

Il **CORRIERE** *dell'* **AVIATORE**



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

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

Patria



4 novembre
Anniversario della Vittoria

Fede



10 dicembre,
Santa Patrona degli Aviatori

Amore



25 dicembre, *Santo Natale*

*Tre eventi
densi
di sentimenti
aeronautici*

All'interno: CASA DEGLI AVIATORI pronta per il decollo

N. 11-12/2012

IL CORRIERE dell'AVIATORE

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

N. 11-12 novembre-dicembre 2012

Ufficio Presidenza Nazionale
Direzione - Redazione - Amministrazione
00192 Roma - Via Marcantonio Colonna, 25
Tel. 0632111740 - Fax 064450786
E-mail: anua.aeronautica@virgilio.it

"Il Corriere dell'Aviatore"
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 novembre 2012

Numero a 32 pagine

I contributi scritti sono forniti a titolo gratuito ed in formato elettronico; essi non debbono superare le tre cartelle e devono essere liberi da vincoli editoriali. La Direzione si riserva di pubblicarli o meno in funzione delle proprie esigenze. La responsabilità di quanto pubblicato su questo periodico è attribuita per intero agli autori il cui scritto rispecchia le idee personali e non quelle dell'ANUA. Elaborati e foto, che si intendono inviati a titolo di liberalità, non si restituiscono, anche se non pubblicati. La Direzione del periodico risponde, soltanto, di quanto previsto dalla legge sulla stampa.

Il periodico non è in vendita, ma viene inviato ai Soci in regola con il versamento della quota associativa annuale di **Euro 40,00**.

I "Non Soci" possono richiederne copia.

La riceveranno gratuitamente con l'invito ad associarsi all'ANUA.

Le modalità di pagamento della quota associativa sono:

- c/c postale n° 7356880

- bonifico bancario: IBAN IT98T0760103200000007356880

Intestati a:

ANUA-Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica
Via Marcantonio Colonna 25 - 00193 R O M A

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

*Soci e Dame d'Onore augurano
un Buon Natale ed un Felice 2013*



"Highlights"

per Casa dell'Aviatore Senior - articolo a pag. 22-23

- Località Viterbo centro, Chiostro Agostiniano del 1200 appositamente ristrutturato per l'ANUA per poter ricevere fino a 40 ospiti.
- Tempi di entrata in opera dell'attività: 5/8 mesi.
- Nessuna spesa fino all'ingresso nella struttura.
- Rette mensili a partire da 1.600 euro per persona, tutto compreso.
- Camere singole o matrimoniali con possibilità di mini-appartamenti.
- Pluralità di spazi comuni per sale da gioco, palestre, ristorante, sale tv, ecc..
- Studio medico della ASL e servizi sanitari assicurati all'interno fino al livello di rianimazione.
- Richieste per familiari, parenti o amici accettate ma prese in esame solo dopo aver esaurito le richieste dei Soci.
- Comitato etico di indirizzo e controllo sul funzionamento della Struttura e sulle graduatorie di ammissione degli ospiti affidato alla nostra Associazione.
- Ulteriore possibilità, più immediata ed a prezzo contenuto, presso analoga struttura ubicata a Soriano nel Cimino.
- Possibilità di organizzare per gli interessati visite ad entrambe le Strutture (Viterbo e Soriano) ed a quella già operante di Montalto di Castro.

Comunicazione ai Soci ANUA

A seguito di quanto deliberato dall'Assemblea Generale Ordinaria dello scorso maggio la quota sociale ANUA ha subito un lieve incremento di Euro 5.

Si rende altresì noto che in una recente riunione del Consiglio Direttivo della **Casa dell'Aviatore** si è convenuto che la quota sociale dei Soci Aggregati alla Casa, per l'anno 2013 venga ridotta, in via sperimentale, da Euro 250 a Euro 200.

Verso il 2013 per un grande impegno statutario e importanti Anniversari

Il 2012 corre velocemente verso la sua conclusione. È stato un anno denso di problemi e di eventi nazionali, europei ed internazionali, riguardanti la politica, l'economia e la pace nel mondo, sui quali si è riferito, per quanto possibile, nei precedenti numeri di questo Corriere dell'Aviatore. Come cittadini ci auguriamo di saper conquistare, con l'offerta di appropriato impegno, il superamento delle difficoltà presenti nell'attuale particolare momento storico. Come membri di un'Associazione che vuole **custodire** il patrimonio spirituale dell'Aeronautica Militare, **diffondere** la cultura aeronautica, **difendere** i diritti di categoria, **promuovere** la cooperazione e le forme di assistenza appropriate alla condizione esistenziale degli associati, ci dobbiamo impegnare per una sempre più ampia condivisione del nostro agire per riuscire a mantenere alta la credibilità del nostro storico Sodalizio. In questo numero gli argomenti trattati hanno ancora, ovviamente, un legame con attività, ricordi ed eventi storici significativi per il bimestre di riferimento di questo anno 2012, e ne raccomandiamo l'approfondimento.

Alla Presidenza Nazionale ANUA, nell'approssimarsi del 2013, preme poi evidenziare quattro argomenti sui quali invita gli Associati ad offrire senza riserve la massima partecipazione. Questi sono:

- 90° dell'Aeronautica Militare
- 80° della Casa dell'Aviatore
- 62° dell'A.N.U.A.
- 60° del Corriere dell'Aviatore

Per il 90° genetliaco della Forza Armata - giovedì 28 marzo 2013 - ci prepariamo a celebrare la nostra gloriosa Istituzione secondo le tradizioni della Repubblica Italiana, per onorare soprattutto il sacrificio di quanti, in uniforme azzurra, hanno dedicato la propria vita alla Patria ed al Progresso. Saranno in proposito divulgate tutte le informazioni che l'ANUA riceverà dallo SMA e quante altre saranno acquisite per dare evidenza agli eventi celebrativi. Le ulteriori ricorrenze sopra citate inducono poi a dare enfasi e risalto agli aspetti storici caratterizzanti **l'uomo Aviatore** ed alle ragioni che nella storia delle Forze Armate hanno consentito e confermato l'esigenza di strutture e strumenti per il benessere del Personale.



Se "Circolo" diviene parola indicativa di varie funzioni sociali, "Casa" esprime invece sia la funzionalità che l'ambiente fisico e strutturale; e quindi l'attribuzione del nome "Casa dell'Aviatore" trova le sue motivazioni nella specificità dell'uomo che vola (o fa volare) e nella particolarità del momento storico di consolidamento dell'AM. La Casa dell'Aviatore nasce infatti quasi 10 anni dopo l'AM, quando questa ha maturato il proprio insieme di "Forza".

Per l'80° della Casa dell'Aviatore, l'ANUA ha inteso dare rilievo alla particolare ricorrenza annuale concordando con la Direzione della Casa un programma di cinque eventi ANUA, sui quali si forniranno a parte i dettagli, che si inseriscono nel calendario d'interesse generale celebrativo dell'80°. Il primo dei cinque sarà, il 6 gennaio, l'esibizione della Formazione Corale **FABRICA HARMONICA**, nella Sala Baracca della Sede romana di Viale dell'Università. Gli altri saranno: - in primavera, uno spettacolo teatrale curato dalla Sezione ANUA di Latina; - in maggio, la 2^a Covention ANUA con Udienza Papale; - in autunno, Seminario sulla Fusione Fredda e Convegno Stampa Aeronautica.

Per il 62° dell'ANUA l'evento celebrativo sarà, nel mese di maggio, proprio la 2^a **Convention**. In concomitanza avrà luogo l'Assemblea Generale Annuale che, secondo le scadenze stabilite dallo Statuto, rinnoverà il **Consiglio Direttivo**, al quale è poi devoluto il compito di eleggere **Presidente Nazionale, Vice Presidente Nazionale e Segretario Generale**. L'Assemblea rinnoverà anche il **Collegio dei Sindaci ed il Collegio dei Probi Viri**. Pertanto tutti i Soci sono vivamente invitati a dare ampio risalto all'evento, anche proponendo la propria candidatura, affinché il nostro amato Sodalizio mantenga alta la sua funzionalità operativa. Il Corriere dell'Aviatore accompagnerà tutti gli eventi, ai quali fa riferimento questo editoriale, dando il senso compiuto al suo **sessantesimo compleanno** attraverso la pubblicazione di un "numero dedicato".

La Redazione

In questo numero:

Editoriale 1

Notizie al Volo 3

- Gli allievi del corso "Phoenix" Marescialli.
- Il 4° Corso di Giornalismo Aerospaziale.
- Conclusa in Sardegna, l'esercitazione per la ricerca e il salvataggio in montagna.
- Cambio di Comando al 3° Stormo.
- A proposito di Marocco.
- Verso Horizon 2020.
- Passaggio di consegne al COMAER.
- Cambio al vertice del Corpo di Commissariato.

Centro Studi 8

- Tutela Ambientale e Sviluppo (Pagliuca).
- L'inquinamento si può fotografare (Minafra).
- Aspetti dell'ardore aviatorio anni 30 (Canham).

Arma e Corpi dell'A.M. 14

- Genio Aeronautico.
- Corpo Sanitario Aeronautico.
- Corpo di Commissariato Aeronautico.
- Ruolo delle Armi.

Recuperi Previdenziali (De Jorio) 16

In questi mesi ricordiamo (Bergomi) 17

Novembre:

Junkers G 38, Il RO 37, l'Hurricane, Il Cant Z 1012.

Dicembre:

L'Heinkel 70, Il Firefly, Il Piaggio P 119, Bristol 170.

Ricordando le origini 20

- 100° Anniversario del Battaglione Aviatori.
- 1912 Conquista del Dodecanneso.

La Casa dell'Aviatore Senior 22

Quando una persona lascia il segno 24

- Il Gen. Tonino Cortese ed un suo recente scritto.
- Recensione su libro del socio Squarciafichi.

Sezioni Territoriali... e non solo 26

- Milano: Dedicata alla Ricognizione Marittima.
- Roma: Incontrarsi al Circolo Ricreativo.
- Taranto: Convegno su "Vivere nello Spazio". (Marturano, Imperatrice, Rossini, Pierri Pepe).

Nasce il Giornale di Medicina Militare 28

Resoconto di Viaggio... Marocco 29

Richiami d'arte alla copertina 31

Volati più in alto 32

Attività in agenda:

NOVEMBRE

Nel periodo dal 16 al 19 novembre è stato programmato un tour a Napoli e Costiera Amalfitana (costo pro-capite €350-380) al quale partecipano i soci che hanno potuto farsi registrare entro fine ottobre. Il programma ha previsto, con partenza da Roma Via Gobetti **venerdì** 16, ore 7,30, visita al Museo Nazionale di Capodimonte e cena di gala in Accademia Aeronautica; **sabato** 17 visita a Sorrento ed Amalfi; **domenica** 18 Pompei e Santuario della Madonna (al mattino), Napoli - San Gregorio Armeno (pomeriggio); **lunedì** - visita Duomo Napoli e partenza pomeridiana per Roma.

DICEMBRE

Lunedì 10

In occasione della ricorrenza della Madonna di Loreto la Presidenza Nazionale ha previsto la celebrazione della S.Messa presso la Cappella del Comando Aeronautica di via Gobetti alle ore 16,30 (celebrante don Michele Loda, Cappellano Militare dell'ANUA).

Sarà poi tenuto, presso la Casa dell'Aviatore, alle ore 18,00, con la partecipazione dei Soci e Dame d'Onore, un incontro con i nostri SOCI ONORARI.

Nell'incontro, al quale saranno invitati i Vertici dell'A.M., alcuni SOCI ONORARI illustreranno ai presenti le loro attività professionali e i legami intercorrenti con l'aeronautica in generale e la nostra Forza Armata in particolare.

Alle ore 20,00 sempre alla Casa dell'Aviatore, è prevista la cena, per la quale è necessaria la prenotazione da effettuare presso il Gen. Raffaele Cariglia (tel. 0630366280; 3483191249; email: rafcar39@gmail.com).

Mercoledì 19

Consiglio Direttivo Nazionale:

sarà tenuto, alle 9,00, alla Casa dell'Aviatore.

Santa Messa di Natale:

alle ore 11,00 presso la Cappella del Comando Aeronautica di via Gobetti, sarà celebrata dal Cappellano don Michele Loda.

Pranzo e auguri:

alle ore 13,00 il pranzo di Natale di tutti i Soci, con scambio di auguri. Per il pranzo è obbligatoria la prenotazione. (gen. Raffaele Cariglia tel. 0630366280; 3483191249; email: rafcar39@gmail.com).

Il costo del pranzo sarà intorno ai €20,00 a persona.

GENNAIO 2013

Domenica 6

Nelle ore pomeridiane della Festa dell'Epifania la Casa dell'Aviatore, su iniziativa della Presidenza ANUA, ospiterà una Formazione Corale diretta dal Maestro Annalisa Pellegrini, della Civica Scuola delle Arti (Roma). Saranno eseguiti brani della tradizione vocale italiana dedicati a grandi e piccoli delle famiglie di Aviatori. Seguirà un buffet augurale. I Soci interessati al pregevole evento possono registrarsi presso la Segreteria Nazionale ANUA (tel. 0632111740).



**Associazione Culturale Musicale
FABRICA HARMONICA**

Direttore Artistico Annalisa Pellegrini

Via De Filis, 11 - 05100 - Terni (TR)

tel. +39.347.91.71.537 fax. +39.06.23.32.01924

annalisa.pellegrini@gmail.com, a.pellegrini@fabricaharmonica.com

Gli allievi del corso "Phoenix" diventano Marescialli

Venerdì 21 Settembre 2012, presso la Scuola Marescialli dell'Aeronautica Militare di Viterbo, si è tenuta la cerimonia di consegna dei gradi di Maresciallo di terza classe ai 62 frequentatori del 13° corso "Phoenix".

La cerimonia, presieduta dal Comandante della Scuola, Colonnello Antonio Coppola, si è svolta alla presenza dei familiari dei neo-marescialli che, analogamente allo

scorso anno, hanno partecipato attivamente all'evento consegnando personalmente i gradi ai propri cari. Presente all'evento anche il Dott. Massimo Mecarini, Presidente del sodalizio dei Facchini di Santa Rosa, a testimonianza della forte condivisione di valori etico-morali, quali spirito di sacrificio, forza, carattere, coraggio e determinazione, tra il Sodalizio stesso e i frequentatori dei corsi.



Inaugurato il 4° Corso di Giornalismo Aerospaziale

Mercoledì 26 Settembre 2012, presso gli Istituti Scientifici dell'Accademia Aeronautica di Pozzuoli, si è svolta la cerimonia di inaugurazione del 4° Corso di Giornalismo Aerospaziale, organizzato in collaborazione con il Gruppo Giornalisti Aerospaziali "Sagittario" e il patrocinio dell'Ordine dei Giornalisti della Campania e dell'Associazione Stampa di Napoli. Il Comandante dell'Accademia Aeronautica, Generale di Brigata Aerea Umberto Baldi, ha aperto la cerimonia dando il benvenuto agli intervenuti e salutando con particolare affetto il Prof. Ing. Gino Pascale, geniale progettista e costruttore di aerei da turismo ed ex allievo di Umberto Nobile, che terrà durante il corso una "lectio magistralis" sull'era dei jet.

A seguire, il Presidente del Gruppo Giornalisti Aerospaziali "Sagittario", Dott. Eugenio De Bellis, ha illustrato le modalità e le finalità del corso.

Ha, quindi, preso la parola il Presidente dell'Ordine dei Giornalisti della Campania, Dott. Ottavio Lucarelli, che ha ringraziato il Generale Baldi per la disponibilità ad ospitare nelle aule dell'Accademia Aeronautica questo corso, unico in Italia.

(in foto da sin. Dott. Lucarelli e Dott. De Bellis)



Conclusa in Sardegna, l'esercitazione più importante in Italia per la ricerca e il salvataggio in montagna



Si è conclusa venerdì 28 Settembre ad Alghero, con il tradizionale Media Day, l'esercitazione internazionale S.A.R. "Grifone 2012", organizzata dall'Aeronautica Militare in Sardegna nel quadro dell'accordo di cooperazione tra Italia, Francia e Spagna nel settore della ricerca e soccorso aereo (S.A.R MED/OCC). Lo scopo principale dell'esercitazione è stato quello di addestrare il personale dei reparti di volo italiani e stranieri del Soccorso Aereo, dei centri di coordinamento e delle squadre di terra alla pianificazione, direzione e gestione delle operazioni di ricerca e soccorso nel difficile ambiente montano, sia di giorno che di notte, favorendo la conoscenza e lo sviluppo di procedure conformi agli standard internazionali.

La fase live dell'esercitazione, dal 24 al 27 Settembre, ha avuto come scenario i cieli della Sardegna centro-orientale, setacciati senza soluzione di continuità dagli elicotteri dell'Aeronautica Militare, della Guardia di Finanza e dei Carabinieri, mentre le squadre di ricerca e soccorso, coordinate dal Corpo Nazionale Soccorso Alpino e Speleologico (CNSAS), si muovevano sull'impervio territorio del Gennargentu alla ricerca di eventuali dispersi, vittime di emergenze naturali o antropiche. Centro focale delle operazioni l'ippodromo di S.Cristoforo di Fonni (NU), situato in posizione baricentrica rispetto all'area di operazioni, trasformato dagli infaticabili uomini del 3° Stormo 'Supporto Operativo' di Villafranca in Posto Base Avanzato (P.B.A.). Per l'Aeronautica Militare hanno partecipato equipaggi ed elicotteri del 15° Stormo di Cervia, del 72° Stormo di Frosinone, del 9° Stormo di Grazzanise, della 670^a Squadriglia Collegamento e Soccorso di Decimomannu e della 672^a Squadriglia Collegamento di Perdasdefogu; la 46^a Brigata Aerea di Pisa ha supportato le operazioni di deployment e redeployment. Il Corpo Nazionale del Soccor-

so Alpino e Speleologico ha coordinato tutte le attività terrestri, assicurando, con proprie squadre di soccorso, affiancate da quelle dei Carabinieri, della Guardia di Finanza e del Corpo Forestale dello Stato, il recupero del personale disperso nell'impervio scenario del Gennargentu.

La partecipazione di equipaggi e velivoli provenienti da Spagna e Malta e di osservatori da Egitto, Emirati Arabi Uniti, Giordania, Pakistan e Serbia, hanno, infine, conferito maggiore rilevanza all'evento consentendo un proficuo confronto e scambio di esperienze.

Cambio di Comando al 3° Stormo di Villafranca

Mercoledì 26 Settembre, presso l'aeroporto "Generale S.A. Giuseppe Gaeta" di Villafranca (VR), ha avuto luogo la cerimonia di cambio di Comando tra il Colonnello Roberto Poni, uscente, e il Colonnello Marco Maistrello, subentrante.



Onori alla Bandiera di Guerra decorata di 2 Medaglie d'Argento al valor Militare

All'evento, presieduto dal Comandante Logistico, Generale di Squadra Aerea Maurizio Lodovisi, accompagnato dal Vice Comandante Logistico, Generale di Divisione Aerea Fabrizio Draghi, hanno partecipato il Vice Prefetto di Verona, Igino Olita, il Sindaco di Villafranca, Mario Faccioli, il Sindaco di Verona, Flavio Tosi, il Vescovo di Verona, S.E.R. Monsignor Giuseppe Zenti, e numerose Autorità civili e militari, tra le quali i Comandanti degli altri Enti del Presidio: il Direttore dell'Infermeria Principale di Villafranca, Colonnello Dario Di Blasio, il Comandante del 27° Reparto Genio Campale, Colonnello Pasquale Bizzarro, e il Comandante del 112° Deposito Sussidiario di Sanguinetto, Tenente Colonnello Marco Metrano.

Inoltre, sono intervenuti i Labari delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma, i Gonfalonieri della Provincia di Verona, della città di Villafranca e del Comune di Sommacampagna, nonché il Gonfalone della città di Verona decorato di Medaglia d'Oro al Valor Militare.

A proposito di Marocco

Il recente viaggio ANUA in Marocco, effettuato per scopi turistici non poteva non stimolare la raccolta di notizie sull'Aeronautica marocchina e sulla relativa industria.

La Reale aeronautica militare marocchina è stata formata il 19 novembre 1956 con il nome di "Aviation Royale Chérifienne" (Reale aviazione sceriffiana). Le sue moderne basi aeree sono state ereditate da Francia, Stati Uniti d'America e Spagna. Negli anni novanta era in progetto l'acquisto di alcuni Dassault Mirage 2000 o F-16, ma l'operazione commerciale non venne conclusa per mancanza di fondi da parte del governo marocchino.

Attualmente però sembra che il Marocco abbia ripreso in mano il progetto di modernizzare la propria flotta aerea, dati i contatti con la Russia per l'acquisto di alcuni aerei da combattimento MiG-29 e Su-30MKA.

Nell'estate 2007 sono stati presi di nuovo in considerazione anche l'americano F-16 ed il francese Dassault Rafale, anche se il primo dei due sembra avere maggiori possibilità di aggiudicarsi la commessa.

In Marocco il numero delle imprese che operano nel settore aeronautico è passato da 10 a 100, dal 2001 al 2011. Lo ha detto Ahmed

Fassi Fihri, direttore di settore dell'Agencia marocchina dello

sviluppo degli investimenti, spiegando questo trend estremamente positivo con il piano messo in essere dal Governo di Rabat a sostegno di nuove iniziative in questo comparto.

A conferma di ciò, ha detto Fihri al sito web lematin.ma, basti considerare che il volume delle esportazioni si è attestato sul miliardo di dollari all'anno, cosa che sottolinea l'interesse dei grandi produttori mondiali. Fihri ha anche aggiunto che l'installazione di imprese in Marocco "potrebbe dare nuovo slancio allo sviluppo del settore nei prossimi anni". Un'ulteriore conferma viene dalla società canadese Bombardier, che avrà una nuova unità di produzione in Marocco a partire dal 2013 con un investimento stimato in 200 milioni di dollari.



(Informazioni tratte da Wikipedia e da UnionCamereLombardia)

Verso Horizon 2020

è il nome di un interessante convegno tenuto presso l'Accademia Aeronautica a Pozzuoli il 17 ottobre.



È stato organizzato dal Centro Studi Militari Aeronautici "Giulio Douhet" (CESMA) in collaborazione con l'Associazione Italiana di Tecnologie Meccaniche (AITEM) e con il Centro Italiano Ricerche Aerospaziali (CIRA), con lo scopo di sensibilizzare tutti gli addetti ai lavori e le istituzioni sulla partecipazione italiana al programma Horizon 2020 e, allo stesso tempo, presentare alcune delle realtà di punta dell'industria nazionale in tema di materiali e tecnologie aerospaziali.

ORIZZONTE 2020 (Horizon 2020) è appunto denominato il nuovo programma dell'Unione Europea per il finanziamento della ricerca e dell'innovazione, compito che attualmente spetta al Programma Quadro per la Ricerca e lo Sviluppo Tecnologico, al Programma Quadro per la Competitività e l'Innovazione (CIP) e all'Istituto Europeo per l'Innovazione e la Tecnologia (EIT) ed è sostenuto dal Parlamento europeo - nella sua risoluzione del 27 settembre 2011, dal Comitato economico e sociale europeo e dal Comitato per lo Spazio europeo della ricerca. Questo periodico si riserva di pubblicare i contenuti degli interventi, appena disponibili.

Cambi al vertice

Ruolo delle Armi e Corpo di Commissariato Aeronautico

Ruolo delle Armi e COMAER

Giovedì 4 Ottobre si è svolta, presso la Sala Madonna di Loreto di Palazzo Aeronautica, la cerimonia di passaggio di consegne al vertice del Comando Aeronautica Militare Roma, tra il Generale di Squadra Mario Martinelli, Comandante uscente, e il Generale di Divisione Paolo Rizzo, Comandante subentrante. Dal 7 ottobre il Generale Rizzo, promosso al grado di Generale di Squadra, assume anche l'incarico di Generale del Ruolo delle Armi dell'Aeronautica Militare. Alla cerimonia, presieduta dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale di Squadra Aerea Giuseppe Bernardis, hanno preso parte Autorità religiose e militari, nonché una rappresentanza del personale civile e militare del COMAER.



Il Generale Martinelli, nel porgere il proprio saluto al Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, alle Autorità e a tutto il personale intervenuto alla cerimonia, ha espresso il suo ringraziamento agli uomini e alle donne del COMAER per: “[...] i tangibili risultati ottenuti, frutto di un generoso lavoro che ha consentito di restituire l'identità al COMAER [...]” e, con riferimento al Ruolo delle Armi, ha auspicato fortemente che il percorso di sviluppo tracciato: “[...] avvenga in un regime almeno paritetico e paritario con i Corpi, senza egoismi, evitando differenziazioni fra gli stessi e fra i Ruoli Normali, senza dimenticare le origini della nostra Aeronautica”.

Il Generale Rizzo, dopo aver ringraziato il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica per la fiducia accordatagli nell'affidamento dei nuovi incarichi, ha evidenziato come “[...] la corrente situazione economico-finanziaria e la delicatissima fase di riorganizzazione dello strumento militare rendono il cambiamento ineludibile ed impongono che l'impiego del personale sia sempre più improntato a criteri di razionalizzazione, efficientamento e progettualità: “Human Governance” inteso come valorizzazione del capitale umano”, sottolineando quale conseguenza diretta: “che il Ruolo delle Armi deve cambiare per essere più rispondente alle rinnovate esigenze dell'Aeronautica quale Ruolo chiamato a gestire e supportare una vasta gamma di funzioni della Forza Armata, che spaziano dall'area prettamente operativa e combat a quella logistica di combat support o combat service support”. Non da ultimo, il Generale Rizzo

ha voluto richiamare la specificità del Comando a lui affidato: “[...] ente decisamente unico in ambito Forza Armata, sia in termini quantitativi con circa 4000 militari amministrati, che in termini qualitativi, in ragione dell'eterogeneità dei compiti istituzionali affidati”.

La cerimonia si è conclusa con l'intervento del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale di Squadra Aerea Giuseppe Bernardis, il quale, dopo aver rivolto il proprio caloroso saluto al Generale Martinelli, che dopo 46 anni di carriera dal 7 ottobre lascia il servizio attivo, ha sottolineato come: “il passaggio di consegne al vertice di strutture

complesse è uno degli eventi più significativi ed emblematici perché riesce a coniugare in sé un momento di continuità e di novità, nonché il compendio di esperienze passate e progettualità future”, mettendo in risalto inoltre l'attuale condizione della Forza Armata: “[...] È proprio in questi delicati momenti, caratterizzati da un clima di particolare difficoltà, che il nostro impegno deve emergere con rinnovato vigore ed esemplarità, per adempiere al meglio al nostro



compito di traghettare l'Aeronautica verso una configurazione più snella, ma non meno efficace. Lo strumento militare e le sue risorse umane non possono più essere legate al numero, ma all'eccellenza, alla qualità e all'ottimizzazione dei ruoli, delle capacità e della motivazione di chi ne fa parte”.

Il Comando Aeronautica Militare Roma assicura, mediante le articolazioni dipendenti, il supporto logistico ed amministrativo a tutti gli Enti ed Organismi di Forza Armata ed Interforze presenti nel comprensorio di Palazzo A.M., nonché agli Enti della Giustizia Militare ubicati nella città di Roma. Al COMAER sono affidate inoltre le funzioni presidiarie di rappresentanza della disciolta II Regione Aerea tra cui il compito di predisporre le azioni per la partecipazione dell'Aeronautica Militare a cerimonie, riviste e parate nell'ambito della città di Roma.

Cambi al vertice

Ruolo delle Armi e Corpo di Commissariato Aeronautico

Corpo di Commissariato

Lunedì 8 ottobre 2012 si è svolta, presso la Sala 'Madonna di Loreto' di Palazzo Aeronautica in Roma, la cerimonia del passaggio di consegne nella carica di Capo del Corpo di Commissariato A.M. tra il Generale Ispettore Capo Francesco Landolfi, uscente ed il Gen. Isp. Raffaele Tortora, subentrante.

Alla cerimonia, presieduta dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale di Squadra Aerea Giuseppe Bernardis, hanno partecipato Autorità civili e militari di tutte le Forze Armate, i precedenti Capi del Corpo, nonché una rappresentanza degli Ufficiali del Corpo di Commissariato.

Il Generale Landolfi, nel porgere il proprio saluto al Capo di Stato Maggiore, a tutte le autorità, agli ospiti, e al personale presente ha evidenziato che " [...] l'odierna cerimonia segna il momento conclusivo di oltre due anni trascorsi al vertice del Corpo", ma non costituisce il suo "addio alle armi" in

quanto manterrà fino a dicembre 2013 l'incarico di Direttore Centrale di Bilandife. Il Generale Landolfi ha orgogliosamente riaffermato il grande privilegio di aver servito le Istituzioni per oltre 40 anni, imponendosi sempre il rispetto di quei valori come "impegno, passione, senso dello Stato, osservanza delle regole, primato della legalità, dovere della responsabilità", a cui tutti gli Ufficiali del Corpo quotidianamente si ispirano e che costituiscono le basi sulle quali costruire un futuro che, così ben edificato, "non potrà che esservi amico".

Il Gen Tortora, dopo il saluto ai presenti, rivolgendosi al personale, ha chiesto di essere "membra vive e vivificanti del Corpo, avendo l'umiltà di lavorare per migliorarsi, restituendo priorità all'etica sull'estetica, valorizzando l'innovazione intelligente attraverso tre pilastri: buone idee e dialogo aperto; adeguata regolamentazione giuridico-amministrativa non solo "a supporto di", ma anche "abilitante per"; evoluzione dalla logica del possedere alla logica dell'accesso, come condivisione delle risorse, capacità di dialogo e di fare si-

stema". "In sintesi - ha continuato il Generale Tortora - vi chiedo di essere artefici di un epocale processo di cambiamento, piuttosto che meri burocrati legati alla cultura dell'adempimento anziché a quella del risultato. La cerimonia

si è conclusa con l'intervento del Capo di SMA, Generale di Squadra Aerea Giuseppe Bernardis, il quale ha sottolineato l'importanza della cerimonia di avvicendamento che "costituisce un momento importante per la vita della Forza Armata in quanto, attraverso l'avvicinarsi dei Comandanti, si assicura la continuità degli enti in un clima di rinnovato spirito di coesione e di collaborazione", particolarmente necessari in una fase, come l'attuale, di "fortissima evoluzione in cui si è reso necessario riconsiderare tutto, o quasi tutto".

Il Generale Landolfi è entrato nell'Aeronautica Militare nel 1972 a seguito di concorso per nomina diretta. Dopo un iniziale periodo di attività nelle strutture



amministrative di livello periferico, ha prestato servizio presso l'Ufficio Pianificazione Generale Programmazione e Bilancio dello Stato Maggiore Aeronautica, quale Capo Sezione Bilancio dell'A.M. e Capo dell'Ufficio di consulenza giuridico-finanziaria del Capo di SMA. Trasferito nel 1999 allo Stato Maggiore della Difesa, ha svolto l'incarico di Capo Ufficio Pianificazione Finanziaria dell'Ufficio Generale Pianificazione Programmazione e Bilancio dello SMD. Dopo aver assolto le funzioni di Direttore della Direzione Territoriale di Amministrazione della III Regione Aerea, ha ricoperto l'incarico di Vice Capo Ufficio Generale Pianificazione Programmazione e Bilancio dello Stato Maggiore della Difesa e successivamente, da gennaio 2007 a febbraio 2009, quello di Capo del VI Reparto "Affari Economici e Finanziari" dello SMA. Dal 27 Febbraio 2009 è Direttore Centrale del Bilancio e degli Affari Finanziari.

(Ulteriori dettagli sui vertici attuali di Armi e Commissariato a pag. 15).

LA TUTELA AMBIENTALE E LO SVILUPPO SOCIALE

di Angelo Pagliuca

Tra le tante vicende complesse del nostro Paese che hanno caratterizzato l'estate appena passata è da annoverare il caso dell'ILVA, la più grande acciaieria europea, i cui impianti sono stati sequestrati dal gip di Taranto (che al momento ne ha disposto anche il fermo



completo) in quanto avrebbero accumulato e produrrebbero residui tossici sospettati di essere la causa di gravi malattie per i lavoratori e per la popolazione che vive nelle vicinanze del grande stabilimento.

La decisione del magistrato ha assunto una grande rilevanza perché il settore della produzione dell'acciaio è d'importanza strategica per l'economia di un paese industrializzato quale è il nostro e secondo molti autorevoli commentatori la materia, più che di competenza dei tribunali, deve essere di competenza dello Stato, che dovrà affrontarla salvaguardando il ciclo produttivo che impiega alcune decine di migliaia di operai, vincolandolo alle altrettanto necessarie (e molto costose) operazioni di bonifica.

La vicenda in questione ha riproposto la difficile alternativa tra la necessità di tutelare la salute e l'ambiente e lo sviluppo costante che il tenore di vita attuale ed il "mercato" richiedono. In termini più ampi il discorso può essere riportato al dibattito tra i sostenitori della tutela ad ogni costo dello stato di salute del nostro pianeta e tra coloro che evidenziano la necessità di mantenere un costante sviluppo economico per far fronte alle esigenze primarie delle popolazioni.

La materia purtroppo non è chiaramente definita e gli scienziati a livello mondiale sono divisi tra coloro che prevedono l'abnorme aumento dei danni prodotti dall'inquinamento ambientale e dall'effetto serra causato dalla combustione delle sostanze fossili (petrolio e suoi derivati, gas naturale e carbone), con conseguente aumento della temperatura, disgelo delle calotte polari, innalzamento del livello dei mari, desertificazione di sempre più vaste aree. Effetti che comporterebbero catastrofici fenomeni di migrazioni di massa, conflitti per il cibo e per l'acqua. Mentre altri esperti, parimenti autorevoli, ritengono che l'effetto serra sia un fenomeno fisiologico, con il quale il nostro pianeta si è già confrontato nelle ere passate, che il disgelo dei ghiacciai ha avuto un andamento periodico alternato a successive glaciazioni.

Nel seminario organizzato nello scorso agosto dal Prof. Antonino Zichichi a Erice il "global warming" è stato esaminato da un folto gruppo di esperti sotto l'aspetto dei costi economici, che risulterebbero enormi solo per "mitiga-



re” l’aumento delle temperature, ma forse non strettamente necessari, tanto che nella stessa sede, in altri interventi, si è sostenuto che “adattarsi” al lento mutamento del clima avrebbe costi molto più accettabili. Sono state fatte ipotesi al riguardo: l’abbattimento delle emissioni di CO2 solamente dello 0,0006 entro il 2020 costerebbe, a livello mondiale, circa 550 miliardi di dollari (circa 1/3 del PIL italiano del 2012). Secondo il prof. Zichichi la materia necessita tuttora di essere trattata con verbi al condizionale, vista la mancanza di dati certi ottenibili attraverso modelli matematici attendibili che attualmente, stranamente, sembra non siano ancora disponibili.

In sintesi sul clima, anche sotto l’aspetto economico, si sono creati, a livello mondiale, due schieramenti e assistiamo con stupore a dibattiti sterili, in mancanza di dati o prove oggettivi e inconfutabili.

Non meno complessa e dibattuta è la tematica riguardante la disponibilità delle risorse energetiche: il cittadino comune non trova attendibili risposte ad esempio riguardo alla



disponibilità del petrolio (riserve per i prossimi 50 o 100 anni?) e alla sua sostituzione con le cosiddette energie rinnovabili (solare, eolico, idroelettrico, moto ondoso, ecc.) e/o alternative (nucleare di generazione avanzata, idrogeno, ecc.). Tra l’altro è noto che i movimenti ecologisti si oppongono fermamente al nucleare che non produce l’effetto serra e, almeno nell’Occidente, sono riusciti ad arrestarne lo sviluppo.

Ora tutti noi vorremmo vivere e far vivere coloro che verranno dopo di noi in un mondo libero da ogni forma d’inquinamento, dove l’ambiente e la salute vengano tutelati

attraverso una sana gestione delle risorse, in maniera quasi bucolica. Ma è necessario tener conto dell’enorme crescita della popolazione mondiale che richiede soluzioni immediate e che solo la creazione e lo sviluppo di attività industriali possono produrre, sia pure accettandone i rischi conseguenti.

Vi è poi da tener conto dell’azione, più o meno occulta e speculativa, dei “mercati” che, come noi italiani abbiamo purtroppo imparato a conoscere negli ultimi tempi, classificano l’affidabilità di una nazione sulle capacità di far crescere costantemente il famoso PIL. Dunque se, al momento, non ci sono verità scientifiche che confermino la teoria antropica del riscaldamento terrestre e se la difesa delle politiche produttive e delle prospettive occupazionali mantiene una sua priorità, occorre evitare sia il catastrofismo sia il naturalismo esasperato inteso come critica radicale al mondo civilizzato. Il quale, è bene ricordare, ha prodotto un progressivo prolungamento della vita e della qualità della stessa.

Qualcuno, con sano realismo, ha fatto osservare che ogni anno, nel nostro Paese, muoiono a causa di incidenti stradali circa 4.000 persone e molte altre decine di migliaia subiscono danni più o meno pesanti per la salute. Pure nessuno mette in discussione l’uso delle automobili e la costruzione delle strade.

L’ambiente deve essere certamente tutelato, ma vanno rispettati l’uomo e i suoi “diritti naturali”. Se è pur vero che non esistono attività umane che non provochino inquinamento o una qualche forma di danneggiamento per l’ecosistema, appare molto triste aver visto alcuni operai dell’acciaieria di Taranto che, pur di difendere il loro posto di lavoro, hanno ammesso di essere pronti ad accettare di correre una percentuale maggiore di rischi per la salute rispetto ai dati medi statistici (anche sui quali non esistono informazioni concordanti).

Per concludere queste semplici riflessioni, è necessario dire che alle Istituzioni spetta di varare le politiche che consentano di conciliare la salvaguardia dell’ambiente e della salute con lo sviluppo sociale, agli Organismi scientifici di fornire dati attendibili e non opinioni contrastanti, a noi Cittadini di contribuire eticamente e con intelligenza al benessere collettivo.

Nell’immagine una bella interpretazione del “principio di precauzione” in materia di Salute e Ambiente, tratta da www.informasalus.it, ove si evidenzia che Amianto, Pbc (policlorobifenili), Cvm (cloruro di vinilemonomero) sono solo alcuni esempi concreti del valore che dobbiamo attribuire ai primi segnali di allarme. L’importanza del principio di precauzione per minimizzare il rischio di fenomeni irreversibili contro l’ambiente.

L'inquinamento si può fotografare e con l'ausilio del computer si può sorvegliare

Nel 1967 fui trasferito da Malpensa al C.M.R. di Milano Linate e dall'aria pulita di Somma Lombardo mi trovai immerso nello smog e nelle nebbie di Milano. Decisi allora di occuparmi oltre che di previsioni del tempo anche di inquinamento atmosferico. Ottenuto il consenso dell'A.M., entrai in collaborazione con il Prof. Roberto Gualtierotti direttore della cattedra di Bioclimatologia Medica Dell'Università di Milano, e membro dell'Istituto Italiano di Scienze Ambientali. Nel 1972 con il dott. Umberto Solimene, assistente del Prof. Gualtierotti, e col collega del C.M.R. dott. Sergio Borghi fu elaborato un programma di ricerca sull'inquinamento ambientale (aria, acqua, suolo e piante) mediante termografia aerea a scanner all'infrarosso e falso colore (sistema di registrazione magnetica delle variazioni termiche). Il Prof. Gualtierotti mostrò subito molto interesse per quel programma di ricerca innovativa e si adoperò per far partecipare ricercatori delle facoltà di Ingegneria (urbanistica), di Agraria (fitopatologia delle piante), dell'Istituto Geografico Militare di Firenze (per le mappe geografiche) e dell'Istituto Geografico Nazionale Francese (proprietario dei B17, ex fortezze volanti americane, attrezzati per le imprese di termografia a scanner) Fig. 1.



La ricerca fu denominata V.E.R.I.T.A.S. che significava non solo verità ma anche Valutazione Ecologica con Riprese sull'Italia con Termografia Aerea a Sscanner e fu finanziata dai Comuni di Como e di Milano.

Il programma ebbe inizio con la termografia del lago di Como ove furono evidenziate le zone inquinate del lago e dei terreni circostanti e con prelievi effettuati in quelle zone si scoprirono in laboratorio le sostanze inquinanti e si poté risalire anche agli inquinanti.

Si passò poi a Milano ove furono evidenziate le zone più inquinate della città, rilevate le aree di alberi morti (perché più freddi) dei parchi cittadini, le acque inquinate dei Navigli, del Seveso e dell'Idroscalo. Furono presi campioni del terreno e delle acque e si scoprirono le sostanze in-

quinanti ed alcuni inquinanti. In particolare i fumi della Falk (acciaieria di Sesto S. Giovanni) per effetto della fumigazione determinata dall'inversione termica verticale, quasi sempre presente a Milano durante l'autunno e inverno (Fig. 2), furono ritenuti responsabili delle piogge acide da SO₂ (praticamente acido solforico) che colpivano le piante ed il terreno e anche i Monumenti della città sgretolandoli.



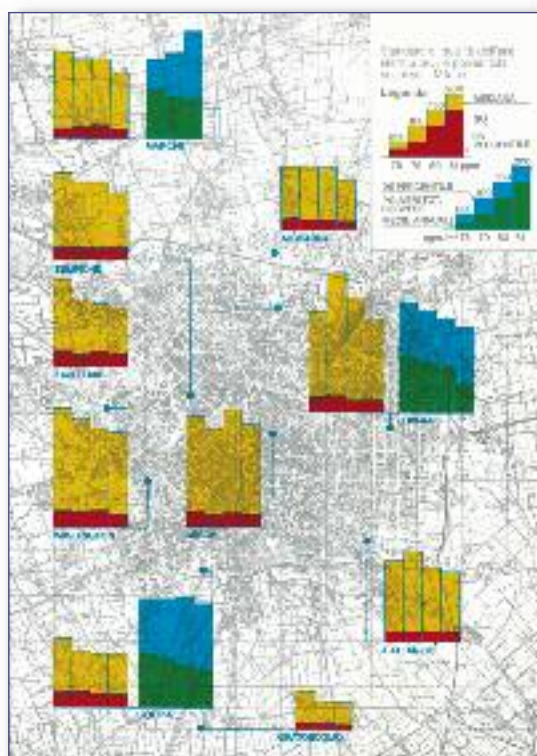
I risultati della ricerca portarono ai seguenti provvedimenti da parte del Sindaco di Milano Aldo Aniasi:

- 1) furono imposte le trasformazioni degli impianti di riscaldamento a carbone e ad olio combustibile in gasolio BTZ (basso contenuto di zolfo) od in metano;
- 2) furono chiuse al traffico quasi tutte le strade del quartiere di Brera (risultato più inquinato);
- 3) furono chiusi un tratto del fiume Seveso in Viale Fulvio Testi ed il canale della Martesana in via Melchiorre Gioia che, per la forte evaporazione unitamente allo smog, generavano banchi di nebbia;
- 4) fu imposto alla Falk e ad altre industrie il filtraggio dei fumi prima dell'immissione nell'atmosfera.

Nelle zone della città risultate più inquinate furono instal-

late stazioni automatiche di rilevamento del vento, della temperatura, della umidità, della pressione atmosferica e del pulviscolo atmosferico. I dati di queste stazioni, rilevati ogni mezz'ora, erano trasmessi automaticamente via telescriventi al Centro di elaborazione dati ed al laboratorio della Provincia che li esaminava, unitamente ai dati provenienti da C.M.R. di Linate (stazione radio-sondaggi). (Fig. 3) Nei giorni in cui le concentrazioni di inquinanti risultavano particolarmente intense il Comune di Milano emetteva avvisi di riduzione del traffico con targhe alterne.

Milano diventò in pochi anni un "isola di calore" e nel centro città scomparvero le nebbie. La presentazione dei dati della ricerca fu fatta al Teatro dell'Arte al Parco Sempione ed ebbe molta risonanza mediatica sia nazionale che europea. Il sindaco Aldo Aniasi conferì al sottoscritto



ad agli altri ricercatori l'Ambrogino d'Oro, quale segno di apprezzamento e di riconoscenza per il prezioso lavoro svolto.

Da tarantino ho cercato per diversi anni di sensibilizzare gli amministratori della mia città ad impegnarsi per porre rimedio al degrado ambientale della città, predisponendo un piano di risanamento ambientale, imponendo all'ILVA di modificare gli impianti, come era stato realizzato in tutte le acciaierie tedesche, per abbattere gli inquinanti presenti nei fumi prima di emetterli nell'aria.

Poco o nulla è stato fatto di tutto ciò ed ora per porvi rimedio è dovuta intervenire la magistratura a seguito dell'importante aumento di mortalità dei cittadini presenti in quella zona.

"Molle Tarentum" diceva Orazio.

Gen. Nicola Minafra



Informazioni generali sul Servizio Meteorologico dell'A.M.

Dal 1° Maggio 2006, in aderenza alle linee guida di ristrutturazione dell'intero comparto della Difesa, il Servizio Meteorologico dell'Aeronautica Militare si è dotato di una struttura di comando e controllo modificata e strutturata come di seguito:

Ufficio Generale Spazio Aereo e Meteorologia - Reparto Meteorologia, USAM [1], posto alle dipendenze del Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, che assolve i compiti di definire la regolamentazione e la certificazione dei vari enti meteorologici. Sovrintende alle problematiche di cooperazione nazionale e internazionale nel settore meteo ed alla individuazione delle esigenze di ammodernamento ed adeguamento della struttura del Servizio Meteorologico. Il capo reparto meteorologia dell'USAM è il rappresentante permanente d'Italia presso l'Organizzazione Meteorologica Mondiale. È costituito da due uffici che comprendono anche la "Rivista di Meteorologia Aeronautica". È stato trasferito a Palazzo Aeronautica in viale dell'Università 4 a Roma.

Centro Nazionale di Meteorologia e Climatologia Aeronautica, CNMCA [2], posto in seno al Comando Squadra Aerea e situato sull'Aeroporto "Mario De Bernardi" a Pratica di Mare (Roma) che, nel ruolo di Centro Nazionale, provvede alla raccolta, elaborazione e diffusione di dati e prodotti meteorologici (analisi, previsioni, avvisi, ecc.) su tutto il territorio nazionale.

Dal C.N.M.C.A. dipendono i seguenti enti centrali: il Reparto di Veglia Meteorologica -1° **CMR** di Milano-Linate, con il compito di svolgere la Veglia Meteorologica Aeronautica Nazionale sull'intero spazio aereo italiano e fornire assistenza per le attività di volo civili e militari; il Reparto Sperimentazione Meteorologia Aeronautica, **ReSMA**, di Vigna di Valle, con il compito di sperimentare la strumentazione e le apparecchiature meteo e di gestire la raccolta dei dati delle reti speciali, in particolare l'ozono, l'anidride carbonica, la radiazione solare globale, la durata del soleggiamento e l'analisi chimica delle precipitazioni; il Centro Aeronautica Militare di Montagna, **CAMM** [5], di Monte Cimone (altitudine 2165 metri), ha il compito di rilevare dati ambientali e in particolare misurare i valori delle concentrazioni di fondo di inquinanti atmosferici, cioè quelle quantità minime rilevabili in un ambiente lontano da sorgenti inquinanti, quali insediamenti urbani, industrie e strade di grande comunicazione.

Le strutture periferiche del Servizio che si articolano in:
84 stazioni presidiate delle quali 44 in servizio continuato 24 ore su 24; 110 stazioni automatiche;
26 Uffici Meteorologici Aeroportuali, UMA, con compiti di previsioni per l'assistenza aerea aeroportuale, di cui 11 in servizio continuativo 24 ore su 24.

*E GIRA, GIRA L'ELICA...***DALLA SQUADRIGLIA "P" AD ADDIS ABEBA***aspetti dell'ardore aviatorio anni 30 secondo una ricostruzione di Guglielmo Canham*

Prima del 1928 il personale della Regia Aeronautica (che la gente comune chiamava "Aviazione") era costituito da elementi di provenienza eterogenea. Elementi che da altre forze armate erano transitati nell'Arma Azzurra, altri che, dotati di personale ambizione, sognavano una facile affermazione, altri ancora che, più quietamente, intravedevano una possibile e non precaria sistemazione. Non mancavano, sotto un altro

aspetto, le infiltrazioni di politicanti, speculatori del mondo industriale che brigavano per incarichi ed appalti. Nemmeno il duro ed integerrimo Balbo era riuscito a ridurre a dimensioni "ragionevoli" questo stato di cose.

Ma ora, dopo il 1928, a riordinamento avvenuto, per divenire ufficiali in S.P.E. bisognava aver frequentato con successo l'Accademia o, se sottufficiali piloti, aver frequentato corsi d'integrazione. I sottufficiali specialisti avrebbero dovuto frequentare apposite scuole. Il personale di complemento costituiva un ruolo a parte, ma se ne consentiva il transito in S.P.E. solo nel caso di persone dotate di particolari capacità. Alla base di questo riordinamento era la convinzione che un'Aeronautica via via sempre più sofisticata non potesse basarsi sul diletantismo ma dovesse, invece, contare su professionisti adeguatamente istruiti.

Balbo (e, successivamente, Valle) pur tra resistenze ed inimicizie (anche allora la "raccomandazione" inquinava le varie organizzazioni statali) impose queste nuove regole ma, in alcuni casi, fu costretto ad accettare qualche compromesso. Uno di questi fu la costituzione della "Squadriglia P", dislocata a Centocelle, ma debitamente decentrata rispetto agli altri reparti che operavano da detto aeroporto. Qui confluivano i gerarchi di vario livello che, in un qualche modo, volevano dimostrare a Mussolini di far parte di un'élite. Chiaramente la presenza dei vari "aggregati" si limitava, nella maggior parte dei casi, a qualche voletto a doppio comando con piloti di provata capacità o, per alcune personalità, a comodi voli di collegamento con città di interesse politico.

Un altro e più dannoso caso, fu l'articolo 81 della nuova legge sullo stato e sull'avanzamento degli ufficiali. Questo articolo concedeva alla personale discrezione del ministro la facoltà di nominare sottotenente di complemento qualsiasi cittadino italiano. Era cioè possibile, in casi estremi, diventare ufficiale della Regia Aeronautica senza titolo di studio e senza aver frequentato almeno un corso per allievi ufficiali.



Successivamente, Valle impose alcune limitazioni, come il titolo di studio obbligatorio ed il possesso di requisiti aeronautici di base (ad es. per il ruolo naviganti, di essere in possesso del brevetto di pilota civile). Attraverso i "requisiti aeronautici" transitavano poi in S.P.E. molti ufficiali di complemento che acquisendovi meriti speciali avevano preso parte alle operazioni in Africa Orientale o in Spagna. Queste "facilitazioni" dettero origine

ad alcune anomalie che crearono inconvenienti e malumori (ad es. ufficiali in S.P.E. dei corsi regolari furono "sorpasati" da ufficiali già di complemento che, in precedenza, erano stati bocciati al concorso per entrare in Accademia). Tra i danni dell'articolo 81 fu quello di aver consentito l'appartenenza alla Regia Aeronautica di gerarchi particolarmente influenti ed in grado di creare, nella forza armata, loro personali conventicole.

Nell'occasione di eventi bellici importanti (Etiopia, Spagna, 2^a guerra mondiale) Mussolini aveva l'abitudine di prescrivere che i gerarchi in posizioni di rilievo ed appartenenti a classi mobilitate, fossero richiamati alle armi ed inviati subito in zona di operazioni. Al tempo della guerra d'Etiopia, tra costoro erano Galeazzo Ciano conte di Cortellazzo, Ministro della cultura popolare e genero del Duce, Roberto Farinacci ex segretario del Partito Nazionale Fascista, Oreste Bonomi, direttore generale del turismo ed Alessandro Pavolini, titolare di un'altra importante carica, quasi tutti divenuti ufficiali piloti per l'articolo 81 e la "Squadriglia P".

Questo gruppo giunse, con onori formali, all'aeroporto di Asmara dove, tra le diverse unità operative, era la 14^a Squadriglia da bombardamento dotata degli anziani "Ca 101" e comandata dal capitano Giuseppe Casero. Gli illustri personaggi furono ufficialmente presentati al comandante ed agli ufficiali della Squadriglia. Nell'occasione, il "presentatore" annunciò che il Conte Ciano era stato nominato comandante della 14^a in sostituzione del Casero il quale, con maturo "savoir faire" e flemma tutta piemontese ingoiò il rospo e si dichiarò onorato di trasmettere il reparto a tanto celebre personaggio. Ciano dichiarò poi a Casero che il proprio comando sarebbe stato puramente nominale e che il comandante vero era e restava il capitano Casero.

Qualche giorno dopo, tra i nuovi piloti della 14^a ("La disperata") si annoverava anche il tenente Ettore Muti, persona di capacità aviatoria positive, pervenuta a tal grado dopo una

giovinezza spericolata ed avventurosa. Ciano si ambientò nel reparto meglio di tutti gli altri “ufficiali-gerarchi”, stringendo un gran numero di amicizie. Più dei colleghi partecipò a missioni operative, in ciò emulato dal Muti e guadagnando la stima ed il rispetto degli altri piloti, che poterono constatare che il personaggio non accettava privilegi ma combatteva e rischiava come loro.

Galeazzo Ciano volava a doppio comando con il comandante Casero. Le missioni erano di aviolancio, trasporto

e bombardamento. In un secondo momento fu installata a bordo una mitragliatrice e così, con le evidenti limitazioni di un sistema imperfetto, in un qualche modo, fu coperto anche il ruolo di attacco al suolo.

Pur non esistendo una vera e propria difesa aerea basata su velivoli da caccia, gli etiopici disponevano però di armi antiaerei efficaci (ad esempio i cannoncini Oerlikon) ed in effetti, in un'occasione, il velivolo pilotato dalla coppia Casero-Ciano fu colpito anche ad un motore. Con grande abilità i piloti riuscirono ad effettuare un atterraggio di emergenza, su di un terreno cortissimo, nella terra di nessuno, evitando di stretta misura di precipitare in un burrone. L'equipaggio, armi alla mano, attese 24 ore prima di essere messo al sicuro da un reparto avanzante. A Ciano fu concessa una medaglia d'argento ed a Casero fu inflitto un rimprovero per non aver evitato che la vita di un alto gerarca fosse esposta alla reazione nemica.

Si era al tempo dell'aviazione romantica del “Gira, gira l'elica...” e la 14^a Squadriglia, poco alla volta ri-equipaggiata con i più moderni “Ca 133”, aveva generato una specie di ambiente goliardico dove, un pò per posa ed un pò sul serio, si progettavano azioni “eroiche” spesso però poco pratiche ed, anzi, strampalate e pericolose. È oggi difficile comprendere come un ufficiale serio e preparato qual'era il Casero si sia fatto invischiare in un'azione irrazionale (un qualcosa tra un aviosbarco ed un'azione di “commando”) su Addis Abeba.

Per spiegarlo, qualche autore accenna alla rivalità esistente tra Ciano e Starace, il quale ultimo stava dirigendosi verso la capitale etiopica con una colonna motorizzata della MVSN (Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale). Altri tacciono. Rimane il fatto che un aeroplano ufficialmente destinato ad un volo di ricognizione sugli aeroporti nemici, fu preparato per questa missione definibile “folle”, imbarcando alcune mitragliatrici e casse di bombe a mano. Casero e Muti ai posti di pilotaggio, con Ciano a bordo quale responsabile della missione e membri di equipaggio il motorista Ghelardini ed il marconista Puglia. La mattina del 30 aprile 1936, a cinque



giorni dall'ormai celebre sfilata di Badoglio alla testa delle truppe vittoriose, il “Ca 133” si presentò nel cielo di Addis Abeba.

Dalla verticale dell'aeroporto i piloti diedero un'occhiata alla pista erbosa per verificarne lo stato, quindi, virarono in finale con corretto avvicinamento ed atterraggio soffice.

Fu a questo punto che si affacciò alla mente dei volenterosi improvvisatori il dubbio che, forse, un'azione da “commando” (avevano in mente di

scendere dall'aeroplano e di catturare un qualche personaggio locale) non si organizza seguendo goliardici impulsi e neppure rivelazioni oniriche. Infatti gli abissini, forse permalosi per carattere, non la presero bene e decisero di dedicarsi al tiro al bersaglio sparando dai margini del campo e dalle vicine boscaglie, con cannoncini, mitragliatrici ed anche con scariche di fucili Mauser. Casero, non intenzionato a partecipare ai festeggiamenti pirotecnici, preferì riattaccare e rimandare a miglior occasione un'impresa dalla riuscita non probabile. Non rinunciò, tuttavia, a fare una capatina sulla città. Ad Addis Abeba suonarono le sirene dell'allarme aereo. Gli stranieri corsero nei rifugi, gli abissini nella boscaglia, e le rappresentanze diplomatiche alzarono, ben visibili, le loro bandiere. L'aeroplano, tuttavia, non compiva azioni ostili: non lanciava bombe, non mitragliava. Si limitava a sorvolare l'abitato a bassissima quota mentre, anche se non con l'intensità riscontrata sull'aeroporto, la difesa si materializzava con raffiche di mitragliatrice e salve degli onnipresenti Oerlikon. Con sprezzante noncuranza, tuttavia, i

piloti continuarono a virare bassi sulla città, infilarono Via Makonnen dove strapparono i fili del telegrafo, impigliati nel carrello, e dove lanciarono un gagliardetto nero. Dopo una mezz'oretta decisero che, forse, era il caso di smetterla e riprendere la via di Dessiè. Il che non fu tanto facile visto che i malmostosi abissini avevano prodotto sul velivolo ben



Trimotore Caproni - CA 133

25 tra fori e squarci e due di questi proprio nei serbatoi del carburante, fortunatamente tamponati con cuscini e stracci. Un'azione avventata? Una bravata? Di certo. Tuttavia un qualche effetto psicologico fu ottenuto. Molti, stranieri od etiopi che fossero, erano ancora abbarbicati alla convinzione che gli italiani non sarebbero stati in grado di scrollare il millenario trono etiopico. Questo volo smantellò tali certezze. Altri interpretarono la “visita” come un indizio che gli italiani fossero più vicini di quanto non si credesse. Altri ancora come una ricognizione preliminare ad un massiccio aviosbarco. **Una bravata goliardica? Sì... ma che lascia qualche segno.**

Gradi apicali per espletare funzioni di consulenza e di comando

I Capi dei Corpi Aeronautici (Genio, Commissariato, Sanitario) e del Ruolo delle Armi sono i consulenti del Capo di S.M.A. per le questioni attinenti il Corpo/Ruolo di appartenenza, con particolare riguardo alla formazione e ai profili d'impiego del personale; forniscono, inoltre, pareri tecnici non vincolanti in termini d'impiego e, quando richiesto, per le questioni tecniche di competenza del Corpo medesimo. Ciascun Capo di Corpo è membro della Commissione Superiore di Avanzamento quando la valutazione riguarda gli Ufficiali del proprio Corpo (legge 1955, n° 113).

GENIO AERONAUTICO

Vertice del Corpo dal 2010 è il Generale Ispettore Capo Domenico Esposito



Nato a San Paolo Belsito (Napoli) il 18/10/1949 proviene dai Corsi dell'Accademia Aeronautica, frequentata negli anni 1968-73 con il Corso "Grifo III". Nel 1973 ha conseguito la Laurea in Ingegneria Elettronica presso l'Università di Napoli. Ha conseguito la qualifica di Sperimentatore di Sistemi d'Arma con la frequenza del 12° Corso GD Aerosystem Cranwell (GB). Ha poi ricoperto i seguenti incarichi: 1986 - Capo Sezione Documentazione e Aggiornamento Tecnico presso la Divisione Aerea Studi Ricerche e Sperimentazioni; 1989 - Capo della 3ª Sezione del 2° Ufficio del 4° Reparto presso lo Stato Maggiore Aeronautica; 1992 - Assistente Tecnico del

l'Addetto Aeronautico per la Difesa presso l'Ambasciata d'Italia a Bonn.

1995 - Direttore del 1° Reparto Manut. Velivoli al 53° Stormo di Cameri; 1998 - Capo del 6° Ufficio del 3° Reparto all'Ispettorato Logistico dell'A.M. e, a seguito della trasformazione dell'Ispettorato in Comando Logistico A.M., Capo del 3° Ufficio del 2° Reparto della 2ª Divisione e, promosso Brigadier Generale nel luglio del 2003, Capo dello stesso Reparto. Nel 2006 assume l'incarico di Comandante della 2ª Divisione del Comando Logistico dell'A.M. Promosso Generale Ispettore nel luglio del 2008. Nel 2009 viene assegnato alla Direzione Generale degli Armamenti Aeronautici dove assume l'incarico di Capo Ufficio Generale Coordinamento Tecnico e, successivamente, quello di Direttore Generale.

In data 1° Aprile 2010 è stato promosso al grado di Generale Ispettore Capo e nominato Capo del Corpo del Genio Aeronautico.



CORPO SANITARIO AERONAUTICO

Vertice del Corpo dal 2010 è il Generale Ispettore Capo Ottavio Sarlo



Nato a Torre del Greco (NA) il 18.09.1948; sposato con la Sig.ra Diana FRERI, ha 2 figli Cecilia e Chiara.

Arruolato in Aeronautica Militare il 18.04.1974 come AUC vince il concorso per il servizio permanente e frequenta nel 75 il 9° Corso di Applicazione per Tenenti C.S.A. in S.P.E. presso la Scuola di Applicazione A.M. di Firenze e presso la Scuola Militare di Sanità Aeronautica. Ha redatto nel tempo numerose pubblicazioni.

Laureato in Medicina e Chirurgia presso l'Università degli Studi di Roma in data 19.07.1973. Abilitato alla professione di Medico Chirurgo

nel gennaio 1974 presso l'Università degli Studi di Roma. Specializzato in Chirurgia Generale presso l'Università degli Studi di Roma in data 03.07.1978. Specializzato Urologo presso l'Università di Roma in data 12.11.1981. La sua carriera è caratterizzata da numerosi incarichi fra il primo del 1976 quale Dirigente il Servizio Sanitario presso il 31° Stormo di Ciampino ed il dodicesimo nel 2003, quando diviene Capo del Servizio Sanitario del Comando Logistico A.M. dal 01/07/2003, con il compito di garantire l'efficienza dell'organizzazione sanitaria A.M. sia sul territorio nazionale che fuori area, ivi compresa l'azione umanitaria svolta dai Servizi Sanitari di Forza Armata nei confronti delle popolazioni civili. Ha svolto anche vari incarichi d'insegnamento presso la Scuola Militare di Sanità Aeronautica di Roma e presso la Scuola di Applicazione dell'Aeronautica Militare di Firenze dal 1978 al 1990. In qualità di Specialista in Chirurgia Generale è stato più volte impiegato dalla Forza Armata in operazioni umanitarie di soccorso alle popolazioni civili in occasione del terremoto verificatosi in Irpinia nel 1980. Nel 1984, in missione in Somalia, quale Capo team, ha curato il trasporto di civili somali feriti da Mogadiscio al Policlinico Militare di Roma. È stato Responsabile dell'Organizzazione Sanitaria per il Vertice G8 di Genova del 2001, il Vertice NATO - Russia svoltosi a Pratica di Mare ed il Vertice Mondiale sull'alimentazione della FAO a Roma, entrambi nel 2002. Ha altresì diretto gli studi che hanno portato all'individuazione delle barelle "ATI" (Aircraft Transit Isolators) e "STI" (Stretcher Transit Isolators). Dal 6 febbraio 2009 è Capo del Corpo Sanitario Aeronautico e dal 26 marzo 2010 Direttore Generale Sanità Militare.



CORPO DI COMMISSARIATO AERONAUTICO

Vertice del Corpo dal 2012 è il Generale Ispettore Capo Raffaele Tortora



Il Generale TORTORA, nato a Napoli il 10 marzo 1948, laureatosi con lode in Giurisprudenza presso l'Università Federico II di Napoli, ha conseguito presso la stessa Università, con il massimo dei voti la specializzazione in Diritto Amministrativo e Scienza dell'Amministrazione. È abilitato all'esercizio della professione forense ed all'insegnamento di materie giuridiche.

Dall'ottobre del 2000 è stato il Consigliere Giuridico del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare.

Nominato nel dicembre del 2008 Capo dell'Ufficio del Capo del Corpo di Commissariato dell'Aeronautica Militare ha lasciato l'incarico in data

26 Maggio 2009 per assumere le funzioni di Capo del Servizio di Commissariato e Amministrazione del Comando Logistico dell'Aeronautica Militare. Ha fatto parte, per diversi anni, dello Staff del Comandante delle Scuole dell'Aeronautica Militare svolgendo l'incarico di Capo del Dipartimento di Scienze Giuridiche ed Economiche. Nel corso della carriera ha svolto incarichi di rilievo istituzionale ed extra-istituzionale ed, in particolare, è stato: -Capo Ufficio Affari Giuridici dello SMA; -Membro di

Commissioni interministeriali per la normativa della contrattazione decentrata, la riforma dell'Ordinamento Giudiziario Militare per il tempo di Guerra, il riordino dell'Amministrazione della Difesa a livello centrale; -Presidente del Consiglio Centrale di Rappresentanza dell'Aeronautica Militare.

È autore di diverse pubblicazioni ed ha una lunga esperienza di insegnamento anche post- universitario. È stato infatti Docente a "la Sapienza" di Roma, l'Università "Cesare Alfieri" di Firenze, la Scuola di Amministrazione e Commissariato dell'Esercito, la Scuola di Guerra Aerea, la Scuola di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza, la Scuola Ufficiali dei Carabinieri. Dal 1 luglio 2010 è Membro del Consiglio di Amministrazione delle Casse di Previdenza delle Forze Armate e dal 1 settembre 2011 ha assunto l'incarico di Direttore Coadiutore dell'Istituto Alti Studi della Difesa. Dall'ottobre 2012 ricopre l'incarico di Capo del Corpo di Commissariato dell'A.M.



ARMA AERONAUTICA RUOLO ARMI

Vertice del Ruolo dal 2012 è il Generale di Squadra Paolo Rizzo



Nato a Trapani il 10 aprile 1949, il Gen. Sq. Paolo RIZZO proviene dai corsi normali della Accademia Aeronautica frequentata negli anni 1968-1971 con il corso Grifo 3° conseguendo la Laurea in Scienze Aeronautiche e successivamente, la Laurea in Scienze Politiche presso l'Università degli Studi di Trieste. Ha svolto vari incarichi presso l'Accademia Aeronautica in veste di formatore, insegnante ed aiutante del Comandante l'Istituto. Tra i compiti di maggior rilievo ha comandato il 537° Gruppo Logistico del 37° Stormo di Trapani Birgi, l'Aeroporto di Pan-

telleria, il 546° Reparto SLO della 46^a Aerobrigata di Pisa, il Quartier Generale del Comando Aeronautica Militare Roma. È stato Capo Sezione Affari Generali dell'Ufficio del Capo di Stato Maggiore dell'A.M. e successivamente capo dell'Ufficio del Sottocapo di Stato Maggiore dell'A.M.. In ambito internazionale è stato Capo della Rappresentanza dell'Aeronautica Militare Italiana presso la NATO E-3A Component di Geilenkirchen in Germania. Come Capo del 4° Ufficio logistico dello Stato Maggiore del Comando Scuole dell'Aeronautica Militare è stato Project Manager dei più importanti progetti riguardanti gli Istituti di formazione dal "progetto Tuscia" che ha visto nascere nel 2005 la Scuola Marescialli a Viterbo, al "Florentia" con la fondazione della Scuola Douhet (Liceo classico e scientifico) a Firenze, il "Serapide" per la ristrutturazione dell'Accademia Aeronautica, al progetto per l'introduzione del primo corso in modalità E-learning per l'aggiornamento professionale dei Marescialli. Ha comandato, inoltre, il 4° Reparto Tecnico Manutentivo di Borgo Piave, ed è stato Capo del 3° Dipartimento materie manageriali e sociologiche del Comando Scuole. È l'ideatore e coordinatore del progetto Centro metodologie manageriali realizzato di recente presso l'Istituto Scienze Militari Aeronautiche a Firenze. Certificato PMP (Project Management Professional presso il PMI) e Prince2 Practitioner, è uno dei soci fondatori di ISIPM. A far data dal 30 Settembre 2010, ha assunto l'incarico di Capo Ufficio Generale per il Controllo Interno dell'A.M. e Capo Ufficio Generale di Coordinamento della Prevenzione e Vigilanza Antinfortunistica. Dall'ottobre 2012 ricopre l'incarico di Comandante del Comando Aeronautica Militare Roma e quello di Generale del Ruolo delle Armi.



Post scriptum all'articolo pubblicato sul Corriere dell'Aviatore n. 5-6/2012

Il Prof. Avv. Filippo de Jorio autore dell'interessante citato articolo ha ritenuto utile e pertinente un ulteriore aggiornamento.

Al mio articolo sui recuperi degli enti previdenziali nei confronti dei pensionati per somme che si assumono pagate in più rispetto al dovuto, di cui al Corriere dell'Aviatore n. 5/6, vorrei aggiungere un post scriptum poichè alle numerose sentenze delle Sezioni Riunite della Corte dei Conti in esso citate, se ne è aggiunta un'altra, la n. 2/2012, sulla quale è necessario qualche commento.



È noto a tutti che a seguito di tassative decisioni del 2011 e 2012 (soprattutto le 113, 181, 245/2011 della Consulta e più recentemente la sentenza 78/2012), la Corte Costituzionale, dopo anni di indecisione, ha ritenuto che le sentenze della Corte Europea dei Diritti dell'Uomo, ma ancora di più e prima, quelle della Corte di Giustizia delle Comunità Europee sono **"diritto vivente"** per tutti i giudici della Comunità e devono essere applicate anche contro norme di diritto interno.

Ora gli enti previdenziali o le pubbliche amministrazioni secondo queste sentenze che ripetiamo hanno valore di "diritto vivente" e devono essere applicate, hanno solo un anno, se si sono sbagliate per eccesso e hanno dato di più al pensionato, per correggere il loro errore e chiedere il recupero escutendo i lavoratori in quiescenza.

La Corte dei Conti nella sentenza 7/2007/QM emessa a Sezioni Riunite accolse e fece sua questa tesi (non solo in nome delle norme europee, ma anche di sentenze della Corte Costituzionale e della L. 241/90 e successive). Essa poi fu confermata l'anno scorso dalla sentenza 16/2011/QM delle stesse Sezioni Riunite emessa nel mese di dicembre e perciò recentissima.

Ma, ad alcuni magistrati questa soluzione non piacque perchè troppo "gravosa" per gli enti previdenziali, sicchè essi tornarono alle Sezioni Riunite per chiedere di correggere il loro precedente assunto, così "favorevole" ai lavoratori a riposo.

Nel collegio che deve decidere c'è però un membro, Tommaso Miele che essendo un uomo di cultura e di sane idee, sottolinea che occorre applicare il diritto europeo. Ma, come per un lapsus calami, il dispositivo della decisione introduce, senza alcuna giustificazione o motivazione, se non un vago riferimento ad altre - non precisate - fonti, un nuovo termine per i recuperi: 3 anni, in luogo dell'uno previsto dalla giurisprudenza europea ed anche dalla stessa Corte dei Conti a Sezioni Unite. Un termine che non sta da nessuna parte e non risulta da alcuna sentenza perlappunto europea!.....

In ogni caso è necessario ritornare alle Sezioni Riunite affinché sia detta una parola chiara e conseguente in quanto a nostro modesto avviso delle due l'una: se deve essere applicato il diritto europeo su cui giustamente la motivazione della sentenza in rassegna insiste e si diffonde, non può essere superato l'anno dal momento della dazione della somma;

se invece si deve applicare il termine triennale, sia pure come limite temporale massimo e previo esame caso per caso, si è allora al di fuori di ogni parametro di diritto europeo. Poichè - confermiamo - non vi è alcuna norma di diritto europeo che assegna alla P.A. in sede di recupero ben 3 anni di tempo; con grave nocimento della certezza del diritto e dell'affidamento incolpevole dei cittadini nei pubblici poteri



*Il palazzo della Consulta
ed un'immagine della Corte Costituzionale*

Nel mese di novembre

Junkers G 38

6 novembre 1929: vola un grande aereo dalla inusuale architettura. È praticamente quasi un'ala volante che, data la sua corda (10 metri) e lo spessore (1,70 m.) contiene i motori e anche una parte dei passeggeri che, tramite una sfenestratura sul bordo d'attacco consente una eccezionale visione verso l'avanti. Può portare 30 passeggeri, parte nell'ala e parte nella corta fusoliera. I motori sono inizialmente due da 400 cavalli più due da 800 ma inseguito, assieme al secondo esemplare, venne munito di quattro motori da 800 cavalli oppure quattro diesel da 750 mentre i passeggeri divennero 34, cioè 8 in fusoliera e 26 nelle ali. I due soli esemplari costruiti fecero una certa attività con la Deutsche Lufthansa nei primi anni 30.



Il RO 37

6 novembre 1933: pilotato dal celebre Nicolò Lana, prende il volo dall'aeroporto di Capodichino il prototipo del ricognitore IMAM Ro. 37. È un biplano di costruzione classica munito di un motore in linea Fiat A.30 da 600 cavalli sostituito poi nella maggioranza della costruzione in serie da un Piaggio P IX RC.40 da 560 cavalli. Biposto, per un pilota ed un osservatore, è armato con due mitragliatrici da 7,7 fisse nel muso più una dello stesso calibro brandeggiabile dal posto posteriore. Può portare anche 180 Kg. di bombe o spezzoni. Fece un ottimo servizio a cominciare con la guerra in Africa orientale e terminando su tutti i fronti della II^a guerra mondiale. Venne costruito in oltre 600 esemplari delle varie serie.



Ecco l'Hurricane

6 novembre 1935: esegue il primo volo il prototipo dell'Hawker K. 5083 denominato poi Hurricane. Progettato da Sidney Camm era dotato di un motore Rolls Royce Merlin C da 990 cavalli azionante un'elica in legno a passo fisso. Compì i collaudi ufficiali sul campo di Martlesham Heath e raggiunse subito la ragguardevole velocità di 510 Km/h. Progettato inizialmente per essere armato con due mitragliatrici da 7,7 in fusoliera e due alari, subito dopo venne approntato per avere otto mitragliatrici Browning nelle ali. I primi esemplari di serie ebbero il motore Merlin II° da 1.030 cavalli e la velocità passò a 515 Km/h. Ebbe un notevole successo e venne costruito, nelle varie versioni con diversi motori ed armamenti in un totale di quasi 15.000 esemplari e rimase in servizio fino all'ottobre 1946.



In questi mesi ricordiamo...

a cura di Guido Bergomi



Il Cant Z 1012

17 novembre 1937: questa volta dallo studio dell'ingegner Zappata esce un velivolo da gran turismo. Si tratta di un elegante trimotore per quattro o sei posti con motori Alfa 115 da 110 cavalli capace di sviluppare una velocità massima di 307 Km/h. e con una autonomia di 800 Km. Costruito interamente in legno e con un carrello retrattile è destinato ad una clientela d'élite e avrebbe avuto sicuramente un discreto successo senonché il Ministero premeva per l'allestimento dei velivoli militari e

quindi del 1012 furono costruiti solo sei esemplari uno dei quali venne assegnato al nostro addetto militare negli Stati Uniti colonnello Vincenzo Coppola.

Nel mese di dicembre

L'Heinkel 70

1° dicembre 1932: per soddisfare una richiesta della Lufthansa per un veloce aereo passeggeri fece il primo volo l'elegante monomotore progettato dalla Heinkel. Molto aerodinamico, con ali a pianta ellittica e carrello retrattile era potenziato con un motore

BMW VI 6,0z raffreddato a glycol sviluppante 680 cavalli capace di raggiungere la velocità di 377 Km/h. diventando così il più veloce aereo passeggeri in Europa. Era attrezzato per portare 4 passeggeri con 1 o 2 piloti. Venne impiegato per servizio express da Berlino per Amburgo, Colonia e Francoforte fino al 1938. Vennero costruiti 324 esemplari, molti dei quali usati per scopi militari.



Il Firefly

22 dicembre 1941: vola il prototipo di quello che diventerà più tardi il velivolo di maggior successo tra quelli inglesi imbarcati: il Fairey Firefly. È un monomotore biposto da caccia e ricognizione pesantemente armato con quattro cannoni da 20 e



con la possibilità di portare un notevole carico di bombe o razzi e, potenziato da un Rolls Royce Griffon IIB da 1730 cavalli. Entrò in servizio piuttosto tardi ma operò in quasi tutti i settori della guerra, dall'Artico ai Tropici continuando anche dopo la guerra. Ebbe diverse versioni tra l'altro munite di radar e con motore Griffon 74 da 2245 cavalli.

In questi mesi ricordiamo...

a cura di Guido Bergomi



Il Piaggio P 119

19 dicembre 1942: vola un aeroplano sperimentale dalla concezione piuttosto insolita: il grosso motore stellare, Piaggio P. XV R.C.60/2v da 1.650 cavalli era sistemato all'interno della fusoliera dietro al posto del pilota e veniva raffreddato da un condotto che prendeva l'aria necessaria da sotto la fusoliera. Vantaggi di questa sistemazione erano: una migliore aerodinamica generale unita ad una eccellente manovrabilità data dai pesi concentrati vicino al baricentro, una ottima visibilità per il pilota sistemato in posizione avanzata e infine la possibilità di montare un

consistente armamento, concentrato nel muso, costituito da quattro mitragliatrici da 12,7 più un cannone da 20 nel mozzo dell'elica. Quest'ultima era azionata tramite un lungo albero di trasmissione. Nelle prove si dimostrò un eccellente caccia ma purtroppo l'arrivo dell'armistizio ne concluse prematuramente lo sviluppo e la possibilità della produzione in serie.

Bristol 170

2 dicembre 1945: decolla da Filton un rozzo aeroplano cargo che doveva essere usato nel trasporto di veicoli e materiali nella giungla di Burma durante la II guerra mondiale. Arrivato però troppo tardi, divenne un trasporto civile/militare adatto ad imbarcare veicoli tramite l'apertura di due grossi portelloni sul muso, oltre che alcuni passeggeri. Nella produzione di serie venne poi potenziato da due motori stellari con valvole a foderò Bristol Hercules da 1.980 cavalli e poteva sviluppare una velocità di crociera di 311

Km/h. con un carico massimo di 5.760 Kg. composti da veicoli e passeggeri. Questi ultimi potevano essere o 15 o 23 o addirittura 60 con tre veicoli. Venne ordinato da numerose compagnie aeree di tutto il mondo. Costruito in 214 esemplari.



Ricordiamo ai Soci ed alle Gentili Dame che sono sempre disponibili la spilla ed il portachiavi dell'ANUA.

Tali oggetti possono essere richiesti alla Segreteria della Presidenza Nazionale e costano sette euro ciascuno.

2012

100° Anniversario del Battaglione Aviatori



Il Battaglione Aviatori costituito nel 1912 può essere considerato come l'inizio dell'Aeronautica Militare. Questo perché, una volta constatata l'utilità dei mezzi aerei nella guerra Italo - Turca iniziata nel 1911, il Ministero Della Guerra decise di costituirlo a Torino col comando degli aerei mentre al preesistente Battaglione Specialisti del Genio di Roma restava il comando sui dirigibili e gli aerostati. Quindi in conseguenza della legge n°698 del 27 giugno 1912, il Battaglione Aviatori, costituito il 1° luglio successivo, venne articolato con Comando a

Torino, 4 Scuole e 5 Squadriglie di aeroplani: era il primo vero dispiegamento di forze aeree sul territorio nazionale. Ricordiamo che la costituzione del primo nucleo di Aviazione Militare Italiana risale al 1884, allorché venne istituito un Servizio Aeronautico presso il 3° Reggimento Genio, in Roma, divenuto poi Sezione Aeronautica l'anno successivo e quindi Compagnia Specialisti nel 1887, col compito di gestire qualunque attività di carattere aeronautico a scopi militari. In realtà l'attività riguardava soltanto gli aerostati, che già i Francesi avevano impiegato con compiti di osservazione all'assedio di Maubeuge nel 1794 e che ora, un secolo dopo, stavano entrando in regola-



re dotazione agli eserciti.

Il primo Comandante del Battaglione Aviatori fu il Tenente Colonnello Vittorio Cordero Di Montezemolo con vice il Maggiore Giulio Douhet (foto) che assumerà il pieno comando nel 1913.

Il 3 giugno 1913 fu effettuata la prima grande parata aerea militare a Mirafiori col decollo in sequenza di 32 aeroplani appartenenti ad otto Squadriglie con velivoli Bleriot, Nieuport e Farman per formare in cielo una grande formazione d'attacco. La SIT di Torino costruì 25 di questi aeroplani. Il giovane Francesco Baracca appartenne al Battaglione e volò all'Aeroporto di Mirafiori, divenendo in seguito il più grande Asso della Grande Guerra. Il Battaglione fu sciolto nel 1915 a causa della riorganizzazione del Corpo Aeronautico e dell'imminente ingresso dell'Italia nella Grande Guerra avvenuta il 24 maggio 1915.



Ricordando le origini

Il “momento” storico - 1912 - l'Italia conquistava il Dodecaneso

La conquista di Rodi (maggio 1912), è nella storia militare italiana, una delle operazioni meglio riuscite ma detiene anche il primato di essere stato l'unico vero grande sbarco mai realizzato dalle nostre forze armate.

Come scrisse nelle sue memorie il generale Giovanni Battista Ameglio, nel quadro delle operazioni della Guerra Italo-



Turca del 1911-12, “l'occupazione italiana delle Isole Sporadi meridionali (il Dodecaneso) rappresentò - nella storia militare d'Italia - la prima importante (e riuscita) operazione combinata fra truppe di terra e di mare”. Opinione, quest'ultima, globalmente condivisa successivamente da illustri studiosi tra cui il Prof. Mariano Gabriele, esperto di storia navale ed autore dell'eccellente *La Marina nella Guerra Italo-Turca* (edito dall'Ufficio Storico della Marina Militare). La conquista del Dodecaneso, le rilevanti implicazioni di carattere politico e diplomatico (vedi l'ostilità dell'Austria-Ungheria e la diffidenza dell'Inghilterra e della Francia nei confronti di un'espansione italiana nell'Egeo) e le non irrilevanti difficoltà tecniche e logistiche che caratterizzarono questa complessa e per molti versi delicata operazione militare, confermarono in effetti il raggiungimento di un'intesa e di uno standard di cooperazione tra le forze della Marina e dell'Esercito che mai si era potuto scorgere nel corso delle precedenti avventure belliche italiane.

(da una pubblicazione di Alberto Rosselli)



1306-1522



1522-1912



1912-1943



1943-1945



1945-1947

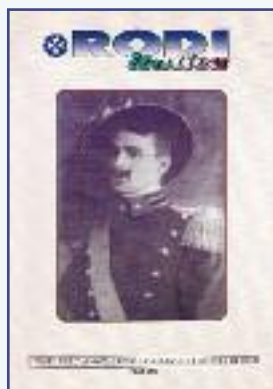


dal 1947 ad oggi

Dall'anno 1912 al 1920 il Dodecaneso italiano prima conosciuto come Sporadi meridionali venne amministrato dai comandanti militari, quindi dai Reggenti Civili F.Maissa (1920-21) e A. De Bosdari (1921-22). Dopo l'acquisizione definitiva ottenuta nell'ultimo trattato di Losanna del 1922 furono nominati Governatori, Mario Lago (1922-36), il quadrumviro Cesare Maria De Vecchi (1936-40), il gen. Ettore Bastico (1940-42) ed infine l'Amm.glio Inigo Campioni dal 1942 all'11 settembre 1943. La dominazione germanica dei gen. Kleeman e Wagner durò sino alla resa del maggio 1945 quindi subentrò l'amministrazione inglese sino alla restituzione alla Grecia nel 1947. Nel 1912 gli italiani trovarono un'isola in piena decadenza, le foreste saccheggiate per fornire legname alla marina turca, la

popolazione in condizioni di notevole povertà ed arretratezza. La rete stradale era di soli 25 km ed i trasporti venivano fatti con i muli o gli asini. Convivevano tuttavia nella città di Rodi in modo pacifico e tollerante varie comunità, greco ortodossa, turca e israelita. In questo panorama di arretratezza la missione francescana della Porziuncola di Assisi, inviata dall'Italia nel 1920 ebbe un ruolo importantissimo di miglioramento socio-sanitario; le suore francescane operarono attivamente come infermiere presso l'ospedale di Rodi. Il grande sviluppo urbanistico ed il rilancio economico delle isole e di Rodi furono opera del Governatore Mario Lago. Gli anni dal 1922 al 1936 possono essere considerati gli anni d'oro del Dodecaneso.

(fonte web: dodecanneso.org).



Bandiere e date indicano l'appartenenza di Rodi.

Nell'immagine la copertina di una pubblicazione del Socio ANUA, Avvocato Massimo Andreuzzi.

Casa della Quarta Età



Siamo di fronte ad un’importantissima opportunità che riteniamo irripetibile ma, ci si permetta di dirlo, anche irrinunciabile per la sua effettiva possibilità di pressoché immediato realizzo e per la facile accessibilità a tutti gli interessati, anche sotto l’ottica finanziaria.

Nei numeri precedenti, si rammenta, sono state date informazioni sullo stato dell’iniziativa e prospettati i possibili indirizzi operativi. Si erano espresse una serie di idee, di progetti, di impostazioni ma esse non ancora vicine ad una effettiva e rapida conclusione, mentre ora possiamo dire che siamo di fronte alla possibilità di dare effettivo corpo a quello che era solo un progetto.

Il Gruppo di lavoro a suo tempo incaricato di procedere alla verifica della sua attuabilità, il 10 ottobre u.s. ha incontrato unitamente al Presidente due imprenditori edili che, oltre ad occuparsi di costruzioni, sono attivi nel campo della creazione e gestione di case di riposo per anziani. Dal cordiale colloquio è scaturita da parte di uno dei due - che è presidente di una Fondazione la quale attualmente ha in attività e le gestisce due case di cui una a Faleria e l’altra In Montalto di Castro - l’offerta di realizzarne una che concretizzerebbe tutte le nostre aspettative e quindi tutti nostri desideri tipologici e d’impostazione. Il nostro interlocutore ne è il Direttore Generale e quindi questo conferma la validità della sua proposta in termini di capacità organizzativa e gestionale.

L’impostazione data alle dette strutture è basata sul concetto dell’assoluta intercomunicabilità e socializzazione dell’anziano; nella struttura hanno prevalenza le parti di fruizione comune, quali sale giochi, palestra, infermeria, studio medico con medico- rianimatore presente in loco tutti i giorni, cucina e ristorante comune che assicura i tre classici pasti giornalieri, oltre ad un “open bar” dove gli ospiti possono accedere senza formalità; inoltre assistenza completa

H24 di personale specializzato. Per il riposo diurno e serale le strutture dispongono di stanze non inferiori a 32 mq, con camera da letto completamente arredata, sala da bagno e terrazzino privato. Vi sono anche dei bilocali con una stanza adibita a camera da letto e l’altra arredata come salotto con possibilità di letto per uno o due ospiti dell’anziano. Ovviamente la retta mensile in questo secondo caso è più elevata di quella standard.

In relazione a questo, il nostro ospite ci ha condotto a visitare due fabbricati entrambi siti nella zona centrale della bella Viterbo. La prima che abbiamo visionato è una elegante villa centralissima, con un ampio terreno privato e

con alle spalle un vasto parco pubblico alberato ed attrezzato, immobile già libero con sessanta camere soltanto da ristrutturare; la seconda è un’ala di un ex monastero agostiniano risalente al 12° secolo, a fianco del quale passa la famosa via Francigena. Questa struttura è fruibile con minor tempo in quanto già parzialmente ristrutturata, dispone anch’essa di un ampio parco alberato e di locali con affreschi dell’epoca di splendida fattura.

La proposta fattaci dal nostro interlocutore consiste nella seguente eccezionale opportunità:

- scelto uno dei due immobili, egli provvederebbe a sue spese ad adattare il fabbricato per l’uso che ci interessa. L’investimento per quaranta posti si aggira intorno a €500.000 che la sua impresa affronterà con finanziamenti bancari e operazioni di leasing in analogia a quanto operato per le altre case gestite dalla sua fondazione e già in esercizio;
- la struttura verrebbe attivata con il criterio suddetto in quanto - ed è un fatto realistico - la creazione di mini appartamenti comprensivi anche di cucina interna hanno il pessimo effetto di isolare la coppia o il singolo ospite e quindi non si otterrebbe altro che lo spostamento degli ospiti medesimi dalla propria casa ad un’altra più piccola, sradicandoli oltre tutto dal loro ambiente naturale, mentre avviando la vita degli ospiti ad una completa intercomunicabilità ne favorisce il loro miglior mantenimento psicofisico. La struttura conterrà anche una sala medica di rianimazione per eventuali evenienze;
- i tempi di realizzazione vanno dai cinque agli otto mesi, dopodiché finita l’opera gli interessati potranno prenderne possesso;
- la funzionalità dei servizi è immediata e - fatto di estrema importanza - *sia per persone totalmente autosufficienti che per quelle che lo sono parzialmente o affatto.*

La “Casa dell’Aviatore Senior”

E veniamo al motivo per il quale riteniamo che l’offerta sia irrinunciabile e possiamo dire irripetibile; in altri termini, se dovessimo dare il via oggi, fra otto mesi massimo si realizzerebbe in pieno il sogno di avere una “Casa dell’Aviatore Anziano” con tutti i servizi e benefici che nelle nostre precedenti indicazioni erano i punti fermi.

Fulcro di questa importante opportunità è che primariamente *non è previsto alcun esborso di danaro*, non ci sarà proprietà del bene in uso, *si pagherà unicamente una retta mensile anticipata comprensiva di vitto al momento dell’ingresso nella Casa*, con prezzo in linea con quanto anche in precedenza avevamo rappresentato:

- € 1.600 a persona al mese per gli autosufficienti per l’uso di tutte le parti comuni e per la camera personale di dimensione minima di mq.42 per le coppie e di mq.32 per i single;
- € 1.700 a persona al mese per i parzialmente o non autosufficienti salvo maggiori somme in relazione ad eventuali esigenze particolari di cura;
- importo maggiore e non specificato per chi vorrà usufruire di bilocale della tipologia suddetta, ma abbiamo motivo di ritenere che si andrà intorno a € 2.500-3.000 a persona;
- ulteriore elemento trainante, le due opportunità sono a circa 70 chilometri da Roma in zona centralissima di Viterbo, cittadina molto tranquilla, ed entrambe con tantissimo verde intorno.

La contropartita di tale offerta è costituita dalla formalizzazione della prenotazione ed alla sottoscrizione di un impegno irrevocabile di occupare appena pronta l’unità della tipologia richiesta, personalmente o da parte di parenti e/o affini, restando tutti gli occupanti comunque e sempre nell’ambito della contiguità con la nostra Associazione ed i suoi valori.

Giova precisare che detto impegno, che avrà anche valore di obbligazione pecuniaria, verrà sottoscritto alla presenza di due testimoni.

La struttura, si ribadisce, verrà approntata per *quaranta ospiti*. È di tutta evidenza che i primi quaranta saranno sicuri di entrare a disporre dell’unità prenotata singolarmente o come coppia o per i propri parenti, mentre gli altri verranno messi in graduatoria e, secondo tale ordine, al liberarsi di una o più unità verranno chiamati a prenderne possesso.

L’esercizio del controllo sull’andamento dell’assistenza e la gestione di questa graduatoria che non avrà limite di alimentazione verrà assegnata ad un “Comitato Etico” regolarmente costituito da tre - massimo cinque persone di elevata professionalità e di spiccata moralità, ove possibile scelte tra i parenti degli occupanti la “Casa” ma anche tra gli aspiranti, con un atto per scrittura privata, autenticato nelle firme da un notaio, contenente il Regolamento per l’esercizio delle funzioni citate e le assegnazioni.

Naturalmente se in una coppia - che ovviamente usufruisce di camera doppia - uno dei due occupanti dovesse “cambiare residenza”, l’altro occupante verrà spostato in una camera per single.

Peraltro non possiamo sottacere che se l’iniziativa pilota avrà per come presumiamo - vista l’esperienza e gli importanti risultati delle iniziative attivate dal nostro interlocutore - uno sviluppo positivo e soddisfacente, si potrebbe dare avvio ad altre strutture su altre regioni.

Per chi, pur interessato, prima d’impegnarsi, volesse prendere visione di una delle strutture operanti per rendersi conto della qualità e della forma di realizzazione, potrà visitare la struttura più recentemente attivata sita in Montalto di Castro, in Strada della Stazione n.1.

Peraltro, nelle more della pubblicazione, il nostro interlocutore ci ha comunicato che è in procinto di rilevare insieme con l’altro costruttore incontrato il 10 c.m. un albergo sito in Soriano del Cimino in provincia di Viterbo che ci viene indicato quasi nuovo e che in pochissimo tempo potrebbe essere adattato e reso funzionale sempre con la medesima impostazione e criteri sopra esposti. E potrebbe essere questa una soluzione di grande immediatezza.

Sia nell’uno che nell’altro caso, al momento, data la piena disponibilità dimostrataci dal nostro interlocutore, la chiave di volta è costituita dalla quantità di prenotazioni che perverranno; raggiunto il numero indicato, il citato nostro contatto darebbe corso alla ristrutturazione edilizia nella localizzazione che più ci aggrada, sia essa Viterbo centro oppure Soriano del Cimino, a sue totali spese appena avrà in mano il carteggio contenente l’impegno irrevocabile suddetto di almeno quaranta persone.

Invitiamo, pertanto, gli interessati, anche se è con riguardo a loro familiari, ad inviare sollecitamente la loro adesione, indicando anche la località di maggior gradimento, per poter poi sottoscrivere la lettera d’impegno.

Come rappresentato, i primi quaranta saranno “serviti” sostanzialmente subito.

Antonino Di Vincenzo



Quando una persona lascia il segno



Il Generale **Tonino Cortese** Socio benemerito ANUA e membro del Collegio dei Sindaci, Domenica 29 luglio 2012, è mancato all'affetto dei suoi cari. L'intera Associazione rimpiange, con la moglie Signora Agnese e le figlie Alessandra, Claudia e

Laura, il grande amico e sostenitore scomparso.

Commuovono alcuni commenti sul modo di essere di Tonino Cortese, raccolti in occasione dei funerali:

"...per me è stato come un padre, che mi ha sempre considerato come una figlia, un uomo speciale, che è andato via lasciando solo ricordi positivi, ed è per questo che lo sento vivo ancora tra noi."

"Un uomo profondo, di un'intelligenza fuori del comune e con lo sguardo sempre proiettato nel futuro; un uomo generoso che tendeva la mano a chiunque ne avesse bisogno, prima che gli venisse chiesto, sia gli estranei che le persone care....."

"Un padre, il più presente di tutti.....un marito, il più premuroso di tutti....sempre pronto a farsi carico e a cercare di risolvere i problemi di chi gli stava accantoe non per dovere.....e non per morale.....ma perché era fatto così, non poteva fare a meno di essere la persona più buona del mondo."

Si propongono alla lettura, con annotazione del Gen. Vincenzo Gentili, alcune sue recenti riflessioni sul "Governo Tecnico".

Con i precedenti governi eravamo abituati a valutare le scelte di politica economica come eventi condizionati

L'amico, compianto Generale Tonino Cortese, cui mi legava un'amicizia maturata nella permanenza in enti della Lombardia, ha voluto consegnarmi, prima del suo tragico ricovero in ospedale, alcune sue considerazioni e valutazioni in ordine alle attuali azioni del "Governo Tecnico". Mi è gradito proporre lo scritto ai Soci, a motivo della profonda semplicità del contenuto che ritengo possa essere sintetizzato nell'asserzione, al di là dei richiami dei principi sempre condivisibili della "finanza sociale", che i soldi necessari per il risanamento della situazione di crisi non possono che essere ricercati là dove è più facile prenderli con immediatezza (imposte dirette, imposte indirette, sospensione di aumenti stipendiali o di adeguamento delle pensioni all'aumento del costo della vita).

esclusivamente o da interessi di gruppi particolari o dal timore di non deludere gli elettori con la perdita del loro consenso.

Poi è subentrato il governo che i media hanno etichettato "dei professori" chiamati a risolvere i gravissimi problemi economici del Paese con il solo ausilio della loro indiscussa cultura che insegnano nelle università per la Formazione delle future classi dirigenti.

La cosa mi ha procurato uno stato di soggezione intellettuale che ho sentito il dovere, per non rinunciare a continuare ad esprimere le mie personali considerazioni sui provvedimenti che vengono via via emanati, a recuperare il libro di scienza delle finanze che ho studiato tanti anni fa all'università di economia.

La scienza delle finanze è la disciplina che studia come lo stato debba operare per procurarsi le risorse finanziarie per assolvere ai propri doveri.

Anche se sono passati quasi cinquantanni dalla pubblicazione di questo testo universitario e indiscutibile il fatto che i principi che regolano i presupposti sono immutabili nel tempo.

In esso leggo che lo stato per procurarsi le risorse finanziarie per far fronte ai propri bisogni deve effettuare, sui cittadini, dei prelievi forzosi comunemente conosciuti come "imposte".

Le imposte sono di duplice natura: dirette e indirette. Le prime sono quelle che si rivolgono al singolo cittadino, le altre, invece colpiscono oggettivamente "eventi" economici senza tener conto dei soggetti che occasionalmente sono tenuti alla loro corresponsione.

In quest'ultima categoria, la principale, se così si può dire, è l'imposta sul valore aggiunto, che colpisce, anche se in maniera differenziata, le transazioni commerciali. A quest'ultima categoria appartengono anche le accise sui carburanti. Nella imposizione diretta è fondamentale il concetto di "capacità contributiva".

In che cosa consiste: il prelievo sul singolo soggetto deve essere adeguato e proporzionato alla consistenza economica del contribuente sulla sua possibilità di rinunciare ad una parte del suo reddito da corrispondere allo stato.

Per un estremo senso di giustizia fiscale il prelievo deve essere effettuato secondo aliquote progressive, nel senso che esse aumentano con le dimensioni delle possibilità reddituali del contribuente.

Questo concetto è fondamentale per attuare una giustizia fiscale che impone di esercitare una minore pressione fiscale sui redditi marginali sui quali il prelievo sarebbe mol-

Quando una persona lascia il segno

to oneroso. Quando la politica fiscale non è capace di contemperare le esigenze di far cassa comunque, con i pesi che vanno a gravare sui contribuenti si verificano determinate e deprecabili patologie delle quali un governo capace ed accorto deve saperne tener conto. Una eccessiva imposizione fiscale diretta può determinare diversi fenomeni negativi quali la rinuncia per i soggetti interessati ad intraprendere nuove attività imprenditoriali o addirittura ad inasprire il fenomeno dell'evasione.

Al giorno d'oggi si potrebbe aggiungere alle patologie classiche anche il ricorso alla delocalizzazione delle imprese all'estero, con la conseguenza di causare oltre che una considerevole incidenza negativa al gettito, anche e soprattutto al mercato del lavoro. Il ricorso all'inasprimento delle imposte indirette determina poi una contrazione dei consumi e rappresenta un freno considerevole alla crescita del mercato e dell'economia. Questi concetti sono ben noti a tutti e non possono essere ignorati.

Andiamo ora ad analizzare i provvedimenti che sono stati emanati dal governo tecnico e facciamo un raffronto tra teoria e pratica.

I provvedimenti attuati riguardano l'aumento dell'IVA (1%) e l'aumento delle accise sui carburanti, entrambi catalogabili tra le imposte indirette.

Gli effetti di tali imposizioni li abbiamo già descritti e contrastano i propositi per incentivare la "crescita".

Altro provvedimento, nell'ambito delle imposte dirette, riguarda l'IMU sulla proprietà immobiliare.

C'è da dire, e questo vale sia per l'imposizione diretta che per quella indiretta, che i principi teorici della scienza delle finanze, per ragioni di opportunità, possono essere disattesi quando una migliore facilità di riscossione lo impone.

Per l'IMU è successo proprio questo: la facilità di riscossione (anche su questo argomento ci sarebbe molto da dire) ha soppiantato il concetto della capacità contributiva, cardine fondamentale per la imposizione diretta.

Infatti essa deve considerare il flusso di reddito su cui prelevare l'imposizione e non sul patrimonio frutto di una pregressa ricchezza. Appare quindi ignorato il principio fondamentale e sacrosanto della capacità contributiva.

Non è il patrimonio da "percuotere" ma il flusso reddituale. E sono due fonti ben diverse!

Recensione su libro di Socio ANUA



Ugo Squarciafichi

**LA CACCIA OGNITEMPO IN ITALIA
DALL'F 86 K ALL'F 104 G**

Fatti ed aneddoti

Editrice L'IMMAGINE (fuori commercio)

dalla Premessa del libro:... "Sono stati scritti, ormai, parecchi libri sugli aerei dell'epoca, vale a dire dal 1955 al 1970, ma quasi tutti hanno trattato gli aspetti cronologici, storici, statistici e fotografici, mentre poco o nulla è stato scritto a proposito della parte operativa e dell'ambiente che c'era ai reparti di volo. Così è nata l'idea di sintetizzare in uno scritto le cose essenziali, principalmente per passatempo e soddisfazione personale, ed anche per lasciare un ricordo di quel periodo. Questo scritto vuole essere una sorta di "Bignami" (così erano chiamati i noti libretti consultati dagli studenti, prima che internet consentisse l'uso di Google, Wikipedia o qualsiasi altro programma informativo). Esso è diviso in due parti: la prima è fondamentalmente tecnica e include anche dati di vario genere per paragonarli a quelli attuali, mentre la seconda descrive fatti, aneddoti ed altro, la maggior parte dei quali personali, per far comprendere meglio la vita al reparto e l'atmosfera che c'era all'epoca.

<ugo.squarciafichi@fastwebnet.it>

Dalle Sezioni Territoriali... e non solo

MILANO

Passaggio di consegne

Mercoledì 19 settembre 2012 presso l'aeroporto di Linate si è avuto il passaggio di Comando dell'Aeroporto/Quartier Generale della 1^a Regione Aerea di Linate fra il Colonnello A.A.r.n.n. Nav. Riccardo **FERRARESI**, uscente, ed il Colonnello A.A.r.n.n. Nav. Fabio **TERPIN**, subentrante, alla presenza del Gen. S.A. **Tommaso FERRO** Comandante della 1^a Regione Aerea. Alla cerimonia, erano presenti Autorità Civili e Militari di Milano ed ha partecipato anche un folto numero di Soci della Sezione A.N.U.A. di Milano con il labaro della Sezione.



Festeggiamento

Martedì 02 ottobre 2012 presso la Nostra Sezione sono stati festeggiati i 93 anni del Presidente Colonnello Carlo **ANDORLINI** che, socio sin dal 1985, rappresenta la continuità dello spirito della Sezione stessa (in foto da sin.: Gen.D.A. **ORLANDI** Otello, Brig. Gen. **DAL LAGO** Augusto, S.Ten. **ZAMPINI** Achille, 1^oM.llo **COLUCCI** Domenico, Col. **ANDORLINI** Carlo, D.O. **NIMIS** MariaLuisa, Gen. Isp. **PITTÀ** Stelio).

Agli eroici Aviatori sconosciuti della Ricognizione Marittima

Il Generale D.A. Antonino Pasquali, già Presidente Sezione ANUA Milano, Comandante della 196^a Squadriglia RS14 di stanza a Taranto negli anni del Secondo Conflitto Mondiale, per onorare nel ricordo gli aviatori della ricognizione marittima, aveva rielaborato "LA GRANDE ONDA" dell'artista giapponese Katsushika **HOKUSAI** (1760-1849), per rappresentare il pericolo imminente dal mare e dalle forze nemiche sui solitari voli che i quasi ignoti ricognitori marittimi svolgevano per dare alla Marina Italiana più sicurezza e più efficienza operativa. Nell'interpretazione del Gen. Pasquali, la cresta dell'onda è appunto un minaccioso artiglio che incombe sull'aereo. "La Grande Onda" originale, stampata tra il 1829 e il 1833, è una xilografia in stile "ukiyo-e" (traducibile in "Immagini del mondo fluttuante") ed è probabilmente l'opera d'arte più conosciuta del Giappone.



Dalle Sezioni Territoriali... e non solo

Roma - Una splendida serata conviviale al Circolo Ricreativo AM del Lungotevere, il 19 settembre 2012



La serata organizzata dalla Sezione ANUA di Roma, con l'entusiasmo del Presidente Gen. Cariglia e la partecipazione di numerosi Soci "romani" e "pontini", è stata allietata da gradevolissimi intermezzi artistici, con recita di brani teatrali e poesie dialettali. I presenti hanno potuto altresì apprezzare la gradevole ripresa funzionale del Circolo ed il prodotto di una buona cucina.

Taranto: Un interessante convegno dal titolo "VIVERE NELLO SPAZIO"

Per favorire la presenza dell'ANUA nel contesto sociale locale, la Sezione di Taranto presieduta dal Prof. Dott. Aldo Marturano, di concerto con la Presidenza Nazionale e con il patrocinio del Comando Generale delle Scuole - III Regione Aerea, ha organizzato il convegno dal titolo "VIVERE NELLO SPAZIO" che si svolgerà il 23 novembre 2012 presso i locali del Circolo Ufficiali della Marina, gentilmente resi disponibili per l'evento.

Si riporta in anteprima uno schema riassuntivo degli Interventi dei Relatori

Interagire - Dott. Mario Imperatrice

Gli aspetti di interazione tra uomo e spazio devono partire dalle nostre origini e dal capire come l'ecosistema terra abbia condizionato l'uomo alla segregazione sul suo pia-



neta. Sin dalla teoria evuzionista di Darwin si è cercato di ricostruire la linea evolutiva che porta all'uomo. La ricerca paleontologica è in evoluzione e non si esclude che nuove scoperte possano portare alla formulazione di di-

Dalle Sezioni Territoriali... e non solo

verse teorie. Dall'evoluzione paleontologica dell'uomo si comprende come la specie uomo sia collegata, insieme alle altre, all'ambiente in cui esso vive. La molecola chiamata DNA a forma di doppia elica porta con sé l'informazione genetica e la storia della stessa comparsa dell'uomo sulla terra. Nella casualità della combinazione genetica (crossing-over) risiede il segreto della variabilità della specie e del suo adattamento all'ambiente circostante. La nuova sfida dell'uomo nello spazio porterà un incisivo cambiamento nella condizione della specie uomo.

Abitare - Magg. Ing. Giovanni Rossini

L'evoluzione dell'uomo identificata nella curiosità di uscire dai confini del Pianeta Terra ha consentito di sviluppare a partire già dagli anni 50 la crescita tecnologica e la voglia di sperimentare la vita fuori dall'ecosistema. Tale evoluzione ha perciò identificato il concetto di abitare trasformandolo in quello che oggi identifichiamo come la navicella. Cos'è la navicella, quali sono oggi le navicelle presenti e quali scopi hanno, qual è la struttura di una navicella ma soprattutto come si vive all'interno di una navicella ovvero come le funzioni vitali oggi diventano sempre più adattabili alle reali esigenze dell'uomo. Una crescita tecnologica esponenziale in continuo divenire non solo nell'ambito degli specifici settori della navicella, ma anche e soprattutto nell'ambito dei progetti, delle idee, delle economie spaziali.

Curarsi - Dott. Fabio Pierri Pepe

Vivere nella navicella significa anche affrontare la quotidianità che, deve confrontarsi con un perfetto stato di salute. Se ciò non fosse così bisognerebbe pensare a curarsi. Di qui la nascita della farmacologia spaziale, una scienza nata in concomitanza con i voli spaziali. L'esigenza di somministrare farmaci, infatti, prima agli animali e poi agli uomini nello spazio ha dovuto approfondire le conoscenze sulla distribuzione dei farmaci nell'organismo in assenza di gravità (Farmacocinetica) e sull'azione dei farmaci in presenza di fattori di stress come carenza di ossigeno, radiazioni ionizzanti, paura, nervosismo, carenza di sonno (Farmacodinamica). Sulle astronavi americane e sovietiche, infatti, sono stati inclusi nel kit di medicinali gli analettici, gli analgesici, i farmaci antiradiazioni, gli stimolanti e molti altri. Ne consegue che uno studio degli effetti dei farmaci nello spazio è difficile ma essenziale. Gli effetti di accelerazione, assenza di gravità, isolamento prolungato e le situazioni di emergenza possibili, come esposizione a gas, a radiazioni ionizzanti, interruzione del regime alimentare, sono fattori che trasformano l'effetto farmacologico dei medicinali. Inoltre, lo stato di tranquillità o di eventuale stress crea una modifica ulteriore degli effetti terapeutici. Una attenta conoscenza della Farmaco-

logia spaziale diventa indispensabile per fornire adeguata assistenza farmacologica agli astronauti, non solo per allontanare le malattie, ma anche per evitare di creare danni durante il volo o al rientro a Terra.

Annuncio del Ministero Difesa

Nasce il Giornale di Medicina Militare On Line



Il **Giornale di Medicina Militare**, fondato nel 1851, vanta il blasone di essere la testata militare più antica d'Italia e tra le più antiche d'Europa, e nelle sue pagine, col riflesso di oltre un secolo e mezzo di storia, ha raccontato tutte le conquiste della medicina.

Quale rassegna di studi e di esperienze di medicina militare, si è diacronicamente trasformata, allineandosi sempre più con le migliori riviste specializzate italiane e straniere attraverso la collaborazione di insigni maestri dell'arte medica.

Il **Giornale di Medicina Militare**, da ottobre 2012, si dota di un nuovo strumento di comunicazione che affianca e integra la storica omonima testata cartacea, amplificandone le capacità di portare all'interno e all'esterno della comunità militare non solo informazioni di carattere scientifico ma anche notizie e recensioni di avvenimenti che animano il pianeta della Sanità Militare.

“*On line*”, sarà possibile un'informazione tempestiva e capillare e chiunque potrà contribuire con articoli originali o comunicazioni inerenti alle tematiche proprie della Medicina Militare.

Il “*G. M. M. On Line*” è dunque uno strumento agile e facilmente accessibile che contribuirà sicuramente ad accrescere la partecipazione e la collaborazione al progresso della nostra organizzazione.

Resoconto di Viaggio... in Marocco con Soci e Dame

Lannunciato viaggio è stato felicemente effettuato da un affiatato Gruppo ANUA di 31 partecipanti che, dal 15 al 22 ottobre, ha visitato le Città imperiali (nota fondo pagina) e la parte più occidentalizzata del Marocco; in un tour organizzato con l'efficiente collaborazione della Interline Travel Srl di Roma. Si riporta in queste pagine un sommario resoconto, con alcune fra le tante immagini raccolte, nel presupposto che al lettore interessi qualche aspetto poco noto di rilevanza culturale o qualche originale riflessione sul viaggio stesso.

Casablanca - il Gruppo ANUA alla Moschea Hassan II ed al Palazzo Reale (foto 1, 2, 3)

Rabat - Mausoleo Mohammed V (foto 4)

Volubilis - per un bagno nell'antica romanità (foto 5) - Moulay Idriss / Città Santa (foto 6)

Foto 2



Foto 4



Foto 5

Foto 1



Foto 3



Foto 6



PREGHIERA DEL TURISTA

Signore che sei nei cieli, abbassa il tuo sguardo su di noi, tuoi umili, obbedienti servitori turisti, condannati a viaggiare su questa terra, a fare fotografie, a spedire cartoline e a comprare ricordi. T'imploriamo Signore, fa' che il nostro aereo non sia dirottato, che le nostre valigie non vadano perdute, che il sovrappeso del nostro bagaglio passi inosservato. Dacci la tua guida divina per la scelta dei nostri alberghi. Preghiamo perché non ci sia ad aspettarci una lettera dei nostri figli che ci obblighi a tornare subito indietro.

Mandaci in buoni ristoranti non troppo cari. Dacci la saggezza necessaria per lasciare la giusta mancia in valute che non conosciamo. Fa che la gente del posto ci voglia bene per quello che siamo e non per il contributo che possiamo dare alla loro economia. Concedici la forza per visitare musei, monumenti e palazzi, e se per caso saltiamo un monumento storico per fare un sonnellino dopo pranzo, abbi pietà di noi perché la nostra carne è debole. Buon Dio proteggi le nostre mogli dall'e "occasioni" che le spingono a comprare cose di cui non hanno bisogno o che non possono permettersi. Non indurle in tentazione perché non sanno quello che fanno. Dio Onnipotente fa che i nostri mariti non guardino le donne di altri paesi. Risparmia loro di far la figura degli idioti nei Night-Club, soprattutto non perdonare le loro scappatelle perché sanno benissimo quello che fanno. E quando il viaggio sarà finito, facci la grazia di trovare qualcuno che voglia vedere il film che abbiamo girato e che ascolti i nostri racconti, affinché la nostra vita di turisti non sia vissuta invano.

AMEN

(Dino scripsit)

Prima che gli arabi giungessero in Marocco, i berberi, che popolavano il territorio, vivevano in agglomerati che ben difficilmente potevano essere considerate vere e proprie città. Con la diffusione del culto musulmano si affermò il modello di agglomerato urbano della medina secondo il modello di città fondata da Maometto. Le varie dinastie che si susseguirono

trasformarono quattro di queste città in qualcosa di più sontuoso attraverso la costruzione di palazzi, moschee, mederse e relative mura fortificate. Tali città sono conosciute con il nome di **città imperiali**. Esse sono quattro: **Fes, Marrakech, Rabat e Meknes**.

Nelle immagini, da sin. Moschea di Fes, Porta di Meknes, Torre di Hassan a Rabat



Resoconto di Viaggio... in Marocco con Soci e Dame

MARAKESH

(co na ere sinnò è erore)

Semo saliti tutti sur terazzo
a vede sto tramonto affascinante
du euro a testa dati ar ristorante,
però der sole appena appena un razzo.

C'eravamo già stati in botticella,
sotto n'acqua che Dio ce la mannava;
però nessuno se ne lamentava
e restava attaccato a la sua bella.

A piedi, scapolanno i motorini,
er giorno doppo semo iti in piazza,
per una passeggiata propio pazza
fra serpenti, tamburi e regazzini.

Nun poi capì er casino sovrumano,
fra più de centomila bancarelle
ch'empivano mijara de scodelle;
e la gente magnava a tutto spiano.

La commitiva nostra era gajarda,
e a ride insieme presto s'è adattata
apparecchiano, pe' quella serata,
un'atmosfera magica e maliarda.

Er Cicerone Dino, er musulmano,
ner viaggio de ritorno, ha raccontato
de n'omo che de notte s'è svejato
e ha fatto mish mish co la mano.

Lui se credeva che, nell'artra stanza,
c'era na coppia che je dava sotto.
Invece li sospiri e er fiato rotto
ereno de na brutta circostanza.

Poi semo annati tutti a magnà bene;
fori de porta, come s'usa a Roma,
ma sotto tenda, co na cena bona
e un doppo cena come se conviene.

Perciò sia ringraziato er Presidente,
Liliana, Arturo e Cesare er Dottore
che c'hanno arigalato tutte st'ore
in allegria e senza penzà a gnente.

(versi in romanesco di Piero Martini)



*Marrakech:
il tramonto ed il mercato*

*Sotto: il bravissimo Dino
che ha guidato il gruppo
con grande attenzione
nell'intero tour*



*Dietro Dino c'è Arturo;
qui di fianco Cesare
e sotto Liliana, l'autore e,
nascosto, il Presidente*



La partecipazione al viaggio della Signora Liliana Comandè, titolare della "Interline Travel", ha reso possibili delle economie sulle tariffe di alcuni servizi, con la conseguente restituzione di una parte della quota versata dai partecipanti, i quali - ampiamente soddisfatti del viaggio - hanno inteso donarla all'ANUA, per un totale di seicentoquaranta euro.

(ulteriori notizie ...al prossimo numero)

Richiami dell'Arte agli eventi di Copertina

La Vergine di Loreto che incoraggia a volare alto



*Minuscola creatura
plasmata dalla creta
che immergi la tua mente
nella maestosità del cosmo
che osi sfidare le leggi di natura,
piccolo uomo che col tuo ardore
invadi i cieli
contemplala
questa armonia che t'illumina.
Stringiti in un solo abbraccio
e gridala
gridala la parola
che ti fa uno
con tutto il creato
gridala la parola amore.*

Ai Dispersi di tutte le guerre



È notte. La tua mamma veglia ancora
e prega, figlio mio perché non torni?
È stanca la tua mamma, come l'ora
la notte passa passano i suoi giorni.

Perché non torni? Mamma tua t'invoca
e mormora il tuo nome ogni momento
la voce sua si fa sempre più fioca
non l'odi in mezzo all'altar del vento?

Perché non torni? Tutto è preparato:
la cameretta, il fuoco, il pranzo, il letto.
Figliolo mio, io t'ho tanto aspettato
Oh! non temere, ancora, ancora aspetto.

Ma presto, figlio mio, sento nel cuore
un po' di freddo... Il fuoco è quasi spento
non lasciarmi morire nel dolore
ascolta la mia voce in mezzo al vento.

Se tu non torni questa mia preghiera
più non udrai, si spegnerà nel petto:
e allora chi sarà poi che alla sera
verrà a baciarti e a rimboccarti il letto?

Io vivo sol d'attesa: ad ogni aurora
ricomincio a sperar nel nuovo giorno.
Chissà, forse sei in viaggio, forse ora
tu sei già sulla strada del ritorno.

1945 Alberto Maria Felicetti

Sopra: Interpretazione pittorica di Anna Addamiano e didascalia di A.M. Felicetti (2012).

Sotto: Manifesti celebrativi del 4 novembre selezionati dalla Redazione nella copiosa raccolta del Ministero della Difesa.

Il primo da sinistra fu realizzato dal pittore Giovanni Sirchia, vincitore del concorso bandito dal Min. della Difesa nel 1956.

Il secondo è fresco nella memoria di tutti per il 150° Anniversario dell'Unità d'Italia.

Il terzo, del 2006, per dare risalto al grande contributo italiano nelle operazioni "fuori area".





Sono Volati più in Alto

Da Milano, 20 aprile 2012, il Sottotenente A.A.r.n.s. Ugo Fattori
Da Treviso, 24 giugno 2012, il Gen. B.A. Giacomo Metellini
Da Roma, 10 ottobre 2012, il Generale Giuseppe Verderame
Da Bari, 23 ottobre 2012, il Generale Fernando Peroni

L'ANUA ESPRIME AI LORO FAMILIARI IL PROPRIO SINCERO CORDOGLIO



Giacomo Metellini, nato a Trieste nel 1912, era entrato in Aeronautica nel 1929 come Aviere semplice. Ha percorso i gradi della gerarchia militare, pilotando oltre 50 tipi di aeroplani e compiendo in totale 2558 ore di volo, delle quali 382 di guerra. Ha lasciato il servizio attivo nel 1967, transitando nei ruoli della riserva con il grado di Generale di brigata aerea e, dopo dieci anni, è stato collocato in congedo assoluto. Nella sua lunga carriera ha pilotato aerei che hanno fatto la storia della nostra aviazione: dai fragili biplani di legno e tela ai potenti aviogetti da caccia. Quarant'anni vissuti da protagonista nel periodo che va dallo sviluppo, affermazione e declino della Regia Aeronautica fino alla rinascita, nel dopoguerra, con il nome di Aeronautica Militare. (Recensione sulle sue esperienze e sul libro edito da Mursia tratta da Facebook)

A Peppino Verderame, i Compagni di Corso

... ma noi vogliamo ricordarlo così come quando l'abbiamo incontrato quel fatidico 26 ottobre 1957 sulla magica isoletta di Nisida, quel fatidico giorno che cambiò le nostre vite radicalmente trasformandoci da illustri sconosciuti a membri di una famiglia litigiosissima ma unitissima nei momenti richiesti, la famiglia dello **Sparviero****, che verrà sempre ricordata dagli "estimatori" anche quando l'ultimo di noi sarà volato più in alto nella "casa degli aviatori - palazzo Sparviero**". Peppino, a meno di un mese dalla ricorrenza del 55° anniversario della nostra entrata in Hdemia Aeronautica, ha scelto di celebrare questo anniversario, anziché con noi, con gli altri 24 Sparvieri** che, capeggiati dal solito Lucio, continuano a fare sparvierate al piano di sopra, dove ormai si puote ciò che si vuole... Ieri mattina 12 ottobre una ventina di noi della provincia di Roma eravamo ancora una volta al fianco di Peppino, assieme ai suoi figli e a tanta altra gente che aveva lavorato con lui nei luoghi più disparati dell'aeronautica militare. Il tempo era uggioso, ma noi non eravamo sconsolati come quando abbiamo cominciato a vedere volare più in alto i nostri primi Sparvieri** a cominciare da Giulio che, a Pomigliano d'Arco in quel lontano 1958, aprì questi voli inusuali per ragazzi poco meno che ventenni. Potrebbe sembrare strano, ma la tristezza e la sconsolazione di un tempo, adesso si è trasformata nella consapevolezza che stiamo ormai cominciando a maturare il tempo del redde rationem, il giorno della paga da parte del Grande Padre-Padrone. La cerimonia è stata semplice, ma toccante; le parole del celebrante chiare sul mistero che ci ha toccato così da vicino; il nostro cuscino di fiori l'ultimo nostro omaggio a Peppino; e si è chiusa con la roboante voce di Fabio che ha letto la preghiera dell'aviatore.

Arrivederci, Peppino, da quegli scapacchioni, come diresti tu nella tua lingua madre, degli altri Sparvieri** che sono rimasti qui sempre di meno. (Per Loro e con Loro Federico Castronovo).



Al Generale Peroni un collaboratore.

Nato a Bari il 12 maggio 1920, Fernando Peroni, dopo aver conseguito la "maturità scientifica" presso il Liceo "A. Scacchi" di Bari, il primo novembre 1939 entrava nell'Accademia Aeronautica, all'epoca dislocata nella Reggia Vanvitelliana di Caserta, allievo del corso "Urano" (1939-1942). Pluridecorato ed abilitato al pilotaggio di numerosi "aviogetti ad alta velocità" aveva raggiunto il grado onorifico di Generale D.A.

Sul suo interessante vissuto operativo il Corriere dell'Aviatore (n.11-12/2011) aveva riportato un articolo del Col. Cersosimo. Questi infatti in pregresse esperienze di amico e collaboratore aveva potuto apprezzare i trascorsi del Gen. Peroni.

Alla Signora Luciana Gerbi-Peroni, l'ANUA tutta esprime sentimenti di partecipazione, gratificandosi nell'accoglierLa con affetto fra le Dame d'Onore del Sodalizio al quale Suo Marito era intensamente legato.



GESTIONE DEL TRAFFICO AEREO

Soluzioni e servizi per il Controllo del Traffico Aereo



- ✈ Soluzioni modulari ed integrate Gate-to-gate
 - ✈ Servizi di consulenza su soluzioni, normative, processi e tecnologie
 - ✈ Sistemi “chiavi in mano” per servizi di navigazione aerea e centri ATC (area ed aeroporto)
- ✈ Simulatore ATC di nuova generazione che fornisce accesso al WEB, strumenti di auto-esercitazione avanzati, funzioni di comando vocale ed auto-valutazione
 - ✈ Sistemi meteo aeroportuali e centri di previsione regionali/nazionali

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

The logo features a stylized red and white circular emblem to the left of the text "Eurofighter Typhoon". "Eurofighter" is in a smaller, sans-serif font, and "Typhoon" is in a larger, bold, sans-serif font.

nothing comes close