità di questa "idea" di Scuola, che vede al centro lo studente attorno al quale "girano" i docenti in stretto coordinamento con le famiglie.

I giovani non residenti, che intendano iscriversi, possono trovare adeguata sistemazione presso la struttura esistente all'interno del complesso scolastico.

Per saperne di più si può contattare direttamente il "Locatelli" dove il personale sarà felice di rispondere ai vari quesiti. (www.virgolauretana.it – info@virgolauretana.it).

(V. Scacco)

A Milano festeggiamento di Soci novantenni

La Sezione A.N.U.A. di Milano, ha da anni instaurato la consuetudine di festeggiare i soci novantenni.

Quest'anno questa simpatica cerimonia, celebrata giovedì 17 novembre, ha avuto per protagonisti **3 novantenni**, Gen. Div. Enrico **CARRERAS**, Cap. Carlo **CIFOLETTI**, ed il Ten. Ferdinando **PICCOLO**, e si è svolta presso una saletta del circolo Ufficiali della 1^a Regione Aerea, messa a disposizione dal Comando 1^a Regione Aerea.

Alla cerimonia hanno partecipato il Comandante della 1^a Regione Aerea Gen. S.A. **Tommaso FERRO**, l'intero Consiglio Direttivo, i Soci della Sezione che hanno già compiuto i 90 anni o che raggiungeranno l'ambito traguardo nei prossimi 2 anni.

A conclusione e a ricordo dell'incontro è stato consegnato, da parte del Presidente della Sezione Gen. D.A. Mario Castelli, ai **festeggiati presenti**, il **CREST** della Sezione.

Il Gen. S.A. **Tommaso FERRO** ha voluto rimarcare con un breve discorso l'incontro, esprimendo in particolare parole compiacimento per l'iniziativa.

La Sezione ha provveduto ad inviare ai Soci impossibilitati a partecipare di persona il **CREST** della Sezione, a ricordo dell'avvenimento.

Questa simpatica cerimonia verrà ripetuta anche negli anni a venire.



La consegna del CREST da parte del Presidente della Sezione Gen. D.A. Mario CASTELLI al Gen. Div. Enrico CARRERAS

Mentre questo Corriere va in stampa, la Redazione apprende che il Generale Mario Castelli, nella notte dell'Epifania, è volato nel cielo della serenità eterna. Il male che lo ha fatto tanto soffrire non lo aveva mai distolto dalla partecipazione appassionata alle attività dell'ANUA. L'intera Associazione esprime sentimenti di profondo cordoglio per aver perso un amico che ha dedicato, dal suo ingresso in Accademia Aeronautica, 1952 - Corso Marte II, sessanta anni della propria vita all'Aeronautica Militare.

Da Latina

Due iniziative del Generale Muccitelli che premiano l'associazionismo

Il gusto dell'olio di oliva



Giornata all'insegna della genuinità organizzata dall'ANUA di Latina. Sabato 13 novembre presso l'Hotel Miramare di capo Portiere, al lido di Latina, i soci della locale sezione e gli amici della sezione di Roma che sono intervenuti, hanno

avuto la possibilità di partecipare ad una interessante esperienza di informazione e degustazione riguardante l'olio extra vergine di oliva. L'evento, proposto dal Gen. Antonio Muccitelli, ha visto protagonisti gli esperti del CAPOL (Centro assaggiatori produzioni olivicole Latina), guidati dal Presidente signor Luigi Centauri il quale, nel corso di una interessante presentazione, ha reso edotti i presenti sulle caratteristiche dell'olio extravergine in generale e di quello laziale in particolare, invitando tutti anche ad una prova sul campo, consistente nell'assaggio e successiva valutazione di diversi campioni di olio. La "gara", svoltasi in verità con grande impegno da parte dei partecipanti, ha visto poi premiati con regolare diploma i primi tre classificati. Alla presentazione, condotta dal signor Centauri con notevole competenza, tanto da suscitare spesso domande da parte dei presenti, è seguito un pranzo durante il quale si è avuta la possibilità di gustare ed apprezzare, oltre naturalmente l'olio, altri prodotti del territorio pontino, tutti a km zero e di eccellente qualità. Al termine del momento "conviviale" i soci, intervenuti in verità numerosi, si sono salutati soddisfatti della giornata e hanno espresso al gen. Muccitelli, ispiratore dell'evento, la speranza di incontrarsi di nuovo a breve termine.

Gita culturale ai Giardini Vaticani ed alle Scuderie del Quirinale

Altra brillante iniziativa della Sezione ANUA di Latina: sabato 19 novembre u.s. infatti, circa quaranta soci e amici della Sezione di Latina, cui si sono successivamente uniti diversi soci della Sezione di Roma, hanno effettuato una interessantissima visita ai Giardini Vaticani dove, a bordo di un apposito pullmino, hanno avuto la possibilità di godere della vista di luoghi non a tutti noti oltre che di numerose varietà di piante provenienti da diverse parti del

mondo e in quei giardini meravigliosamente curate. Il tutto, nel corso di una mattinata certamente fredda ma tuttavia resa meno rigida da un gradevolissimo per quanto autunnale sole. Terminata la visita il gruppo, a bordo del pullman con il quale era partito da Latina, si è spostato alla Casa dell'Aviatore per un veloce ma al tempo stesso soddisfacente pranzo, per ripartire subito dopo alla volta delle Scuderie del Quirinale dove si è proceduto alla visita della mostra intitolata "Filippino Lippi e Sandro Botticelli nella Firenze del Quattrocento". Al termine, dopo una breve sosta sulvedere delle Scuderie per godere dello splendido panorama di Roma al tramonto, il gruppo è ripartito per Latina, dove è arrivato intorno alle 19. Grande la soddisfazione dei partecipanti, che ancora una volta ringraziano il comitato organizzatore della Sezione latinense che sempre più si mostra fervido di iniziative.



Madonna con Bambino di Filippino Lippi



Giardini Vaticani

Dalle Sezioni Territoriali

La Sezione Roma preavvisa i propri Soci che l'assemblea annuale è prevista per mercoledì 18 aprile 2012 presso la Casa dell'Aviatore alle ore 10.00.

La relativa agenda sarà comunicata successivamente.

Da Napoli, novembre 2011, due eventi di grande rilevanza aeronautica, sui quali riferisce il Gen. Giuseppe Lenzi:

- l'inaugurazione dell'Anno Accademico 2011-2012 degli Istituti di Formazione dell'AM;

- il 200° anniversario dell'Università Federico II.

Per il primo è già stata richiamata la prolusione del Prof. Gori e per il secondo si evidenziano qui di seguito gli apporti aerospaziali campani del DIAS (Dipartimento Ingegneria AeroSpaziale)

Aerospazio in Campania

Folta la rappresentanza della sez. di Napoli dell'ANUA in occasione di una delle tante cerimonie rievocative e culturali indette dal DIAS (Dipartimento Ingegneria AeroSpaziale) dell'Università Federico II di Napoli.

L'occasione è stata quella di solennizzare il 200° anniversario della fondazione della "Scuola di Ingegneria di Napoli" con un incontro ad alto livello con i maggiori rappresentanti delle realtà didattiche, industriali civili e militari della "Campania Aeronautica". In tale contesto il giorno 7 Novembre u.s. nella prestigiosa aula Magna della facoltà di Ingegneria di Napoli, si sono ritrovati, per il primo degli incontri di "Storia dell'Ingegneria", numerose personalità del mondo aeronautico nazionale e campano. Con il saluto e la prolusione del Prof. Francesco Marulo si sono avvicendati, alla cattedra numerosi conferenzieri.

Il socio ANUA Cap. GArI Vincenzo Cirillo ha rievocato i gloriosi albori dei primi insediamenti aeronautici in Campania: quelli sorti a Pomigliano d'Arco il cui sedime aeroportuale risorse pur dopo devastanti bombardamenti aerei del 1943. È poi intervenuto il Com.te del-

l'Accademia Aeronautica il Gen.le di B.A. Umberto Baldi che, nel corso di una brillante presentazione corredata da fasciose immagini d'epoca, ha illustrato ai presenti – fra cui un centinaio di studenti di ingegneria aerospaziale-



Università Federico II - Napoli



tutte le vicissitudini vissute dall'Accademia nel suo lungo ed oneroso peregrinare nelle varie sedi che l'ospitarono dall'originaria Accademia Navale di Livorno, a Brindisi, a Forlì, Caserta, Nisida e finalmente, dal 1962, nell'attuale sede di Pozzuoli. Sono seguite le relazioni dell'ing. Vincenzo Miano, dell'ing. Francesco Fortunato, dell'ing. Paolo Oliviero, neo Presidente dell'Aero Club di Napoli, dell'ing. Gennaro Russo, dell'ing. Luigi Iavarone, del dott. on. Vincenzo Mattina. A conclusione del convegno il socio ANUA della sez di Napoli Prof. Ing. Leonardo Lecce, Presidente dell'AIDAA (Ass.

Italiana di Aeronautica e Astronautica) ha rapito il vasto ed attento uditorio con una interessante escursus sulla genesi della prestigiosa facoltà di ingegneria di Napoli che ebbe fra i suoi più prestigiosi docenti il "meglio" della scienza e delle conoscenze aeronautiche dell'epoca: il Prof.

Ing. Gen.le Umberto Nobile, il Prof. Luigi Napolitano, il Prof. Valentino Losito, il prof. Luigi Pascale, il prof. Giovanni Carmagnano e tant'altri illustri docenti il cui elenco sarebbe troppo lungo. Presenti alla cerimonia numerosi soci della sez di Napoli fra cui il presidente, il V. Presidente gen.le Federico Calvello, il Com.te ex Magg. Pil. Nicola Trifoni, l'ex S.Ten. Armando Carcaterra, gli ex Uff.li Cirillo e Lecce già citati fra i conferenzieri dell'evento.

“Il mio decollo da solista”

Maddalena Schiavi, aviatrice e pittrice, coniuge di un aviatore, ci confida



Sto sistemando la mia “capanna”, ho bisogno di spazio e ho deciso di buttare tutto quello che non serve più. Appeso a una parete, c'è qualcosa che non riesco bene a identificare. La polvere e altri oggetti sovrapposti a esso, confondono la sua forma. Mi arrampico su delle casse traballanti e quasi rovino a terra...ma ce la faccio e sorrido quando riconosco l'oggetto misterioso. Si chiamava I-PINI l'aereo di cui faceva parte quel piano di coda. Era un Macchi 308, un vecchio aereo scuola in tela e legno, con una strumentazione che chiamarla basica è dire molto e sul quale feci la mia prima esperienza di volo.

Avevo circa vent'anni, ero arrivata al club piuttosto tesa ed emozionata perché sapevo che il volo che mi apprestavo a fare sarebbe stato un “preesame” per il mio prossimo decollo da solista. L'istruttore mi stava già aspettando. Faccio tutti i controlli interni ed esterni dell'aereo, come da manuale e salgo su'. Mi allaccio le cinture di sicurezza e grido: “contatti... off” e al cenno del motorista grido ancora: “contatti... on”. Solo allora mi accorgo che a dare il colpo all'elica non è il motorista ma il mio istruttore. Capisco che dovrò decollare da sola e mi prende il panico. Il motore romba, mentre l'istruttore sventolando il suo inseparabile berretto, mi fa cenno di andare. Non è possibile, sono proprio sola e non mi sento pronta. Lui continua a gesticolare e a gridarmi qualcosa che non riesco a capire. Il motore romba sempre più forte ma l'aereo non si muove perché la mia mano destra è letteralmente incollata alla barra del freno e la sta tirando. L'istruttore continua a urlare e finalmente, dal movimento delle labbra, riesco a capire che sta gridando: “molla, molla il freno”. Mollo e l'aereo comincia a correre su quella pista in erba e in un attimo.... sono già in volo!!!! La felicità si mescola alla paura. Non so se piangere o ridere, ma forse ho fatto tutte e due le cose. Guardo sotto di me ma la pista la vedo più corta e mi accorgo che mi sto allontanando sempre di più dal campo. Mi riprende il panico e non ricordo più niente. La mia gamba destra comincia a tremare e il piede a battere sempre più forte sulla pedaliera. Ho paura di virare e mi allontano ancora di più, verso il mare. Vorrei urlare ma riesco solo a balbettare.... “ma che ca... sto combinando!” La gamba non trema più. Imposto la virata per tornare verso l'aeroporto e dallo sventolare del berretto dell'istruttore capisco che devo atterrare. Batto le ali come risposta che ho ricevuto il messaggio e di

lì a poco, le ruote del mio piccolo aereo toccano il terreno. In tanti mesi di scuola avevo imparato a riconoscere l'umore dell'istruttore dalla posizione dei suoi baffi. Se tendevano verso il basso, voleva dire che era tutto da rifare, se tendevano verso l'alto, voleva dire che era andato tutto ok. Nonostante continuasse a urlarmi: “ma dove ca... volevi andare.... in Jugoslavia?”, i suoi baffi tendevano all'insù. Stringo tra le mani quel pezzetto della mia vita, quelle emozioni che ancora oggi mi accompagnano e sorrido al pensiero che non riuscirei più a volare senza una radio a bordo.

Prima o poi, con questo cimelio ci farò una scultura e la regalerò a Filippo così, un giorno, forse, si ricorderà che il primo volo della sua vita l'ha fatto con la sua nonna. Sono più di 50 anni che volo, cosa che tutt'ora continuo a fare. Anche se di voli ne ho fatti parecchi, non mi sono mai sentita una “lindbergh” della situazione e non ho mai avuto velleità di diventare chissà chi. Amo il volo nella sua essenza e come scrive Karen Blixen nel suo libro “la mia africa”, anche per me, “la gioia inebriata di chi vola, è il volo stesso”. Vedere la terra da sopra e



non di profilo è tutt'altra cosa. Le cose viste dall'alto mi hanno sempre dato una sensazione di ordine e armonia e questo è piacevole, non solo per l'occhio, ma anche per lo spirito. Di mestiere faccio la pittrice e volare è per me una fonte inesauribile d'idee. Ho volato diversi aerei che non sto ad elencare, ho anche il brevetto d'aliante e per diversi anni ho fatto la trainatrice, ma l'emozione più grande l'ho provata, tanti anni fa, quando ho volato il “tiger moth”. La sento ancora quell'aria che mi schiaffeggiava il viso, come la voce tremolante del mio compagno di volo che mi parlava attraverso un tubo di gomma, dove alle sue estremità avevamo ancorato degli imbuti che all'occorrenza servivano sia per parlare, che ascoltare... sì, erano proprio degli imbuti, come quelli che servivano per travasare il vino. Il mondo va avanti e anch'io mi sono dovuta adeguare ai nuovi marchingegni, come l'EFIS.

All'inizio non è stato semplice, ma una volta imparato il giochino, basta spingere un pulsante e ti ritrovi la pappa bella e pronta, ma non potrà mai sostituire il fascino e la soddisfazione della “bussola e orologio” che, comunque, mi hanno sempre portato da per tutto.

(Maddalena)

Il 2011 del Corriere dell'Aviatore

Questi i titoli di alcuni degli articoli più significativi pubblicati nel 2007

n. 1-2 (gennaio-febbraio)

"Il nostro procedere"	<i>editoriale</i>	Mario Tancredi
"L'ANUA e le nostre pensioni"		A. Zandonà e G. Lucchese
"Oltre la luna"		Sergio Bedeschi
"Andare nel pallone"		Guglielmo P. Canham
"C'era una volta il Ruolo Servizi"		Giovanni B. Cersòsimo

n. 3-4 (marzo-aprile)

"Richiami della memoria"	<i>editoriale</i>	Mario Tancredi
"Un'idea per la 4ª età"		Mario Majorani
"Il Gen. S.A. Oreste Genta, del Corso <i>Leone</i> "		Giovanni B. Cersòsimo
"Le Regioni Aeree"		Redazione
"Storie di palloni al vento"		Guglielmo P. Canham
"Inverno a Ciampino"		Alberto M. Felicetti
"Diario di un ex allievo dello <i>Sparviero II</i> "		Peppino Verderame

n. 5-6 (maggio-giugno)

"Realtà e speranze"	<i>editoriale</i>	Mario Tancredi
"L'arrivo di Umberto II a Lisbona"		Maurizio Serra
"La storia del 747 Jumbo"		Guido Bergomi
"Veicoli aerospaziali senza equipaggio"		Redazione
"Un gradevole parallelismo"		Sergio Bedeschi
"Ricordi sportivi del Dodecaneso italiano"		Massimo G. Andreuzzi
"Una gita a Caporetto"		Anna Maria Poerio

n. 7-8 (luglio-agosto)

"Vita associativa nella verità del ricordo"	<i>editoriale</i>	Mario Tancredi
61ª Assemblea Generale ANUA		Redazione
"La riforma pensionistica"		Vincenzo Ruggieri
"Raid antifascista"		Guido Bergomi
"Il Generale Bruno Seraglia"		Giovanni B. Cersòsimo
"Il controllo della radioattività in Italia"		Nicola Minafra
"Menenio Agrippa, Pioniere <i>Azzurro</i> "		Paola Delfanti

n. 9-10 (settembre-ottobre)

"1951-2011: 60° Anniversario ANUA"	<i>editoriale</i>	Mario Tancredi
"L'ANUA e la 4ª età"		Antonino Di Vincenzo
"La città aeronautica di Guidonia"		Angelo Pagliuca
"Epifania 1938 a Rodi"		Massimo G. Andreuzzi
"Per la più grande Italia"		Oreste Genta
"La fiaba di Fefè"		Federico Castronovo
"L'ipertensione arteriosa"		Giuseppe Angelica
"Per Franca Fiacchino"		R. Girmenia, G. Giannone, M. Majorani, V. Gentili

n. 11-12 (novembre-dicembre)

"Verso il nuovo Anno: 61° dell'ANUA"	<i>editoriale</i>	Mario Tancredi
"Il progetto S. Marco" e intervista al Gen. Orsi		Angelo Pagliuca
"Rivoluzione climatica"		Nicola Minafra
"Ala incombustibile"		Guglielmo P. Canham
"La Fakruna"		Antonino Pasquali
"Il Gen. Peroni del Corso <i>Urano</i> "		Giovanni B. Cersòsimo



Amelia Earhart



Charles Lindbergh



Francesco Baracca



Italo Balbo



Fiorenza de Bernardi

I miti dell'aviazione dipinti su tegola da Maddalena Schiavi

Nuovi Soci ANUA

Col. Colonnello Leonardo - Foggia
Ing. Di Giorgio Giovanni - Napoli
Brig. Gen. CCRn Lo Torto Antonino - Roma
Dr. Florio Giuseppe - Roma

Contributi volontari pro ANUA

D.O. Rossana Mari Tonini, €200 in memoria del marito
Gen. Riccardo Tonini.
D.O. Iside Pupillo, €60 in memoria del marito
Gen. Egidio Gianani.
D.O. Elena De Nardo, €50 in memoria
del Gen. Giuseppe De Nardo e di Carolina Giordano.
D.O. Gabriella Morandini, €50 in memoria
del padre Col. Pil. Maurizio Morandini.

D.O. Anna Rosati Onofri, €25 in memoria del marito
Gen. Onofri.

D.O. Angela De Rosa Ramondini, €50

D.O. Stefania Radogna, €50, in memoria del marito
Gen Palmo Radogna.

Signora Antonella Villani Mura €50,
in memoria dei genitori.

Signora Anna Ferracuti, €50 pro Sodalizio.

Gen. S.A. Lamberto Bartolucci, €50 pro Sodalizio.

Gen. S.A. Vincenzo Bellucci, €15 pro Sodalizio.

Gen. di Br. Raffaele Candeloro, €15 pro Sodalizio.

Brig. Gen. Vincenzo Gentili, €74 pro Sodalizio.

Gen. di Br. Carlo Savazzi, €10 pro Sodalizio.

Gen. Div. Gaetano Castaldi, €50 pro Sodalizio.

Dott. Alessandro Sparagna, €100 pro Sodalizio.

Gen. I.C. Ing. Vincenzo Preve, €30 pro Sodalizio.

Volati più in alto

Tenente Giubilei Amedeo - Milano, aprile 2011
Generale Tei Daniele - Bracciano, settembre 2011
Dama d'Onore Tamaro Ninasi Maria, Roma, settembre 2011
Signore Gigliofiorito Antonio - Napoli, ottobre 2011
Dama d'Onore Longhini Luciana - Vicenza, ottobre 2011
Maggiore Ajello Salvatore - Milano, novembre 2011
Dama d'Onore Imperia Cervone Riganelli - Roma, dic. 2011



INVECCHIARE BENE: è un privilegio, una meta o una sfida?

*nel prossimo numero un interessante articolo
del Dott. Giuseppe Angelica - Cardiocirurgo*

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