

Il CORRIERE *dell'*AVIATORE



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

28 Marzo 2012

89° Anniversario dell'Aeronautica Militare



Tematiche Pensionistiche

Seminario ANUA 23 marzo 2012 - alla Casa dell'Aviatore

N. 3-4/2012

IL CORRIERE dell'AVIATORE

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

Anno LX
"Il Corriere dell'Aviatore"
N. 3-4 Marzo-Aprile 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 marzo 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 rispetta le idee personali e non quelle dell'ANUA.

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

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

L'ANUA

ricorda, con i sentimenti di quanti hanno giurato fedeltà alle Istituzioni, il Presidente emerito Oscar Luigi Scalfaro, morto il 29 gennaio u.s.



Politico ed ex magistrato italiano, Scalfaro è stato il nono Presidente della Repubblica dal 1992 al 1999. Era nato a Novara nel 1918 aveva 93 anni. Celebre il suo messaggio straordinario alla nazione del 1993 nel quale pronunciò l'espressione «Non ci sto». Dalla Costituente al Quirinale, dalla magistratura al Parlamento, in 11 Legislature una vita al servizio dello Stato. Con la morte di Scalfaro, sono tre i padri costituenti della Repubblica ancora in vita: Giulio Andreotti (classe 1919), Emilio Colombo (1920) e Teresa Mattei (1921).

Il periodico non è in vendita, ma viene inviato ai Soci in regola con il versamento della quota associativa annuale di Euro 35,00.

I "Non Soci" possono richiederne copia.

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

In copertina: Il Palazzo Aeronautica

«un'opera di dimensione imperiale, in armonia con l'essenza e il divenire della Forza Armata, totalmente esente da suggestioni esterofile» (Italo Balbo).

“Dàmoste da fà”

Il bimestre marzo-aprile al quale è riferita la periodicità di questo nostro Corriere porta nel suo calendario la ricorrenza di due eventi ai quali dedichiamo annualmente specifiche iniziative e sentimenti di partecipazione: la Santa Pasqua e l'Anniversario di fondazione dell'Aeronautica. Ogni anno le due ricorrenze vengono vissute in modo diverso, ma sempre in ossequio al principio ed ai doveri del mantenimento della memoria per rinnovare e ravvivare gli impegni sul giusto procedere della vita. Con questa premessa l'editoriale inizia quindi con un sentito augurio all'intera comunità dell'ANUA, affinché i Soci e le loro Famiglie possano meritare soddisfazioni e gratificazioni. In tal senso è mirato anche il bel viaggio organizzato dalla Presidenza per visitare, dopo Pasqua, i Castelli della Loira e la Normandia.

Il primo editoriale del 2012 è stato dedicato dal Presidente Majorani alla caratterizzazione dell'ANUA come “fonte di pensiero” per il bene dei Soci e dell'Aeronautica Militare. La Redazione del periodico ritiene fermamente di tener fede a tale indirizzo e quindi, in armonia con quanto sopra appena premesso, ritiene di un certo interesse richiamare i titoli degli editoriali dello scorso anno, con una stringata citazione dei concetti espressi. Iniziammo con **“Il nostro procedere”**, per un progetto d'azione da cui fare scaturire un'immagine di eccellenza del Sodalizio e conseguentemente far crescere il desiderio di aderirvi, derivando gratificazione dallo arricchimento della propria identità sociale. Seguì nel 2° bimestre il **“Richiamo della Memoria”** per cogliere lezione dai tormenti del passato e saper difendere i beni del presente estendendone fruibilità e durata. Il 3° editoriale, dal titolo **“Realtà e Speranze”**, invitava al confronto delle realtà per dimensionare le speranze e sollecitare il senso della solidarietà, dando impulso all'associazionismo con i valori della famiglia.

Il 4°, **“Vita associativa nella verità del ricordo”** richiamava come attuabili e concreti quei principi che avevano fortemente ispirata l'azione propositiva di Giulio Douhet; ed onorava nel ricordo anche la generosità di sua moglie Teresa Casalis che aveva donato all'Aeronautica la bella Palazzina in Roma – Via Marcantonio Colonna. Il 5°, dedicato al **“Sessantesimo anniversario ANUA”**, traeva motivo dalla celebrazione del 5 novembre 2011 nella sede museale di Vigna di Valle per esaltare la complementarietà di valori tra il Museo, che è preposto alla custodia di elementi strumentali e materiali della Storia Aeronautica, e l'Associazione che intende custodire il patrimonio spirituale dell'Aeronautica Militare, difendere diritti e valori umani, diffondere cultura aeronautica. Il 6° editoriale **“Verso il nuovo**

Anno: 61° dell'ANUA” poneva, sottinteso, l'auspicio di assistere a migliori sviluppi del sistema economico e produttivo italiano ed europeo per incrementare nel 2012 pace e benessere. A conclusione di queste brevi riflessioni ritengo quindi doveroso ringraziare gli Autori degli articoli che alimentano il Corriere, aderendo così al principio ispiratore dell'azione del nostro Presidente nelle attività del Sodalizio al quale ci onoriamo di appartenere.

**Aggiungo: giacchè siamo ben più di mille
“dàmoste da fà”.**

(Mario Tancredi)



Viaggio in Francia dal 15 al 22 aprile 2012

Sopra:
Chambord,
uno dei 300 castelli
della Loira.

A sinistra:
Cattedrale di Chartes.

Sotto:
Isolotto
Mont St. Michel
in Normandia.

In questo numero:

Editoriale

Seminario pensionistico 3
Il Redditometro

Attualità nel mondo aeronautico 4

Panoramica Industrie e Imprese
Economia e Difesa
(conf. On. Crosetto)
Saloni Internazionali
Programmi spaziali:
Lancio del razzo VEGA
Missione LARES
Il modulo AMALDI
Nuovi satelliti meteo
Satelliti italiani per il GPS



Notizie al Volo 7

Cambio Vertice Scuole AM
Conf. Prof. Persiani su progr. NASA
Il programma F 35 – JSF
Il programma T 346
Il gen. Landolfi cittadino caudino
Un ente per assistenza marittima

Realtà industriali italiane 10

Vitrociset – Elettronica – ITC Consulting

Centro Studi 11

Le origini del Radar (G.P. Canham)
Difendiamo la lingua italiana (A. Pelliccia)

Il Corso Aquila II - 70° Anniversario 16

Brevi note su alcuni Ex Allievi
(Gen. Bartolucci, Gen. De Paolis, Gen. Pelliccia, Com. Rubini)



In questi mesi ricordiamo (a cura di G. Bergomi) 20

Primo servizio postale
Ecco il Milleesette
Volo intorno al mondo
Primo F 104 italiano
Wryght a Centocelle
Lo Heikel 280
La N.A.T.O.
Nasce il Falco



Sulle Ali della Memoria 22

Il Gen Oronzo Lo Russo (G.B. Cersosimo)
Ricordo di un amico (O. Orlandi)
Il Cap. Pannunzio (G.B.C.)

Consigli dagli esperti 25

Invecchiare bene (G. Angelica)
Pillole (F. Berra)
Sugli acquisti immobiliari (A. Di Vincenzo)

Dalle sezioni (Mi, Br, Vi, Rm, Na, Ta) 29

La scomparsa del Gen. M.Castelli
Riconoscimento al Primo Cap. De Simone
Nuove Dame d'Onore a Vicenza
Assemblea annuale Roma (23 maggio)
Avvicendamento al Q G 3^a RA
Convegno su aeronautica Campana
Un'altra Sez. ANUA trova casa

Il Palazzo dell'Aeronautica (visto da Marinetti) 32

Eventi ANUA primo semestre 2012

Mer 8 febbraio	Udienza papale Pranzo sociale - casa aviatore
Mer 21 marzo	c/o Casa viatore Pranzo sociale di primavera
Ven 23 marzo	c/o Casa viatore Seminario su tematiche pensionistiche
Mer 11 aprile	c/o Casa viatore-ore 16 Presentazione libro Com. Cagnoli "Terrorismo aereo e prevenzione"*
Dom 15 aprile fino a dom 22	Viaggio in Francia (Castelli Loira e Normandia)
Sab 12 maggio	c/o Casa Aviatore Consiglio Direttivo Nazionale
Ven 8 giugno - dom 10 - Firenze	Convention nazionale ANUA

* recensione a pag. 13

SEMINARIO PENSIONISTICO

Il convegno sulle problematiche pensionistiche che si è svolto nella primavera 2011 si è rilevato particolarmente interessante ed ha riscosso notevoli apprezzamenti sia per i contenuti sia per i relatori. Nell'occasione era stato formulato l'auspicio di poter proseguire nella trattazione della materia vista l'importanza che essa riveste per tutto il personale di Aeronautica in servizio ed in pensione.



Le varianti recentemente introdotte al sistema pensionistico nazionale per contrarre la spesa pubblica hanno reso ancor più complesso il coacervo normativo, tanto da suggerire un nuovo incontro di aggiornamento, con il patrocinio del Capo di SMA Gen. S.A. Giuseppe Bernardis.

Gli esperti della materia in F A forniranno un punto di situazione:

- sulle principali innovazioni introdotte,
- sulla loro diretta applicabilità al personale militare,
- sul provvedimento di armonizzazione alle FF AA delle varianti normative non direttamente applicabili alla compagine militare.

Saranno, inoltre, approfonditi i reali contenuti dell'ausiliaria e della pensione privilegiata nonché le modalità di accesso e le normative che regolano il trattamento di reversibilità verso i propri congiunti. Il seminario, a cui tutti gli ufficiali dell'Aeronautica – in servizio e non - sono invitati a partecipare*, avrà luogo venerdì 23 marzo alle ore 0930 (ingresso ore 0900) presso i locali della Casa dell'Aviatore. I lavori saranno aperti alla presenza del Sig. Capo di SMA che ha assicurato pieno supporto all'iniziativa.

*È necessario fornire la propria adesione ai seguenti recapiti:
anua.aeronautica@virgilio.it - Tel. 06-4450786

Il nuovo redditometro per individuare gli scostamenti

tra reddito dichiarato e spese effettuate

Uno scostamento del 20% tra dichiarazione dei redditi e spese fatturate fa scattare gli accertamenti esecutivi.

Il **Redditometro**, il nuovo strumento di lotta all'**evasione fiscale** messo a punto dal Fisco, sarà operativo entro il primo semestre del 2012. A dirlo è il direttore generale dell'Agenzia delle Entrate, Attilio Befera, che ricorda come la sperimentazione del **Redditometro** si sia conclusa con l'inizio del mese di febbraio 2012.

«Nel 2011 sono stati recuperati almeno 11,5 miliardi di euro... il trend è assolutamente positivo e lo sarebbe stato ancora di più se «nel secondo semestre 2011 l'acuirsi del clima di tensione non avesse inciso sui risultati dell'attività di riscossione». Nel dettaglio il direttore evidenzia i **due milioni di controlli** nel 2011.

Fondamentalmente, il **Redditometro** servirà agli organi di controllo per effettuare verifiche incrociate tra le **spese** dei contribuenti, quindi il loro tenore di vita, e il **reddito** dichiarato dagli stessi. E nel caso in cui la differenza tra i due valori dovesse presentare uno **scostamento di oltre il 20%** scatteranno in automatico i controlli fiscali e gli **accertamenti esecutivi**. Un vero e proprio giro di vite contro l'**evasione fiscale**, dunque, che scatta da subito, ma con uno sguardo **anche al passato**: il **Redditometro**, infatti, andrà a scandagliare anche le **dichiarazioni dei redditi** presentate nel 2010 e relative all'anno d'imposta 2009.

Soggetti interessati dal Redditometro sono tutte le persone fisiche e gli **imprenditori individuali**, i professionisti, i commercianti, gli artigiani, i dipendenti ed anche i pensionati.

Voci di spesa: Le **tipologie di spesa** che rientrano nel controllo incrociato – perché ritenute rappresentative della capacità di acquisto che contribuisce alla stima del reddito – sono fondamentalmente **sette**, per un totale di **100 voci**:

1. abitazioni; 2. mezzi di trasporto; 3. assicurazioni e contributi previdenziali; 4. istruzione; 5. attività sportive e ricreative; 6. investimenti immobiliari e mobiliari netti; 7. altre spese significative (oggetti d'arte, preziosi, donazioni e così via).

Per effettuare una **autodiagnosi** e verificare se la propria **dichiarazione dei redditi** è coerente alle spese effettuate l'Agenzia ha messo a disposizione dei contribuenti un apposito software.

Dalle Grandi Industrie alle Piccole/Medie Imprese, un fermento di attività per promuovere sviluppo e lavoro

Lo spazio aereo e le esigenze della difesa sono argomenti che mantengono un alto livello di attualità e risentono il fenomeno della globalizzazione (1) al quale l'Italia deve dedicare grande attenzione ai fini dello sviluppo economico, sociale ed industriale nazionale, con auspicato favorevole impatto su nuove opportunità di lavoro. L'aerospazio, nell'autunno 2011, è stato protagonista a Tori-



no con la 3° edizione di Aerospace and Defense Meetings.

Ben 450 Aziende, provenienti da ogni parte del mondo sono state presenti alla "convention" internazionale dedicata appunto ai comparti aerospazio e difesa. L'industria aerospaziale italiana, sesta al mondo e quarta a livello europeo, con un fatturato di circa 8 miliardi di euro e una forza lavoro altamente specializzata di 39.000 addetti, costituisce il principale settore manifatturiero in Italia, in termini di sistemi integrati altamente tecnologici. L'investimento in ricerca e sviluppo, pari al 14-15% del fatturato totale, ha permesso di raggiungere considerevoli traguardi nell'aggiudicarsi importanti commesse.

Le grandi imprese italiane occupano posizioni di primo piano a livello internazionale; ad esempio Alenia, controllata al 100% da Finmeccanica, è quinta in Europa e tredicesima nel mondo e ci si aspetta un ulteriore incremento della posizione, attraverso l'allargamento della propria rete di collaborazioni internazionali e l'accrescimento del proprio ruolo.

Il solo Piemonte vanta circa 300 PMI (PicMed Imprese) e 5 Grandi Industrie (*Alenia Aeronautica, Avio, Microtecnica, Selex Galileo e Thales Alenia Space*), 12.500 impiegati nel settore e circa 2,6 miliardi di euro di fatturato annuo. È l'unico in Italia a possedere una filiera completa: dalla progettazione alla costruzione di velivoli, dalla produzione di aerostutture e sistemi motore alle attività di MRO "Maintenance, Repair, and Operations".

Due convegni in febbraio hanno consentito di mettere a fuoco vari aspetti ai quali la Difesa e l'Aeronautica Militare in particolare sono interessati. Il **primo**, un incontro dedicato ai distretti aerospaziali italiani, organizzato da PMI-Live (2), è stato il



Convegno "**Aerospazio: l'Italia dei Distretti**" tenuto a Roma il 14 febbraio presso il CNEL, con l'obiettivo di mettere a confronto le sei realtà distrettuali (3) (CAMPANIA, LAZIO, LOMBARDIA, PIEMONTE, PUGLIA, UMBRIA) attualmente esistenti, le loro esperienze e le relative governance istituzionali.

In tempi difficili, rileva PMI-Live, le imprese e i distretti ad alto contenuto tecnologico continuano a rappresentare l'energia più dinamica del nostro Paese, mantenendo vivo quel carattere creativo e di qualità che ancora oggi ci sostiene nella competizione globale. L'aerospazio assume in questo quadro un ruolo da protagoni-



sta fornendo un contributo importante sul terreno dello sviluppo.

Nel **secondo** convegno, tenuto a Milano il 20 febbraio da AIAD (Associazione Industrie Aerospazio e Difesa - presieduta dall'Ing. Remo Pertica), sono stati posti a confronto i tre principali attori impegnati nei settori spazio e difesa: la Pubblica Amministrazione, la Grande Impresa, la Piccola/Media Impresa (PMI). La sequenza degli interventi ha avuto nell'ordine:

- la relazione del Prof. Salvatore Antonio De Biasio (4) sulla realtà e sulle prospettive della piccola e media im-

presa, quella specializzata nella realizzazione di componenti idonei per l'impiego in ambito aerospaziale.

Nel settore aeronautico la CMD di Atella (Pz), azienda in cui il Prof. De Biasio presiede il CdA, si è affacciata con due progetti ambiziosi, portati avanti e conclusi negli ultimi anni, durante i quali sono stati sviluppati due motori a pistoni per la propulsione aeronautica. Tali motori sono l' ULM, concepito per ultraleggeri, e il GF56 dedicato all'aviazione generale e quindi più complesso.

- L'Ing. Silvano Capuzzo, della Sofiter Sistem Engineering SpA, azienda torinese che fornisce servizi di ingegneria e soluzioni a supporto delle fasi di progettazione, industrializzazione e produzione, nell'area dei sistemi aerospaziali, ha riferito sui rapporti tra PMI e Pubblica amministrazione, evidenziando aspetti finalizzati anche alla semplificazione delle procedure burocratiche.

- Terzo ed in riferimento ai rapporti tra PMI e Grande Impresa ha parlato l'Ing. Giorgio Fassina (5), Advisor dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per lo Sviluppo Industriale (UNIDO) e per il trasferimento tecnologico.

Sono poi intervenuti: il Segretario Generale della Difesa e Direttore Nazionale degli Armamenti, Gen. S.A. Claudio Debertolis; il Presidente e Amministratore Delegato di Finmeccanica, Ing. Giuseppe ORSI; il Ministro per la Difesa, Amm. Giampaolo DI PAOLA.

Il contenuto dei loro interventi può essere concettualmente così riassunto: *occorre mettere in atto le misure più opportune per difendere, prima ancora che l'industria nazionale, la sua competitività perché questo è il modo migliore per vincere la sfida in campo internazionale e sostenere nel tempo i livelli di occupazione. Lo scopo della Difesa quindi è quello di assicurare un'adeguata strategia di accompagnamento a tutto tondo che non curi solo gli aspetti finanziari ma anche quelli burocratici e procedurali.*

Note:

(1) Con il termine *globalizzazione* si indica il fenomeno di crescita progressiva delle relazioni e degli scambi a livello mondiale in diversi ambiti, il cui effetto principale è una decisa convergenza economica e culturale tra i Paesi del mondo.

(2) *PMI Live* è un bimestrale dedicato alle Piccole e Medie Imprese dell'aerospazio e della difesa, edito dalla cooperativa editoriale Barra Spaziatrice.

(3) Il *distretto industriale* è un'agglomerazione di imprese, in generale di piccola e media dimensione, ubicate in un ambito territoriale circoscritto e storicamente determinato.

(4) *Presidente del Comitato AIAD per la Piccola e Media Impresa* e *Presidente del CdA della CMD-Costruzioni Motori Diesel*.

(5) *Fondatore di Xeptagen, di cui è Amministratore Delegato e Direttore Scientifico.*

Economia e Difesa

Sulle attualità finanziarie nazionali si riporta il particolare interesse della conferenza tenuta presso la Casa dell'Aviatore il 9 febbraio u.s. dall'**Onorevole Guido Crosetto**, già Sottosegretario di Stato alla Difesa, sul tema "Crisi Finanziaria e Bilancio Difesa". L'evento era stato organizzato di concerto con il Centro Studi Militari Aeronautici "Giulio Douhet" e l'Associazione Romana di Studi e Solidarietà. In proposito, a prescindere dagli aspetti contingenti esposti, si ritiene di poter così sintetizzare alcuni aspetti concettuali: *le questioni relative all'economia della difesa hanno assunto una valenza politica e istituzionale di enorme rilievo. Questo è risultato particolarmente vero nel contesto europeo dove si sta sviluppando, seppure in maniera non lineare, un processo di integrazione dell'intero settore della difesa in tutte le sue articolazioni. La problematica si colloca nel quadro di una progressiva intensificazione del processo di formazione di una "difesa europea" all'interno dell'Unione Europea ed in stretto rapporto con altre politiche comuni quali quelle industriali e tecnologiche, oltre naturalmente la Politica Estera e di Sicurezza Comune (PESC), ma c'è ancora tanto da fare.*

Eventi aerospaziali del 2012

12.03.2012 - 15.03.2012

Aerospace & Defense Supplier Summit - Seattle



09.07.2012

13.07.2012

[Farnborough International Airshow 2012](#)
[Farnborough](#)



11.09.2012 - 16.09.2012

[ILA Berlin Air Show 2012 - Berlino](#)

I programmi scientifici interessano la fisica, l'ambiente, la navigazione e, per la Stazione spaziale, il rifornimento

Febbraio Nello Spazioporto di Kourou (Guyana francese) il lancio del razzo VEGA (Vettore Europeo di Generazione Avanzata) con a bordo il piccolo satellite LARES (LAsER Relativity Satellite).

Il VEGA è un lanciatore agile, veloce, efficiente, tutto italiano. Il progetto era nato infatti in Italia per iniziativa prima del prof. Luigi Broglio, protagonista straordinario della nostra "Storia Spaziale" e poi dell'agenzia spaziale Asi che lo ha sostenuto in ambito europeo facendolo diventare un programma dell' Esa. Quel progetto è una realtà. "Vega - come ha detto il presidente dell'ASI Enrico Saggese - è la realizzazione di un sogno, che porta l'Italia a 700 km di altezza". Questo vettore è ottimizzato per il lancio di satelliti scientifici di peso contenuto: al massimo 1.500 chilogrammi e, dal punto di vista tecnologico, segna una tappa importante, essendo il primo razzo a livello internazionale costruito interamente in fibra di carbonio. È costruito da Avio, a Colleferro, e si compone di quattro stadi.



LARES è una missione dell'Agenzia Spaziale Italiana che permetterà di raggiungere importanti obiettivi scientifici nel campo della fisica gravitazionale, fisica fondamentale e scienze della Terra (il professor Ignazio Ciufolini farà l'esame ad Einstein verificando un effetto relativistico). Il satellite è una sfera metallica ricoperta di prismi riflettenti raggi laser, grazie ai quali sarà possibile conoscere la posizione da terra con elevatissima precisione, ed è stato messo a punto dalla società milanese Cgs. I dati saranno acquisiti attraverso l'"International Laser Ranging Service" (ILRS), una rete di varie stazioni di laser ranging nel mondo che, in base a precisi accordi internazionali, offre gratuitamente il servizio e rende immediatamente disponibili a tutti i dati.



Marzo Volerà verso la stazione spaziale Iss il "modulo di rifornimento automatico"

Atv - Edoardo Amaldi. A bordo ci saranno tre tonnellate di materiali vari: dall'acqua da bere, ai cibi, agli strumenti scientifici. Questo è il terzo Atv che l'Esa lancia verso la grande base abitata ed è stato battezzato con il nome di Edoardo Amaldi, il fisico dell'Università La Sapienza di Roma, collaboratore di Enrico Fermi e tra i promotori della nascita dell'agenzia spaziale europea oltre che co-fondatore del Cern di Ginevra. Per le attività di ricerca sulla Iss è previsto in giugno un convegno con tutti i partner coinvolti dal programma della stazione.



Aprile L'Esa presenterà la prima mappa dei ghiacci capace di indicare il cambiamento del loro spessore. Si tratta di un dato importante per valutare il cambiamento climatico. E sarà soprattutto interessante vedere le variazioni riguardanti l'Artico. La mappa è stata realizzata dal satellite dell'Esa Cryosat i cui dati sono raccolti dal centro Esrin di Frascati.

Maggio - Giugno Per la meteorologia voleranno in orbita i satelliti Metop-B (realizzato congiuntamente da Esa e Eumetsat) e Meteosat SG-3. Il primo andrà in orbita polare e consentirà di migliorare le previsioni meteo anche su lunghi periodi. Il secondo continua la serie nota dei Meteosat iniziata nel 1977 con la quale Eumetsat fornisce i dati per i servizi meteo quotidiani.

Agosto - Settembre Voleranno nello spazio altri due satelliti della costellazione Galileo (il Gps europeo) e, come i primi due, costruiti a Roma da Thales Alenia Space. Il passo è importante perché con quattro satelliti l'Esa potrà iniziare le attività di prova. Entreranno così nel vivo anche le operazioni della stazione Telespazio al Fucino dove si gestisce il sistema e si controlla l'integrità dei segnali, elemento fondamentale per garantire la precisione che sarà superiore a quella dei Gps americani.

Per realizzare tanti programmi sono a disposizione quest'anno 4 miliardi di euro e i quattro grandi Paesi finanziatori sono Germania (750 milioni), Francia (717), Italia (350) e Gran Bretagna (260).

Cambio al Vertice del Comando Scuole

03/02/2012 - Venerdì 3 Febbraio, presso il Quartier Generale del Comando Scuole dell'Aeronautica Militare/3^a Regione Aerea di Palese (Bari), alla presenza del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Giuseppe Bernardis, si è svolta la cerimonia di passaggio di consegne tra il Generale di Divisione Aerea Vitantonio Cormio, uscente, e il Generale di Squadra Aerea Mario Renzo Ottone, subentrante.



Alla cerimonia hanno partecipato numerose Autorità civili, religiose e militari, la Bandiera d'Istituto del 61° Stormo di Lecce, le formazioni del personale appartenente al Comando Scuole della A.M./3^a Regione Aerea, i gonfaloni della Regione Puglia e della Provincia di Bari ed i labari delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma. L'evento è stato anche occasione, per il Capo di SMA, per fare alcune considerazioni sulle complesse sfide che attendono la Forza Armata:

“L'Aeronautica Militare, alla stregua delle altre Forze Armate, nel corso di questi ultimi anni, ha dovuto rivedere radicalmente il proprio assetto organizzativo e, in modo sempre più pressante e stringente, si è dovuta prontamente riconfigurare per far fronte alla richiesta di efficienza ed efficacia derivanti dalle odierne e multiformi esigenze formative, che sottendono all'impiego, senza soluzione di continuità. La percezione del cambiamento - ha continuato il Generale Bernardis - che sta interessando la Forza Armata è stata evidente soprattutto nell'ambito del Comando Scuole, che ormai da anni vede diminuire il numero degli allievi ad ogni livello, con conseguenze comprovate dai necessari ridimensionamenti”.

“L'Aeronautica Militare, alla stregua delle altre Forze Armate, nel corso di questi ultimi anni, ha dovuto rivedere radicalmente il proprio assetto organizzativo e, in modo sempre più pressante e stringente, si è dovuta prontamente riconfigurare per far fronte alla richiesta di efficienza ed efficacia derivanti dalle odierne e multiformi esigenze formative, che sottendono all'impiego, senza soluzione di continuità. La percezione del cambiamento - ha continuato il Generale Bernardis - che sta interessando la Forza Armata è stata evidente soprattutto nell'ambito del Comando Scuole, che ormai da anni vede diminuire il numero degli allievi ad ogni livello, con conseguenze comprovate dai necessari ridimensionamenti”.

Le sfide del mondo aeronautico



Questo il titolo della conferenza tenuta giovedì 12 gennaio, a Roma, presso la Casa dell'Aviatore, dal Professore Franco Persiani, già Preside della facoltà di Ingegneria dell'Università di Bologna, Presidente dell'Associazione Italiana di Aeronautica ed Astronautica (AIDAA) nonché rappresentante del Comitato Tecnico Scientifico del CESMA. Il Conferenziere ha tratto spunto da un'iniziativa della NASA (National Aeronautics and Space Administration) del 2008. Questa partendo dalla considerazione che il trasporto aereo in Nord America in venticinque anni si è triplicato e che il trend lo vede ancora in continua crescita, ha lanciato il programma “N+3”, cioè un programma che si riferisce a velivoli destinati a volare nel 2035 utilizzando mezzi di tre generazioni oltre quelli in uso attualmente per i quali sono stati presi a riferimento il B-737-800 da 180 posti per il mercato cosiddetto “domestico” (cioè 500 miglia per un volo coast-to-coast) ed il Boeing -777 per il lungo raggio. Ha quindi riferito sulle ricerche, delle possibili soluzioni e delle relative tecnologie, che sono state assegnate a dei team guidati rispettivamente da Boeing, Northrop Grumman, General Electric e MIT (Massachusetts Institute of Technology). Il team del MIT, unico guidato da un'università, vede come partner anche Aurora Flight Sciences e Pratt & Whitney. La NASA ha fissato quattro obiettivi: riduzione del rumore degli aerei, riduzione delle emissioni dei motori in termini di ossido d'azoto prodotto durante l'atterraggio e il decollo, il consumo di carburante e, infine, la lunghezza della pista.

In particolare per il consumo di carburante si è stabilita una riduzione del 70% rispetto al velivolo preso a riferimento, mentre per il rumore si è scelto quale termine di paragone quello del MIT-Cambridge Aircraft Initiative, che è praticamente silenzioso. Infine, per quanto riguarda la velocità, il requisito è stato quello di rimanere nel campo subsonico, con velocità paragonabili ai due velivoli di riferimento. I primi risultati fanno ipotizzare soluzioni

che, in alcuni casi, sotto il profilo tecnologico, sono ormai a portata di mano. Prima di tutto le soluzioni aerodinamiche adottate per il velivolo domestico, denominato "Serie D", come la sezione di due fusoliere affiancate, e le ali sottili per ridurre la resistenza indotta, e quelle per il velivolo denominato "Serie H", dotato di una fusoliera che si fonde con l'ala, una capienza di 350 passeggeri in configurazione multiclasse e un'autonomia di 7.000 NM.

Aerei futuri per l'AM

1) Il Programma "F-35 Lightning II-JSF" (Joint Strike Fighter) ha l'obiettivo di sviluppare e produrre un sistema d'arma da combattimento di nuova generazione economicamente sostenibile e "supportabile" in tutto il mondo. La quota di partecipazione italiana al programma è pari al 4% dei costi dell'intera fase di SDD (System Design and Development) che si è sviluppata nell'arco temporale tra il 2002 e il 2012. A questa fase hanno partecipato complessivamente, oltre agli Stati Uniti, altri otto Paesi: Regno Unito (unico partner di Primo Livello), Italia ed Olanda (partner di Secondo Livello), Australia, Canada, Danimarca Norvegia e Turchia (partner di Terzo Livello). L'esigenza primaria italiana è quella di sostituire i velivoli AV-8B Harrier della Marina e gli AMX e i Tornado dell'Aeronautica, a partire dalla metà del prossimo decennio. Il JSF, il cui programma era iniziato



nel 1994, può soddisfare un ampio spettro di missioni, a conferma della notevole versatilità della macchina, assolvendo compiti di operazioni di proiezione in profondità del "potere aereo", di soppressione dei sistemi d'arma missilistici avversari e di concorso al conseguimento della superiorità aerea. Inoltre può offrire un ottimo supporto ravvicinato alle forze di superficie e svolgere una determinante azione di raccolta, elaborazione e distribuzione in rete di dati e immagini, grazie ai sofisticatissimi sensori di cui è dotato. In relazione alle note esigenze di contenimento delle spese, l'Ammiraglio Di Paola, Ministro della Difesa, in una intervista del 12 gennaio u.s. ha dichiarato (www.difesa.it) «*Ne compriamo di meno ma quegli aerei ci servono e creano lavoro... Il ridimensionamento dello strumento militare non sarà solamente un ridimensionamento del personale. Noi ricalibreremo tutto. Le caserme come i programmi di investimento, tutti, incluso l'F35. Ma quegli aerei ci servono e quel programma significa crescita operativa, tecnologica e occupazionale notevole: parliamo di 10 mila posti di lavoro in 40 aziende. A Cameri, in provincia di Novara, c'è già un complesso industriale con 1500 posti di lavoro. Avrebbe un senso azzerare tutto? Secondo me, no.*»

2) Il programma "T-346" è nato dal programma congiunto di Aermacchi e Yakolev, lanciato a metà anni 90, per la produzione di un nuovo addestratore avanzato. Nel dicembre 1999, le mutate condizioni di mercato hanno però imposto la priorità dello sviluppo di due versioni specializzate, una russa e una occidentale, in modo autonomo e con diritti di proprietà intellettuale esclusivi per ciascuna delle parti. Era nato l'M-346, velivolo nel quale Aermacchi ha riversato i contributi e le esperienze maturate con i propri precedenti progetti con i quali mantiene una continuità tecnica di configurazione. Al salone parigino di Le Bourget di metà giugno 2009 fu annunciato l'acquisto da parte dell'Aeronautica Militare di 6 aerei con un'opzione per ulteriori 9 aerei. Gli acquirenti sono Italia (6 + 9 opzioni) e Singapore (12). Il costo stimato per la commessa italiana è di circa 26 milioni di € con supporto.



Legami aeronautici con l'Irpinia

Domenica 11 Dicembre, nella cittadina irpina di Rotondi (AV), ai festeggiamenti per la ricorrenza della Madonna di Loreto, tradizionale evento religioso che testimonia un forte legame esistente tra la comunità locale e l'Aeronautica Militare, sono state associate due iniziative di grande rilievo:

- la giornata regionale della solidarietà "Dona il sangue, dona la speranza", alla quale la popolazione ha risposto con grande senso civico e di responsabilità;
- il conferimento della Cittadinanza Onoraria, in qualità di "cittadino caudino", e la consegna simbolica delle



chiavi della città di Rotondi al Generale Ispettore Capo Francesco Landolfi, Capo del Corpo di Commissariato A.M. e Direttore dell'Ufficio Centrale del Bilancio e degli Affari Finanziari del Ministero della Difesa. La cerimonia si è conclusa con il saluto del Presidente della Sezione Caudina dell'A.A.A., Luigi Mainolfi, del suo fondatore, Brig. Gen. C.S.A.r.n.

Domenico Cioffi, nonché attuale Vice Presidente dell'A.A.A. nazionale, e del sindaco di Rotondi Antonio Izzo. In sintesi, una giornata di festa e solidarietà, animata anche dal raduno di tutte le Sezioni campane e dalla presenza della Fanfara della III Regione Aerea di Bari.

Creare un "Ente Nazionale di Assistenza Marittima"

Roma, 24 gennaio 2012 - Creare un Ente di assistenza alla navigazione marittima, che abbia più o meno le stesse funzioni che svolge l'Enav per gli aerei. È la proposta del generale Leonardo Tricarico, ex capo di SMA, per "Irrobustire la sicurezza sui mari e dare anche un senso alla morte degli sfortunati passeggeri della nave Concordia".

"Personalmente non esiterei ad imporre alla navigazione marittima, un sistema di controllo identico a quello che vige per la navigazione aerea. Un Ente nazionale per l'assistenza alla navigazione marittima, lasciando alla Guardia Costiera i compiti di regolazione, controllo e gestione delle aree portuali, della sicurezza dei porti e delle navi, delle procedure di ingresso e uscita dagli approdi e così via". **Ma che compiti dovrebbe svolgere l'Enam?** *"Una volta lasciato il porto, l'imbarcazione dovrebbe essere rilevata in toto dall'ente di controllo che la immetterebbe in 'idrovie' da disegnare quali vere e proprie autostrade del mare a cavallo delle rotte principali, ne sorveglierebbe con continuità e perentorietà il percorso programmato, come fa l'Enav con ogni velivolo, grande e piccolo, militare e civile".* *"Ogni pilota di aereo sa bene che basta discostarsi di qualche decina di piedi dalla quota di volo o*



di qualche centinaio di metri dalla rotta programmata per venire immediatamente redarguiti via radio, e non infrequentemente sanzionati, dall'ente di controllo a terra. Tra l'altro, la tecnologia associabile al nuovo sistema, prevalentemente italiana, che fa riferimento a radar costieri, sistemi satellitari Cosmo e Galileo, apparati di interrogazione radar ed altri sistemi, consente di creare una 'sea-picture' ad alto dettaglio, display video completi e minuziosi all'interno dei quali individuare ogni scostamento dai percorsi programmati ed intervenire di conseguenza. Ciò comporterebbe evidenti vantaggi, non solo a fronte degli exploit di altri novelli Schettino, ma anche nelle attività di prevenzione e controllo dei traffici marittimi illeciti, compresi quelli riconducibili alla criminalità ed al terrorismo. Senza contare, da ultimo, i cospicui ritorni per l'industria nazionale".

Realtà industriali italiane



Azienda con radici consolidate nel mondo aeronautico, Vitrociset nasce nel 1992 dalla fusione di Ciset e Vitroselenia: la prima operava prevalentemente nel settore civile, la seconda in quello militare, entrambe con precedente specifica esperienza trentennale nei sistemi elettronici e informatici complessi. Le sue aree di intervento spaziano dalla Difesa all'Information Technology per le aziende pubbliche e private, dalla Sicurezza del Cittadino e delle Grandi Infrastrutture alle Tecnologie Satellitari; dalle Telecomunicazioni ai Trasporti; dall'Infomobilità alla Sanità e ai Nuovi Media. Il suo attuale Presidente è il Generale Mario Arpino, già Capo di Stato Maggiore dell'AM e della Difesa (foto).



Il suo attuale Presidente è il Generale Mario Arpino, già Capo di Stato Maggiore dell'AM e della Difesa (foto).



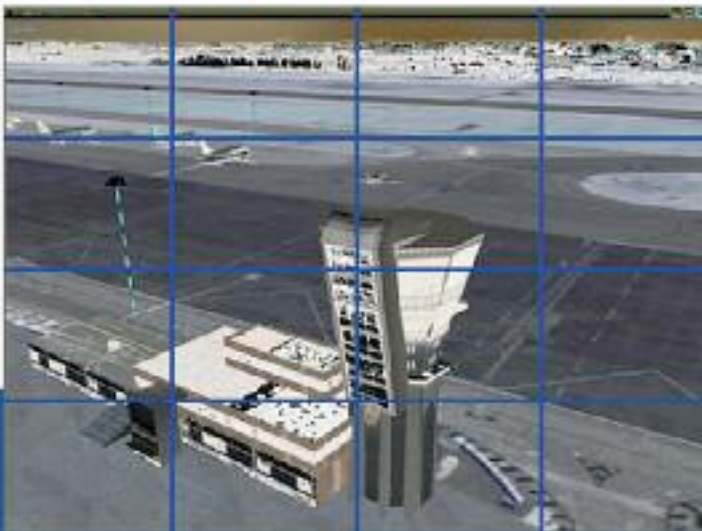
Una classifica della rivista Jed (Journal of Electronic Defense) sulle prime 20 industrie nel mondo che operano nel campo della Difesa Elettronica pone al quarto posto l'Eletttronica SpA, che ha fornito oltre 2.500 sistemi a forze armate di 28 nazioni nei 5 continenti al fine di anticipare e neutralizzare le minacce in continua evoluzione tecnologica. Eletttronica S.p.a. è stata fondata nel 1951 (ha quindi da poco compiuto 60 anni) ed è una delle poche società dedicate alla progettazione, sviluppo e produzione di sistemi e apparati di difesa elettronica. L'ingegnere Enzo Benigni (foto), Presidente e Amministratore Delegato della Società, tiene ad evidenziare che, ogni prodotto di Eletttronica SpA copre, con una forte spinta verso l'eccellenza specifiche esigenze: sorveglianza Esm (Electronic support measures); Elint (Electronic intelligence) e allarme da minaccia Radar (Radar warning receivers); sistemi attivi o di contromisura Ecm (Electronic countermeasures) e SJ (Support jammers). Questi ultimi sono tra i prodotti più avanzati a livello mondiale, una tecnologia allo stato dell'arte in grado di realizzare sub-componenti quali trasmettitori, memorie e ricevitori allo stato solido.

L'ingegnere Enzo Benigni (foto), Presidente e Amministratore Delegato della Società, tiene ad evidenziare che, ogni prodotto di Eletttronica SpA copre, con una forte spinta verso l'eccellenza specifiche esigenze: sorveglianza Esm (Electronic support measures); Elint (Electronic intelligence) e allarme da minaccia Radar (Radar warning receivers); sistemi attivi o di contromisura Ecm (Electronic countermeasures) e SJ (Support jammers). Questi ultimi sono tra i prodotti più avanzati a livello mondiale, una tecnologia allo stato dell'arte in grado di realizzare sub-componenti quali trasmettitori, memorie e ricevitori allo stato solido.



ARGO

SIMULATORE ATC



ARGO è un complesso modulare di simulazione didattica e/o di allenamento ATC, composto da diversi moduli funzionali, integrabili o separabili a discrezione.

I moduli, ciascuno indipendente ma integrato al sistema, realizzano le funzioni emulative di scenario di traffico e di ambiente aeroportuale (TOWERSIM), di rotta (SINAER), presentazione radar di avvicinamento e di area (POLIFEMO), di radar di precisione (OCA Trainer).

Il sistema ARGO è interrelato con dei programmi satellitari.

PROGRAMMA STRUTTORE

PROGRAMMA COMANDI-PILOTA

PROGRAMMA TOWER

PROGRAMMA EDITOR

ITC Consulting

Via Cherubino Wolpert, 76
00128 Roma

Tel. +39 06-5374365

Fax +39 06-50799834

e-mail itcconsulting@iuhwpaenet.it

Le origini del radar di G.P. Canham

“Historia breve de li messeri Watson-Watt et Appleton li quali messeri con altri pochi homini de scientia, per molto di loro ingegno, nascere fecero et crescere lo RADAR in Britannia”

Così forse avrebbe incominciato questo scritto aneddoticamente un italico cronista del trecento. Noi incominceremo, invece, da una situazione fattuale. Al sopraggiungere della seconda guerra mondiale, la difesa aerea del territorio si basava su di una componente attiva scoperta mediante aerofoni dei velivoli nemici in avvicinamento, ricerca visiva di giorno e con proiettori di notte, armi contraerei, velivoli da caccia e di una parte passiva (mimetizzazione, oscuramento, sirene d'allarme, palloni frenati e ricoveri). Quasi tutti i Paesi, anche quelli di buon livello tecnologico, erano ancorati a tali sistemi. Un solo paese, invece, per le intuizioni ed il fattivo impegno dell'Air Chief Marshal Sir Hugh Dowding, fu in grado di creare, in tempo sufficiente, un sistema di difesa aerea senza uguali al mondo. Il nuovo complesso comprendeva piloti, specialisti, ausiliarie, velivoli, una nuova diavoleria poi chiamata RADAR, centri di comando e controllo, Corpo degli osservatori, artiglieria contraerei, sirene d'allarme. Lungi dal voler trattare compiutamente argomenti noti anche ai sassi, questo modesto scritto vuole solo ripercorrere alcune vicende, forse poco note, della nascita del radar di scoperta e della sua integrazione nel sistema di difesa aerea inglese. Così, in tono discorsivo, solo come curiosità storica e senza pretese scientifiche. Dalla metà degli anni venti erano state sviluppate due teorie sui metodi di difesa delle Isole Britanniche da attacchi aerei. La prima era puramente difensiva: bisognava attendere l'arrivo dei bombardieri nemici ed attaccarli. Era però impossibile predire dove, quando ed a quale altezza, essi si sarebbero presentati. L'unica possibilità di intercettarli risiedeva nel mantenere più pattuglie di aeroplani da caccia continuamente in volo. Questo metodo avrebbe però richiesto un numero proibitivo di piloti e di aeroplani ed anche così non sarebbe stata garantita una protezione adeguata. Da qui la necessità di possedere uno strumento che rendesse possibile la scoperta lontana degli incursori. La seconda teoria, propugnata da Lord Trenchard, il “padre” della R.A.F., sosteneva che l'attacco fosse, invece, la migliore forma di difesa.

Entrambe le teorie furono messe in pratica nel corso di fasi diverse della seconda guerra mondiale. Ora torniamo al RADAR, anche se dobbiamo rifarci ad eventi lontani nel tempo. Tutti sappiamo cos'è un tubo catodico e, pertanto, non annoierò nessuno scrivendone. Orbene, nel 1922 un grasso ed occhialuto scozzese che di nome faceva Robert Watson-Watt e di professione era scienziato, venne a sapere di un tipo di tubo catodico modificato, sviluppato da colleghi americani, e seppe pure che due di queste meraviglie erano giunte in Inghilterra. Egli fu in grado di venire in possesso di uno dei tubi, mentre l'altro andò al dott. E. V. Appleton, docente a Cambridge. Entrambi gli scienziati iniziarono subito studi ed esperimenti, anche se il tubo catodico non era una realizzazione nuova. Era stato, infatti inventato dal Prof. Ferdinand Braun, tedesco, nel 1897 ed il suo conterraneo Christian Hulsmayer, nel 1904, aveva ottenuto un brevetto (inglese) per un apparato che, basato sul tubo catodico, rilevava la presenza di un oggetto metallico di certe dimensioni. Fu il dott. Appleton a registrare il primo grosso successo: riuscì infatti a misurare lo “spessore” della ionosfera facendo “rimbalzare” onde radiomagnetiche fino al suo limite superiore. Un passo fondamentale verso la realizzazione di uno strumento di scoperta. Il problema dell'avvistamento lontano di velivoli in avvicinamento era però ben lungi dall'essere risolto.

Le manovre condotte dalla R.A.F. nell'agosto del 1934 ancora una volta misero in luce la debolezza del sistema di avvistamento precoce. Gli incursori erano preannunciati da aerofoni rudimentali e “tracciati” dalle capacità visive ed uditive del personale del Corpo degli osservatori. Per quanto tempestiva fosse l'informazione, essa era ben poca cosa e non permetteva alla caccia di partire su allarme in tempo utile per intercettare le formazioni nemiche prima che esse raggiungessero l'obiettivo. Già si avvertivano lontani venti di guerra e qualcuno, nelle alte sfere, si diede una mossa. Fu interessato mister A. P. Rowe del Direttorato ricerche del Ministero dell'Aeronautica.



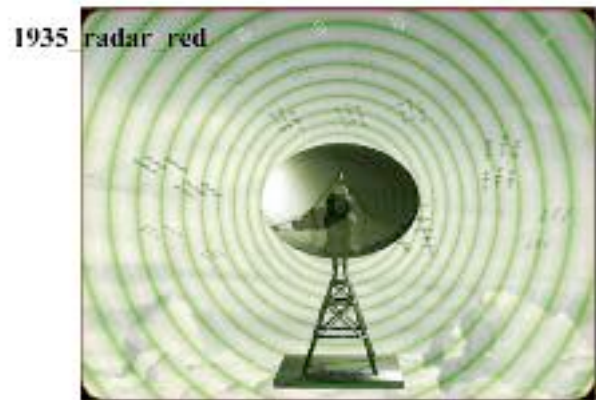
R. Wattson-Watt



E.V. Appleton

Questi incominciò febbrilmente a cercare una “chiave” per la soluzione del problema. Uomo ostinato, cercò diligentemente tra migliaia di fascicoli e di pubblicazioni e, anzi, fece qualcosa in proprio, ma senza risultati. Alla fine, sconsolato, stilò un accurato rapporto per il suo capo, Mr. Wimperis, rapporto che concludeva: “A meno che la scienza non trovi metodi innovativi per eliminare le deficienze della difesa aerea, si può affermare che ogni guerra combattuta entro i prossimi dieci anni sarà perduta”. Mentre in Inghilterra accadevano queste cose, anche i tedeschi lavoravano su apparati radio-magnetici di scoperta. Piuttosto ironicamente viene da osservare che tutto quell'affannarsi si sarebbe evitato se inglesi e tedeschi si fossero ricordati del già menzionato brevetto inglese del 1904 ottenuto da Herr Hulsmeyer. E c'era d'altro. Nel giugno del 1932, le Poste inglesi avevano inviato agli organi governativi un rapporto con il quale si segnalava che gli aeroplani interferivano con i segnali radio e li rimandavano. Il rapporto - quando si dice il caso! - era vidimato dal noto scienziato Watson - Watt. Con ormai poche speranze, Mr. Wimperis si rivolse a questa mente fervida dicendo che, pur di risolvere il problema, avrebbe accettato tutto e, celiando, aggiunse: “anche il raggio della morte, se del caso”. Nel frattempo, il controllo scientifico della difesa aerea fu affidato ad una commissione presieduta da Sir Henry T. Tizzard. Nel corso della prima riunione (gennaio 1935) Watson-Watt disse flemmaticamente, tra il divertito stupore degli astanti, che si doveva rinunciare al ... raggio della morte ma che, per la scoperta lontana, aveva delle buone idee, tutte basate sugli esperimenti di Appleton sulla ionosfera e sul rapporto delle poste, documento che forniva le prove che gli aeroplani riflettevano le onde radio. Un tubo catodico opportunamente collegato ad altre apparecchiature avrebbe prodotto la magia di segnalare la distanza e la quota di oggetti volanti. Per dare solide basi scientifiche ai propri convincimenti, Watson - Watt, il 12 febbraio del 1935, presentò uno studio intitolato “Detection and location of aircraft by radio methods”, sollevando entusiasmo tra i professionisti della difesa aerea e resistenze da parte di coloro che erano riluttanti di fronte alla spesa. Salomonicamente, Sir Dowding dispose che, prima di decidere, si doveva accertare se il sistema funzionasse. Si stabilì così di dare una dimostrazione per il 26 febbraio. Colloqui informali continuarono poi nell'interno di un club esclusivo, di fronte a boccali di un ottimo “stout”. Il 26 febbraio successivo una roulotte rimorchiata da una vecchia automobile si fermò presso un'alta antenna, in un campo non lontano dall'abitato di Daventry. Su tale punto incrociava su e giù un vecchio bombardiere il cui equipaggio era ignaro delle ragioni di un volo così tedioso. Nella roulotte erano Watson - Watt, il suo assisten-

te Mr. Wilkins, l'ostinato Mr. Rowe ed un certo Mr. Dyer. Essi, con gli occhi fissi ad uno schermo luminescente, ascoltavano il rumore del bombardiere in avvicinamento. Una macchiolina verde sullo schermo divenne sempre più grande, quindi incominciò a rimpicciolirsi mentre il rumore si affievoliva sino a svanire del tutto. E un'altra volta. Ed un'altra ancora. Quattro uomini avevano tra le mani lo strumento che avrebbe potentemente contribuito a far vincere alla R.A.F. la battaglia d'Inghilterra. Il 12 maggio, in gran segreto, veniva aperta la prima “Stazione di ricerche sulla ionosfera”, nel Suffolk. Qui Mr. Wilkins ed il collega Mr. Bowen, fedeli al britannico: “Try, try and try again”, senza posa conducevano esperimenti per migliorare la portata del radar di avvistamento. Per settembre (1935) essi potevano già “vedere” un aeroplano a 58 miglia dalla costa.



Furono intanto installate tre postazioni radar, le prime di un sistema denominato “Chain Home” che, pur incompleto, costituiva la base nuova della difesa aerea. I risultati delle varie prove erano incoraggianti: formazioni di 6/10 velivoli furono tracciate a circa 100 miglia, ad una quota di diecimila piedi. Dai calcoli della R.A.F. appariva che, per una copertura completa, sarebbero state necessarie ventuno postazioni. I funzionari del Tesoro furono scandalizzati ma Mr. Watson - Watt ricorse perfino a Winston Churchill (non ancora “premier”, ma ascoltato uomo politico) e la copertura finanziaria fu garantita. Il sistema, ancorché allo stato embrionale, venne provato attraverso le manovre aeree del 1937. Con le postazioni radar che erano già cinque e l'intervento dei nuovissimi caccia “Hurricane” i risultati furono ottimi. La manovra consentì perfino di stimare le perdite (10%) di un avversario che fosse stato in grado di realizzare attacchi giornalieri con un totale di 200 velivoli. Siamo ormai nel 1939. Celate o palesi, minacce di guerra tristemente aleggiano per i cieli europei. Ma resta ancor tempo per tre operazioni che oggi si definirebbero di “ELINT” o “intelligence elettronica”.

Udite questa. A maggio del 1939, un grosso dirigibile tedesco equipaggiato con un gran numero di ricevitori ad alta frequenza e con operatori capeggiati addirittura dal generale Martini, capo delle comunicazioni della Luftwaffe, volò verso l'Inghilterra tenendosi poi al largo della costa Est, spesso occultato dalle nubi. Scopo del volo era di "interrogare" il sistema di difesa inglese. Martini aveva speso una cospicua parte del proprio tempo nel campo delle comunicazioni e dello sviluppo del sistema radar tedesco. Egli era ora ben certo che se il sistema radar non fosse stato intercollegato mediante un'impeccabile sistema di comunicazioni, la sua efficacia sarebbe stata discutibile. Con il "trucco" del dirigibile egli si proponeva di conoscere come la catena radar britannica fosse integrata nel sistema di difesa. Il dirigibile tedesco procedé verso Nord e fu captato dai radar di Canewdon e di Bawdsey. In alcuni momenti il dirigibile, nelle nubi, sorvolò perfino la terraferma, ma gli operatori britannici non lanciarono alcun segnale di avvertimento. Se lo avessero fatto, avrebbero rivelato ai tedeschi di essere stati visti sul radar. Pochi giorni dopo fu eseguita, da parte tedesca, un'operazione più impudente. Il radar di Bawdsey avvistò una formazione di più di 50 aeroplani diretta verso l'Inghilterra. Giunta a sette miglia dalla riva, la formazione invertì la rotta, tornando in Germania. Anche stavolta, pur ipotizzando un possibile attacco improvviso, nessun inglese si fece vivo, lasciando irrisolti i dubbi tedeschi. Il dirigibile tedesco volò ancora fino alle coste inglesi. Il generale Martini voleva assolutamente conoscere lunghezze d'onda, potenza e posizione di ogni emittente ad alta frequenza. Ma anche in questo caso tutti tacquero. Il 3 agosto, verso le 16, il dirigibile uscì casualmente dalle nubi e fu avvistato sia dalla Guardia costiera che da due aeroplani da caccia in crociera di vigilanza. Come al solito, le stazioni radio-radar inglesi rimasero mute. Il giorno successivo il "Daily Telegraph" pubblicò la notizia di un dirigibile tedesco che aveva sorvolato la costa inglese. I tedeschi smentirono, ma in effetti, mentirono. Gli inglesi furono anche fortunati: se il dirigibile tedesco si fosse fatto vivo il 6 agosto, invece che qualche giorno prima, sarebbe caduto nel bel mezzo di una grande manovra di difesa aerea e, forse, il risultato della sua missione sarebbe stato diverso. Ma siamo al precipizio. All'alba del primo settembre, Hitler da inizio all'invasione della Polonia. Il giorno 3 settembre, scaduto l'ultimatum presentato al governo tedesco da quello britannico, la guerra è ufficialmente iniziata. La grande creatura di Sir Hugh Dowding, alla costruzione della quale Watson-Watt, Appleton ed altri "homini de scientia" avevano così validamente contribuito, è pronta ad operare.

RECENSIONE

Terrorismo aereo e prevenzione

Il volume è frutto di una documentata analisi sul complesso scenario degli attentati terroristici, che vedono da alcuni decenni l'impiego del mezzo aereo strumento "privilegiato" per l'altissima potenzialità lesiva e che hanno avuto l'apice con la tragedia dell'11 settembre 2011. L'autore, partendo dalla descrizione delle basi storiche, sociologiche e psicologiche del terrorismo, in particolar modo di quello suicida, estende la sua analisi alla normativa internazionale e alle forme di prevenzione che i Governi hanno adottato. La descrizione (sintetica per ovvi motivi di riservatezza) del Programma Nazionale di Sicurezza e della organizzazione creata per assicurare l'incolumità dei passeggeri, degli equipaggi, degli operatori aeroportuali e delle infrastrutture, soddisfa comunque gli interrogativi che il lettore si pone ogni volta che si accinge ad intraprendere un viaggio in aereo.

Di grande interesse e con spunti innovativi è la descrizione della dinamica dell'attentato alle Torri Gemelle, evento che ha cambiato, più profondamente di quanto possa sembrare, la nostra vita e imposto nuove strategie di risposta al terrorismo. L'appendice del volume completa il lavoro, riportando alcune interviste rilasciate da persone esperte del settore aeronautico, con opinioni, in qualche caso dissimili, ma tutte convergenti sull'importanza delle azioni preventive e sulla necessità di un accurato scambio di informazioni per contrastare la minaccia del terrorismo aereo.

Aldo Cagnoli è pilota di linea, attualmente impiegato su velivoli wide body-B 777. Laureato in sociologia, è iscritto all'albo dei pubblicisti giornalisti ed è autore di diversi articoli storico-politici e di attualità sui temi legati soprattutto al terrorismo aereo.



Difendiamo la lingua italiana di Antonio Pelliccia

Per la seconda volta nella città di Dante Alighieri, nell'Istituto che dovrebbe essere la massima espressione della cultura militare aeronautica italiana è stato organizzato un convegno dal titolo inglese, annunciato con manifesti e locandine in inglese, con relazioni piene di termini anglosassoni e con qualche locuzione italiana astrusa come "pianta capacitiva della difesa" (probabilmente un'arbitraria e derisibile traduzione di una locuzione americana). La prima volta criticai severamente questo malvezzo in un articolo che ritengo opportuno, anzi necessario ripubblicare, aggiornandolo, data l'importanza della questione, con la speranza che stavolta i capi responsabili della forza armata ne terranno conto. Due anni fa l'On. Paola Frassinetti vice presidente della Commissione Cultura della Camera, presentò in Parlamento un disegno di legge per l'istituzione di un "Consiglio Superiore della lingua Italiana". Una importante iniziativa per difendere la lingua italiana che, purtroppo, finora non ha avuto seguito. In diverse occasioni negli anni passati, nel ricercare un orientamento dottrinale adeguato alla situazione politico-militare e ai mezzi allora disponibili, osservai che la ricerca era ostacolata dal nominalismo crescente nel campo degli studi strategici e dalla proliferazione degli eufemismi, degli aggettivi e attributi affibbiati alla guerra e alla strategia. Nel tempo il fenomeno si è diffuso anche perché è dovuto in parte al progresso scientifico che porta con sé la necessità di inventare nuove parole e nuovi modi di dire. In Italia hanno peggiorato la situazione in maniera preoccupante la traduzione

dall'inglese, a volte frettolosa e non sempre fedele e corretta, e il fenomeno segnalato da F. Varola per cui una parola nel transitare da una lingua all'altra tende a modificare il significato originario e, a volte, a capovolgerlo. Termini che hanno un significato inequivocabile, come "comando", per esempio, sono stati resi contorti e astrusi aggiungendo ad essi aggettivi oppure integrandoli con sostantivi sostitutivi. O come "controllo", un francesismo diventato nello stesso tempo comando, potere, verifica. Tant'è che non sempre la stessa locuzione "comando e controllo" è intesa correttamente: nel linguaggio comune è diventata un'abitudine parlare di comando e controllo quando si vuol fare riferimento a una organizzazione di comando qualsiasi. Mentre la locuzione si riferisce a due tipi di comando, cioè a due modi diversi di dirigere, coordinare e verificare. Il pri-

mo può essere pieno (dall'inglese "full") e significa autorità di prendere decisioni o di dare ordini in tutti i campi della sfera militare. Oppure può essere "operativo" con lo stesso significato ma con l'esclusione del campo amministrativo e logistico. Il controllo, invece, è un'autorità delegata a fare eseguire decisioni e ordini di un superiore gerarchico. Ne consegue che nella NATO (dove la locuzione è stata inventata) quando la si usa si vuol indicare chi comanda e chi è delegato a comandare. È una distinzione che si rese necessaria in seguito alla determinazione dei governi alleati di non rinunciare alla propria autorità sulle questioni amministrative, logistiche, addestrative e informative concernenti le proprie forze militari assegnate alla NATO. In altri parole essa fu escogitata per consentire di delimitare chiaramente

poteri e responsabilità dei comandanti NATO ai vari livelli. Una parola che sta diventando sempre più diffusa è "assetto" dall'inglese "asset" che, secondo il Thesaurus, è un neologismo derivato dal francese "Assez" che indica quantità e come tale è usato ("Gli assetti dell'Aeronautica"). Oppure come il francesismo "supporto" in luogo di sostegno, "proiezione delle forze o di potenza", traduzione dell'americano power projection che per l'U.S. Army è il "rapido invio di una consistente forza terrestre in una data regione dove sono stati predisposti adeguati sostegni logistici", "core mission", "core business", "end State", "situational awareness". E così via. Gli articoli pubblicati nel N. 5-2009 della Rivista Aeronautica sono pieni di questi anglicismi e gli autori sono ufficiali dell'Aeronautica Militare che ricoprono

incarichi importanti in Italia e all'estero e due giornalisti. Il generale Roberto Comelli ha costatato che un collega inglese ha denunciato la confusione generata dal sistematico ricorso al linguaggio specialistico e dall'uso di tecnicismi da parte degli "aeronautici" e ha concluso di essere ragionevolmente certo che il problema esista anche da noi. È vero, esiste e non è nuovo. L'ho denunciato diverse volte in tutte le sedi, in particolare in un articolo in cui citai il Foglio d'ordini N.19 del 1926 (art. 3) che recita: "Il Ministero dell'Aeronautica ha determinato la compilazione di un vocabolario tecnico aeronautico, nel quale siano raccolti i vocaboli e le espressioni più adatte per la nomenclatura italianamente esatta di tutti i ritrovati della scienza, per la maggior parte dei quali invece sono ora adoperati vocaboli od espressioni di origine straniera, o addirittura trasportati in-



tegralmente da una lingua all'altra; mentre la grande ricchezza del nostro idioma consente indubbiamente di sopprimere alle nuove necessità senza bisogno di ricorrere a lingue straniere." Il generale Amedeo Mecozzi sostenne con entusiasmo la decisione ministeriale e dette un primo contributo con un articolo del gennaio 1927 nel quale affermò che l'armata dell'aria era la più infestata dalle voci straniere o bastarde. Aggiungeva: "...è doveroso difendere il linguaggio dall'intrusione di modi stranieri o scorretti o bastardi, tal dovere maggiormente incombe su noi militari. In un organismo militare è incomprendibile la mancanza di uniformità e di precisione nelle denominazioni ed espressioni di cose, di atti, d'idee." Purtroppo fu il solo a sostenere l'iniziativa e a dare il suo contributo coniando il vocabolo aliante. Nel 1964 il Registro Aeronautico Italiano pubblicò la Terminologia Aeronautica, redatta preminentemente da ufficiali dell'Aeronautica, che realizzò in parte la decisione ministeriale di quaranta anni prima. Negli anni Sessanta- Settanta provò l'ottimo direttore della Rivista Aeronautica, Antonio Duma, a promuovere la compilazione di un dizionario aeronautico ma l'opera fu interrotta dalla sua cessazione dall'incarico. Comelli si è chiesto anche come mai l'Aeronautica non sentisse il bisogno di "formalizzare" una dottrina nazionale sul potere aereo e ha condiviso la presunta motivazione di base che non se ne sentiva la necessità. Non è vero: se ne sentiva la necessità, eccome!. Negli anni Sessanta non accettammo supinamente l'ATP 33 (dove P sta per Procedures e non Publication), ma segnalammo alla NATO alcuni errori concettuali in essa contenuti che, tra l'altro indussero il compilatore del Nomenclatore Militare dell'Esercito Italiano a definire le operazioni di contraviazione come "supporto aerotattico alle operazioni terrestri". Inoltre ci adoperammo per definire una dottrina di guerra aerea nazionale, spinti dal ricordo di quella contenuta nella Direttiva A.2 dello stato maggiore, del 1936. Tra le altre iniziative vi fu quella di coinvolgere il generale Mecozzi che scrisse due interessanti direttive nel 1968 che, purtroppo, non ebbero seguito (furono pubblicate dalla Rivista Aeronautica qualche anno fa). Per quanto riguarda il Potere aerospaziale, in quasi tutti gli articoli sono riportate definizioni di autori stranieri inadeguate e inaccettabili. A cominciare da quella adottata dall' European Air Chief Conference nel 2001: "Il Potere Aereo è la capacità di proiettare (sic!) e impiegare la forza militare in cielo e nello spazio oppure attraverso una piattaforma aerea o un missile operante sopra la superficie terrestre "per finire a quella riportata con grande evidenza a pag. 169 della Rivista che recita: "Il potere aereo è la capacità di proiettare potenza o influenza (sic!) attraverso l'uso dell'aria o dello spazio per conseguire obiettivi strategici,



operazionali o tattici. In merito mi limito a osservare che non si può fare una cosa con la sola capacità, senza averne anche la facoltà e viceversa. È lapalissiano. Qualche anno fa suggerii la seguente definizione, semplice, lineare e linguisticamente corretta: il potere aereo è la facoltà e la capacità di impiegare le forze aeree per contribuire al conseguimento dei fini della politica in pace e in guerra. Infine ritengo altrettanto evidente che è il potere aereo che ha influenzato la storia di questi ultimi cento anni e non viceversa. Per quanto riguarda la dottrina, sulla Rivista è stato fatto riferimento a molti documenti anglosassoni e NATO ma è stato trascurato il più interessante: il NADC-184 dell' Air Defence Committee che ho esaminato a fondo nel passato. In esso sono descritte le caratteristiche, le capacità, le limitazioni del potere aerospaziale, le operazioni, il processo di pianificazione e l'uso militare dello spazio. In questo documento vi sono quattro novità importanti: il riconoscimento che le tre forze armate hanno caratteristiche distinte, specifiche e differenti applicazioni nei tre ambienti operativi e perciò ciascuna ha la propria dottrina di guerra (da qui la difficoltà di definire una dottrina comune). La sparizione dell'aggettivo tattico applicato alle forze e alle operazioni aerospaziali da me auspicata da quarant'anni. Il riconoscimento delle operazioni aerospaziali indipendenti nell'ambito di un concetto strategico interforze e l'attribuzione al potere aerospaziale dello status di strumento politico-militare per eccellenza. Infine la priorità assegnata alla conquista del "necessario controllo dell'aria e dello spazio" nelle operazioni militari e l'affermazione che l'impiego del potere aerospaziale a livello tattico-terrestre produce soltanto effetti locali e brevi. Non v'è dubbio che l'impiego delle forze aerospaziali, o la minaccia d'impiegarle, ha dato maggior valore ed efficacia ai concetti di dissuasione e alla diplomazia cosiddetta coercitiva sotto forma di azioni aeree preventive e punitive, nei casi in cui si vuole prevenire che uno Stato, potenzialmente aggressore, consegua una capacità militare troppo pericolosa per gli Stati limitrofi. In poche parole il potere aerospaziale è diventato lo strumento principale della politica. Ma di questo non si è parlato sulla Rivista, ma spero che se ne parli nei prossimi convegni (non accada che resti fine a se stesso, come avvenne con il Congresso internazionale sulla vita e le opere di Douhet, che organizzai nel 1986 e che non ebbe seguito). In conclusione perseguiamo lo sviluppo della "cultura aerospaziale", come ha auspicato il capo di stato maggiore, generale Tei, nello stesso numero della Rivista, e come ci siamo adoperati finora noi della vecchia generazione, con gli scritti e con le iniziative; facciamo pure tesoro dei contributi di pensiero stranieri, ma evitiamo l'imbarbarimento della nostra lingua.

Settantesimo e Cinquantesimo dall'ingresso in Accademia Aeronautica: 1942 - Corso Aquila II • 1962 - Corso Aquila III



Aquila, ad astra audacter!: il motto che ha stimolato e stimola lo spirito di audacia e fratellanza degli appartenenti alle cinque generazioni di corsi Aquila (1923, 1942, 1962, 1981, 2000).

Il Corriere dell'Aviatore, quale strumento divulgativo dell'Associazione Ufficiali dell'Aeronautica, intende consolidare l'iniziativa di dedicare annualmente articoli ed immagini alle generazioni di ufficiali che oltre ad aver sperimentato un proprio spirito di fratellanza, maturato negli anni della formazione accademica, si tramandano valori morali e militari, di generazione in generazione, fra gli appartenenti ai corsi con identico nome nella tradizionale sequenza alfabetica. L'anno 2012 assume un significato particolare per i Corsi Aquila della seconda e terza generazione, per i quali ricorre rispettivamente il Settantennale ed il Cinquantennale. Cominciamo con il Corso del 1942 sulle vicissitudini del quale merita citazione il seguente stralcio di un discorso del Generale Mario De Paolis (Capo Corso) pubblicato sul sito dell'Associazione Corsi Aquila.

È il 12 ottobre 1942 e presso la Reggia di Caserta, dove l'Accademia Aeronautica era sita, giungono i primi allievi che formeranno il corso Aquila II, protagonista di un'avventura che esula la vita accademica. La guerra che stravolse e distrusse il mondo tormentò anche gli allievi dell'Accademia Aeronautica che come girovaghi attraversarono l'Italia in cerca di una sede sicura nella speranza di poter coronare il sogno di Icaro. "La vita proseguì un giorno uguale all'altro, anacronistica, allora più che mai, in quella sua forma cristallizzata dal tempo... poi il "Palazzo" colpito subì una scossa e con essa vennero i primi dubbi, i primi timori, le prime voci di "esodo verso il nord" sono queste le parole di un allievo del glorioso corso dalle quali traspare l'ansia di un futuro incerto con un'unica certezza l'ordine di partenza per Forlì. La sconfitta, la permanenza inerme a Forlì, lontani dalla guerra e dall'agognato volo spinsero gli allievi a fuggire verso il Nord od il Sud ognuno per la propria strada seguendo i propri desideri... La vita dell'Accademia Aeronautica si ritrovò di nuovo unita a quella della Accademia Navale a Brindisi (nel Collegio Navale N. Tommaseo v.fig.). Gli allievi vestiti d'azzurro si ritrovarono nella bianca uniforme abituandosi a nuovi ordini a nuove consuetudini estranee alla vita della splendida "reggia"... in un clima di caparbio spirito di corpo e di reciproco rispetto ed ammirazione si perpetuò la convivenza tra gli allievi "dell'aria" e quelli "del mare" sino a quando un altro viaggio portò tutti da Brindisi al "Penitenziario" nuova sede dell'Accademia sull'isola di Nisida. Alla fine l'inappagato sogno di librarsi nell'aria senza peso trovò, dopo lunghi anni di attesa, la sua realizzazione se pur soltanto in minima parte. "Per i petti spogli dalle nostre giubbe stava in attesa un'aquila senza testa, capace sola di ostentare due ali inanimate, tenute su da una fiaccola destinata appena a fare luce su un cammino ancora lungo e pieno di oscurità". Dei 245 allievi ammessi al Corso Regolare soltanto 46 furono nominati Sottotenenti Piloti dopo tutte le peripezie della lunghissima avventura vissuta fino al desiderato primo volo.



In questo numero si propongono inoltre alla lettura brevi note biografiche dedicate ad ufficiali dell'Aquila II che hanno vissuto esperienze di maggiore evidenza e che ovviamente non sono più in servizio, ma vivono intensamente lo spirito della socialità aeronautica (Generali di Squadra Aerea: Bartolucci, De Paolis e Pelliccia). Nelle successive pubblicazioni si darà spazio al Cinquantennale dell'Aquila III.



Il Generale Lamberto Bartolucci

Nasce a Orbetello (GR) il 21 giugno 1924; entrato nel 1942 all'Accademia Aeronautica quale allievo del Corso Aquila 2°, successivamente all'8 settembre partecipa alla Guerra di Liberazione con il movimento militare clandestino della Resistenza; alla fine della guerra rientra in Accademia, che era stata ricostituita provvisoriamente a Brindisi. Conseguisce il brevetto di osservatore a Frosinone nell'aprile del 1947, quello di pilota di aeroplano a Gioia del Colle nel novembre 1948 e nel 1949 quello di pilota militare a Lecce. Nel settembre del 1950 è stato assegnato al 5° Stormo, 101° Gruppo, 208^a Squadriglia, della quale nel 1953 assumerà il comando. Nel 1955, capitano, viene inviato negli Stati Uniti per frequentare il corso di istruttore di tiro e di aerocooperazione alla fine del quale assume l'incarico di capo Ufficio Operazioni del 101° Gruppo e di comandante della 211^a Squadriglia. Promosso maggiore, nel 1961 ha la responsabilità del programma dell'addestramento iniziale dei piloti di F-104G. Successivamente è stato presso l'ufficio operazio-

ni della 3^a Aerobrigata, comanda il 132° Gruppo e dal 1965 il reparto volo della 3^a Aerobrigata. Nel 1967 viene trasferito al 4° Reparto dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, che lascia nel 1969 per assumere l'incarico di vice comandante del 36° Stormo con il grado di colonnello, divenendone comandante l'anno successivo. Dopo l'incarico di capo del 3° Ufficio del 3° Reparto dello Stato Maggiore, viene promosso generale di brigata aerea e assume il comando del 3° ROC fino al 1974, quando diviene capo del 3° Reparto dello S.M.A.; promosso generale di divisione aerea assume il Comando trasporti e soccorso aereo, per diventare Ispettore dell'ITAV nell'agosto 1976. Dal 2 aprile 1980 al 13 ottobre 1983 è stato Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica. È stato Capo di Stato Maggiore della Difesa dal 13 ottobre 1983 al 9 gennaio 1986. *Nella foto il Gen. Bartolucci appena atterrato a Pratica di Mare, da Torino, con il primo Tornado consegnato al Rep. Sperimentale AM il 3 marzo 1981.*



Il Generale Mario De Paolis

Nasce a Civitavecchia il 28 gennaio 1924. Dopo aver frequentato la Scuola militare di Roma e l'Accademia Aeronautica con il corso Aquila 2°, con una interruzione durante la quale ha partecipato alla Guerra di Liberazione, è stato nominato Sottotenente nel luglio 1947. Ha frequentato i corsi di specializzazione per istruttore di volo senza visibilità su aviogetti in Germania (1955) e sul velivolo TF-104F in Germania (1960); il corso di Stato Maggiore Interforze (1960); i corsi Inferiore e Superiore della Scuola di Guerra Aerea (1959-1969); il NATO Defence College a Parigi (1966); il Centro Alti Studi Militari (1970-71). È stato, tra l'altro, istruttore presso la Scuola di volo di Amendola (1955-56); comandante del 9° Gruppo della 4^a Aerobrigata, primo reparto italiano ad essere dotato di F-104G (1962-64); comandante del 36° Stormo; comandante del 3° ROC (1972-73); capo del 5° Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica (1969-70), comandante dell'Accademia Aeronautica (1975-77); Direttore Generale per il personale militare dell'AM (1977-79); comandante della 2^a Regione Aerea (1979-80); Capo di Gabinetto del Ministro della Difesa (luglio 1980 -dicembre 1984), Direttore Generale dell'Aero Club d'Italia (gennaio 1985 -gennaio 1989). È insignito di Croce di Guerra al Valor Militare, Medaglia di benemerenza per i Volontari della Libertà, Medaglia, Mauriziana per 10 lustri di carriera militare, Cavaliere di Gran Croce OMRI. Dieci anni orsono (fine 2001) il Gen. De Paolis ha pubblicato un libro

Anniversari



dal titolo "Obiettivo mancato" nel quale racconta la sua esperienza di vita militare "sotto" la prima Repubblica. Un libro che Eugenio Scalfari, nella prefazione dedicatagli, fra tant'altro, così commenta: *L'interesse del libro si può dunque condensare in una domanda conclusiva: fino a che punto un servitore delle istituzioni deve essere impolitico e da quale livello non può più esserlo? La risposta dell'autore è chiara: deve esserlo fino al massimo livello, al di sopra del quale comincia la responsabilità politica. Ma qui si annida un'obiezione: se la strategia spetta ai politici e la sua messa in atto è di competenza dei funzionari (nel caso nostro degli ufficiali) non è indispensabile che questi ultimi condividano quella strategia e non siano portatori di una visione propria degli obiettivi da*

raggiungere? L'autore non si pone esplicitamente questa questione ma in realtà ne pone un'altra, alternativa: come si deve comportare un "commis" dello Stato di fronte ad una classe politica che non ha alcuna visione da attuare se non quella compromissoria di non turbare equilibri o interessi consolidati? De Paolis ravvisa questa lacuna al livello che lo ha direttamente coinvolto, che è quello dell'Arma nella quale ha operato; ma è evidente che il problema è più generale e riguarda nel suo complesso i rapporti fra la politica e la pubblica amministrazione. Problema antico e mai veramente affrontato in Italia, che ha portato all'indebolimento simultaneo sia della pubblica amministrazione sia dell'autorità politica, cioè in definitiva dello Stato.

Meritano infine citazione le parole scritte dal Gen. De Paolis nella conclusione del suo interessantissimo libro: *Comunque a sprone ed a sostegno di coloro ai quali è affidato il futuro dell'Arma Azzurra mi piace chiudere con una immagine, penso, suggestiva e stimolante. Per coloro i quali confidano nella forza delle loro idee, delle loro convinzioni e della loro volontà e che, pertanto, non accettano che nelle grandi vicende che si succedono nel tempo, coinvolgendo la loro identità e l'essenza della loro vita, siano la fortuna, il caso o le circostanze a decidere della loro sorte assicuro che aderendo al pensiero dell'anonimo filosofo io credo sempre più fermamente che «è lo spirito a muovere la materia; la storia è definita dalla volontà; i fatti sono effetti delle idee».*



Il Generale Antonio Pelliccia

Nasce a Santa Maria Capua Vetere (Ce) il 1° gennaio 1921; frequenta l'Accademia Aeronautica con il Corso Aquila II e, nominato sottotenente in SPE, presta servizio nel I Stormo Baltimore e nel 3° Stormo Caccia. Istruttore ed Esaminatore di volo per tre anni ha fatto parte dell'Air Training Advisory Group della NATO. Comandante del Gruppo di Standardizzazione Nazionale, Presidente del IV Gruppo di lavoro del Comitato Militare Tripartito e membro dell'Evaluation Team della NATO. Comandante della Scuola Volo Basico-Avanzata, è stato Vice Comandante del NATO Defence College. Decorato di medaglia al Merito di Guerra, di Medaglia d'oro di Lunga Navigazione e di Medaglia



Mauriziana, è Commendatore al Merito della Repubblica. Laureato in Scienze Aeronautiche è stato docente di Arte militare aerea negli istituti militari. Membro del Centro Studi Difesa dell'Università di Genova, della Associazione storici militari, della Consulta della Commissione Italiana di Storia Militare. Pioniere del Progresso Aeronautico, Socio onorario dell'Associazione Trasvolatori Atlantici, Vice Presidente dell'Associazione Nazionale Combattenti della Guerra di Liberazione.



Anniversari



Il Gen. Pelliccia è autore di varie, belle ed interessanti pubblicazioni, qui di seguito elencate, l'ultima delle quali (*Le Ali di Icaro*) è stata recentemente recensita: -*Il Dominio dello Spazio*, 1979. -*Nessuno è profeta in Patria*, 1981. -*Il Periodo Epico dell'Aeronautica*, 1985. -*La Regia Aeronautica*, 1992. -*Maresciallo dell'Aria Italo Balbo*, 1998. -*Giuseppe Valle, una difficile eredità*, 1999. -*Nel Segno dell'Aquila*, 2005. -*Origini e sviluppo aviazione militare*, 2008. -*Il mio otto settembre*, 2008. -*Giulio Douhet, La vita e le opere*, 2009 - *Nel Segno della Fenice*, 2010.



A onore del Corso Aquila II, e su segnalazione pervenuta dall'Aquila III, la Redazione del nostro Corriere è lieta di riportare notizia di una iniziativa recentemente presa dall'Ex Allievo Aquila II **Armando Rubini** che a Roma, in zona EUR, nel giardino antistante la Chiesa di S.Vigilio in Via Paolo di Dono, ha fatto erigere, nel 2011, una statua a celebrazione e ricordo della Madonna di Loreto, Patrona degli Aviatori.



L'evento, al quale ha partecipato una rappresentanza dell'Aeronautica Militare, è stato particolarmente seguito dalla comunità parrocchiale. Dopo la benedizione (officiante Don Michele Loda Cappellano dell'AM e dell'ANUA) del bel monumento, Rubini ha rivolto ai convenuti il proprio grato pensiero, con sentimenti di devozione alla Madonna.

In questi mesi ricordiamo...

Un po' di storia aeronautica a cura di Guido Bergomi

Nel mese di marzo

Primo servizio postale

17 marzo 1917: inizia il primo servizio internazionale di trasporto di posta tra Vienna e Kiev. Il velivolo utilizzato è un biplano Hansa-Brandenburg C 1, che era nato come bombardiere/ricognitore biposto ed impiegato come tale nella Prima Guerra Mondiale. Dotato di un motore in linea Austro-Daimler da 160 cavalli sviluppa una velocità massima di 140 Km/h. ed ha buone qualità di pilotaggio.



Ecco il Milleesette

11 marzo 1937: vola il prototipo del Cant. Z 1007. È un bombardiere trimotore che ha la caratteristica di essere costruito interamente in legno. Il prototipo è potenziato da tre motori Isotta Fraschini Asso XI RC da 840 cavalli che gli imprimono una velocità massima di



430 Km/h. È in grado di portare 800 Kg. di bombe ed ha una autonomia di 2800 Km. Verrà costruito soltanto in 34 esemplari, ma poi verrà seguito dalle versioni bis e ter molto migliori e che faranno un notevole servizio durante la Seconda Guerra mondiale. Di queste versioni verranno costruiti un totale di 587 esemplari.

Volo intorno al mondo

2 marzo 1949: un bombardiere quadrimotore Boeing B 50 conclude un volo senza scalo intorno al mondo. Partito e arrivato a Forth Worth nel Texas, il Lucky Lady, così è chiamato, impiega 95 ore ed un minuto, cioè circa quattro giorni ed usufruisce di 3 rifornimenti in volo effettuati sull'Africa occidentale, sul Pacifico e tra le Aways e gli Stati Uniti. Utilizza dei rifornitori KB29 muniti del nuovo sistema di rifornimento ad asta pilotata.



Il primo F.104 italiano

Il 2 marzo 1962 a Palmdale in California, viene effettuato il volo di consegna alla nostra Aeronautica del primo Lockheed F 104 G. Sarà l'unico velivolo costruito negli USA perchè, tramite un consorzio istituito per la costruzione in Europa di un caccia di elevate prestazioni, verranno prodotti in Europa circa 950 velivoli di quel tipo, cioè il 104 G, destinati a Italia, Belgio, Germania e Olanda.



Nel mese di aprile



Wright a Centocelle

15 aprile 1908: è la data del primo volo di Wilbur Wright nel prato di Centocelle, preso in affitto dopo aver contrattato l'acquisto del velivolo Flyer per le cifre di 25mila lire più altre 25mila per l'istruzione di un nostro pilota. Questi sarà il sottotenente di vascello Mario Calderara che, in solo quaranta voli per un totale di 6 ore, verrà abilitato dal Wright e potrà continuare l'attività di istruttore del tenente Savoia.

Lo Heinkel 280

2 aprile 1941: ai comandi di Fritz Schafer spicca il primo volo il bireattore Heinkel HE 280. È il primo bimotore a reazione a volare nel mondo ed è anche il pri-



mo vero caccia. Spinto da due HeS.8A da 585 Kg. di spinta può superare di poco gli 800 Km/h. Durante una prova comparativa con un Fw 190 dimostra di batterlo facilmente. Si prevede di armarlo con tre cannoni da 20 mm. Successive versioni dispongono di motori Junkers Jumo, armato di 6 cannoni e un carico di 500 Kg di bombe, ma viene costruito solo in pochi esemplari e praticamente non sarà mai impiegato realmente.



La N.A.T.O.

4 aprile 1949: viene firmato a Washington il Patto Atlantico. Stante le preoccupazioni di molte Nazioni occidentali riguardante il comportamento della Russia e paesi satelliti, specie dopo i fatti di Berlino che provocarono il famosissimo relativo ponte aereo, inizialmente tre nazioni, cioè gli Stati Uniti, la Gran Bretagna e il Canada, pensano di stilare un Patto dedicato alla difesa reciproca in caso di necessità. Si uniscono però altri stati (Francia, Italia, Portogallo, Paesi Bassi, Belgio, Lussemburgo, Danimarca, Norvegia e Islanda) che, in totale di dodici, firmano quel giorno il Patto di nascita della NATO (North Atlantic Treaty Organization). In seguito vi aderiranno molte altre nazioni.

Nasce il Falco

25 aprile 1956: inizia i collaudi l'Aviamilano F 8 L Falco del famoso progettista Stelio Frati. È un bellissimo aereo da turismo biposto costruito in legno con un motore Continental C 90 da 90 cavalli che si dimostra subito molto maneggevole e veloce, un vero piccolo caccia. Verrà costruito poi in varie versioni con motori più potenti, 135 cavalli, e parteciperà a numerose gare aeree piazzandosi sempre ai primissimi posti. Molto amato da piloti sportivi, si può dire che sarà l'antesignano di una fortunata serie di aerei culminata con il mitico SIAI SF. 260, ben conosciuto da moltissimi piloti militari di varie nazioni.





Il Generale Pilota Oronzo Lorusso, decorato “sul campo” con tre Medaglie d’Argento (1941, 1943, 1947) ed una di Bronzo al Valor Militare di Giovanni Battista Cersòsimo

Nato il 1° gennaio 1917 a Cisternino (BR), Oronzo Lorusso, dopo aver conseguito il Diploma Magistrale presso il Regio Istituto “Luigi Razza” di Taranto, il 21 dicembre 1938 è volontario nella Regia Aeronautica, quale Allievo Ufficiale Pilota di complemento.

Il 29 luglio 1939 è nominato “pilota d’aeroplano su apparecchio BA 25” e “pilota militare su apparecchio CRA” il 18 ottobre dello stesso anno.

Sotto la stessa data riceve la nomina a Sottotenente di complemento dell’Arma Aeronautica, ruolo naviganti ed è assegnato al 13° Stormo “Bombardamento”, allora dislocato sull’aeroporto di San Damiano Piacentino.

Il 19 febbraio 1940 è al 46° Stormo “Bombardamento” e l’8 agosto successivo al 165° Gruppo Autonomo “Bombardamento”.

“Mobilizzato in territorio dichiarato in stato di guerra e zona di operazioni” già l’11 giugno 1940, il 23 ottobre parte in volo da Catania, perché trasferito all’Aeronautica dell’Albania.

Il 20 gennaio 1941 rientra in volo da Tirana per rimpatrio e lo stesso giorno raggiunge l’aeroporto di Bari-Palese.

Con decorrenza 28 aprile 1941 è promosso Sottotenente il servizio permanente effettivo dell’Arma Aeronautica, ruolo naviganti, “per merito di guerra”.

Il 15 maggio successivo è assegnato al 46° Stormo “Bombardamento” e il 21 giugno è decorato dalla prima Medaglia d’Argento al Valor Militare “sul campo”, con la seguente motivazione “Capo equipaggio di velivolo da Bombardamento di provata capacità, partecipava ad importanti azioni di guerra, dimostrando sempre entusiasmo combattivo. Durante una rischiosa missione su munita base nemica, col velivolo seriamente danneggiato da granata, manteneva, con generoso sforzo, il suo posto di pattuglia fino al compimento del tiro. Costretto per le critiche condizioni del velivolo ad abbandonare la formazione, veniva attaccato ed inseguito da caccia avversaria che gli arrecavano ulteriori danni ed uccideva un membro dell’equipaggio. Infilte agli inseguitori due perdite, sfruttando l’estrema possibilità del velivolo, riusciva a raggiungere un campo avanzato in territorio nazionale portando in salvo l’equipaggio e la macchina,

magnifico esempio di ardimento, senso del dovere ed elevate virtù militari”. Cielo Sebenico 2 novembre 1940 (B.U. 1941 Suppl. 5 pag. 22). A questa prima decorazione al Valor Militare, segue una Medaglia di Bronzo al Valor Militare, “sul campo”, con la motivazione “Pilota di apparecchio aerosilurante, già precedentemente distintosi, partecipava alla luminosa vittoria dell’Ala Italiana nelle giornate del 12-13-14 agosto 1942 nel Mediterraneo Occidentale dove, sfidando la violenta reazione aerea e contraerea, concorreva all’affondamento e al danneggiamento di varie Unità nemiche.” Cielo del Mediterraneo 12-13 agosto 1942 (B.U. 1943 Suppl. n° 13 pag. 21) ed una seconda Medaglia d’Argento al Valor Militare “sul campo” - mentre era assegnato al 132° Gruppo Autonomo “Aerosiluranti” - con la motivazione “Valoroso pilota di aerosilurante, compiva due audaci azioni di siluramento, superando condizioni atmosferiche decisamente avverse. Contribuiva al siluramento di una portaerei fortemente scortata e centrava in altra azione notturna un piroscifo nemico nella rada di una delle più munite basi nemiche. Malgrado la violenta reazione aerea e contraerea”. Cielo del Mediterraneo Occidentale, novembre 1942 - gennaio 1943 (B.U. 1943 disp. 24 pag. 1475).

Con decorrenza 8 settembre 1943 cessa di partecipare ad operazioni di guerra sul fronte Alpino Occidentale, Greco Albanese, Italo Jugoslavo e nel Mediterraneo.

Assegnato allo Stormo “Baltimore”, partecipa ad operazioni di guerra sul territorio della Penisola dal 15 ottobre 1943 al 4 febbraio 1945 e dal 6 aprile all’8 maggio 1945, mentre dal 18 aprile al 9 maggio 1945 è assegnato al Comando dell’Unità Aerea (B.U. 1947 disp. 8 pag. 415).

Con Decreto del Capo Provvisorio dello Stato in data 11 luglio 1947 gli viene conferita una terza Medaglia d’Argento al Valor Militare, con la seguente motivazione “Valoroso capo equipaggio di velivolo aerosilurante già distintosi in pre-

cedenza nel corso di due rischiosi aerosiluramenti di naviglio nemico, dava prova di perizia e audacia. Nonostante il contrasto della caccia e la violenta reazione contraerea, con mirabile sangue freddo si portava all’attacco riuscendo a centrare due piroscifi di cui uno



Nella foto un Modello Martin Baltimore

Sulle Ali della Memoria

sicuramente affondato.” (B.U. 1947 disp. 17 pag. 1268).

Al termine del secondo conflitto mondiale è ancora in forza allo Stormo “Baltimore” che tanto validamente ha contribuito alla conclusione del conflitto a favore delle Forze Aeree Alleate.

Negli ultimi mesi del 1949 è assegnato al Centro Addestramento al Volo della IV^a febbraio 1952 comanda la 2^a Squadriglia del C.A.V. Con decorrenza 1° febbraio 1952 è trasferito al Comando della IV^a Zona Aerea Territoriale, operativa sul Lungomare di Bari. Dal 14 ottobre 1953 al 4 luglio 1954 frequenta, con esito favorevole, il 13° Corso Normale per Ufficiali del ruolo naviganti presso la Scuola di Guerra Aerea di Firenze. Promosso Maggiore A.A.r.n. Pilota “a scelta” con decorrenza 1° gennaio 1956, e Tenente Colonnello “ad anzianità” con decorrenza 31 dicembre 1958, dal 1° gennaio 1953 al 5 novembre 1959 è “Aiutante di Volo del Comandante della IV^a Zona Aerea Territoriale”.

Dal 5 novembre 1959 al 1° ottobre 1960 è Vice Comandante e Comandante “interinale” del Centro Addestramento al Volo della IV^a Z.A.T. dislocato sull'aeroporto di Bari-Palese e dopo la frequenza, sempre con esito favorevole, del Corso Superiore per Ufficiali del ruolo naviganti normale presso la Scuola di Guerra Aerea di Firenze, dal 1° ottobre 1961 al 9 luglio 1962 ha il comando del Centro Addestramento al Volo della IV^a Z.A.T. sempre sull'aeroporto di Bari-Palese.

Dal 6 maggio 1962 al 10 giugno 1964 è “Giudice presso il Tribunale Militare Territoriale di Bari” e dal 20 agosto 1962 al 6 settembre 1966 è Capo dell'Ufficio Aeroporti e Trasporti della Direzione Servizi del Comando III^a Regione Aerea, subentrata al Comando della IV^a Z.A.T. sempre sul Lungomare di Bari.

Promosso Colonnello con decorrenza 31 dicembre 1964, dal 6 settembre 1966 al 3 ottobre 1968 è ancora una volta sull'aeroporto di Bari-Palese, quale Comandante del Repar-

to Volo della III^a Regione Aerea. Con decorrenza 4 ottobre 1968 è alla Direzione Servizi della III^a Regione Aerea, quale “Direttore”.

Collocato “a disposizione” con decorrenza 1° gennaio 1972, sotto la stessa data è promosso Generale di Brigata Aerea “ad anzianità” (B.U. 1972 disp. 14 pag. 784). Trattenuto in servizio, ai sensi dell'art. 50 del R.D.L. 31 dicembre 1928 n° 3458 del 30 dicembre 1973 al 27 febbraio 1974, con decorrenza 28 febbraio 1974 è collocato “in congedo”. Promosso Generale di Divisione Aerea “ad anzianità”, in applicazione della Legge 12 novembre 1955, n° 1137 con decorrenza 9 ottobre 1980, a decorrere dal 21 giugno 1994 è promosso Generale di Squadra Aerea “a titolo onorifico”, ai sensi della Legge 325/1990 (B.U. 1995 disp. 18 pag. 6).

La sera del 16 settembre 1996, mentre con la propria autovettura rientrava a Cisternino, proveniente da Bari, tamponato violentemente da un'auto di grossa cilindrata che procedeva in direzione di Brindisi, decedeva sul colpo, mentre la sorella Antonia, che era con lui, rimaneva gravemente ferita. Dama d'Onore A.N.U.A. ricorda con frequenza affettuosa la figura del fratello, “eroico ufficiale pilota del secondo conflitto mondiale”, dalle pagine del “Corriere dell'Aviatore”.

All'autore fa piacere collegare con un ideale, sottile filo rosso i “volontari dei giorni nostri”, che nelle file delle FF.AA. Italiane sono stati e sono ancora impegnati “in missioni di pace” in Libano, nella ex Jugoslavia, in Irak, in Afganistan, con l'allora “giovane volontario” Allievo

Ufficiale Pilota Oronzo Lorusso, “eroico difensore dei colori italiani sul fronte Alpino Occidentale, Greco Albanese, Italo Jugoslavo, nel Mediterraneo e nel territorio della Penisola” nel corso dell'intero secondo conflitto mondiale.



Nella foto: 4 novembre 1958 - aeroporto di Bari-Palese il Gen. D.A. Achille Faneli, Com.te della IV^a ZAT passa in rassegna lo schieramento d'onore, con il Col. Pil. Saturno Valentino, Capo di Stato Maggiore della ZAT, il Col. Pil. Antonio Lupini, Com.te del CAV e dell'aeroporto di Palese, il Ten. Col. Luigi Fumo, Com.te dello schieramento e il Magg. Pil. Oronzo Lorusso, Aiutante di Volo. (L'autore, allora giovane Sottotenente, è al comando del plotone d'onore schierato per la rassegna).



Sulle Ali della Memoria

A Mario Castelli il ricordo di un amico

Era l'8 novembre del 1952: abbiamo firmato. Da quel giorno siamo stati due compagni del Corso Marte 2°.



Dopo gli anni trascorsi nell'umida Nisida e nell'assolata Lecce, le nostre strade si sono divise: io al nord, Mario ad ovest per iniziare un lungo percorso da pilota operativo. Antisom; passaggio sugli aviogetti e comando

del 14° Gruppo del 2° Stormo con il G. 91; intervalli di Stato Maggiore dell'Aeronautica; Comandante dell'8° Stormo con il G. 91Y per poi approdare alla 1ª R.A. dove ci siamo riuniti di nuovo, definitivamente.



Qualche volta ci eravamo trovati in occasione dei raduni del Marte, ma di passaggio; a Milano ovviamente ci vedevamo ogni giorno. Le famiglie hanno cominciato a frequentarsi e si è sviluppato pian piano un rapporto che non era solo di amicizia ma di vera e sincera fraternità. Siamo stati insieme diverse

volte anche a Cortona nella sua casa che si affaccia sulla stupenda chiesa della Madonna del Calcinaio e, nella piana, nel grande casale agricolo di Silvio (Moretti, anche lui del Marte) dove, dopo una bella grigliata, ci sedevamo per la fotografia di gruppo sui gradini della lunga scala esterna, mettendo in mostra i nostri quindici figli (cinque per ciascuno!). Quando è divenuto Presidente della Sezione, ha cominciato a "tampinarci" perché mi iscrivessi all'A.N.U.A.: "come, mi lasci solo? Qui siamo gli unici due del Marte" e così

l'ho seguito, accorgendomi che ci si ritrovava tra amici in un'atmosfera di collaborazione e di stima reciproca. Mario credeva nei valori fondamentali della vita e prima di tutto nella famiglia: con la moglie Giovanna ne aveva formata una bella e grande: Monica, Ilaria, Susanna, Umberto, Marzio e....tanti nipoti. Ha avuto un grande attaccamento all'Aeronautica, che ha servito con dignità e coerenza, e all'Associazione in cui ha voluto essere presente fino alla fine con coraggio ed evidente sforzo fisico. Non era di grandi parole, ma di gran cuore e umanità. Da buon toscano, per tutta la vita ha dimostrato un affetto speciale per la sua Cortona, dove è ritornato, accolto da moltissimi concittadini. Ciao, caro amico.



Otello Orlandi

(Ulteriori notizie sulla scomparsa del Gen. Castelli a pag. 29)

Ad un anno dalla scomparsa, affettuosamente vicini alla moglie Lidia Benelli-Pannunzio, alle figlie Alessandra e Paola, al nipotino Andrea, un gruppo di amici - Soci A.N.U.A. della sede di Bari, ricorda il 1° Capitano Ing. Piero Pannunzio (Lucca 14.06.1932 - Bari 29.12.2010), già in servizio nel



G.E.V. alla 5ª Aerobrigata di Rimini, alla Direzione Costruzioni Aeronautiche di Milano, alla FIRESTONE - BREMA di Bari, Socio A.N.U.A. della sede di Bari fin dalla sua costituzione.

GBC.

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

Sul tema della salute degli anziani, l'OMS (Organizzazione Mondiale Sanità), ha lanciato diversi messaggi visto l'importanza che assume l'argomento in una società come la nostra, che vive una continua progressione demografica. Nel 2000 erano 600 milioni le persone nel mondo con più di 60 anni; nel 2015 ce ne saranno 1,2 miliardi e nel 2050 saranno 2 miliardi. I dati statistici hanno rilevato come le donne vivono più degli uomini in tutte le società con riferimento nella fascia di popolazione molto anziana con rapporto fra uomini e donne di 2 a 1. In Europa una persona su 5 ha più di 60 anni e tale rapporto



scende in Africa il cui processo di invecchiamento è più rapido rispetto ai paesi più sviluppati, per cui c'è meno tempo per adottare le misure necessarie per prevenire le conseguenze dell'aumento della popolazione anziana legati in particolare alle patologie croniche tipiche dell'invecchiamento. Infatti, l'invecchiamento della popolazione si accompagna ad un aumento delle malattie cardiovascolari, diabete, malattia di Alzheimer, malattie neurodegenerative, tumori, malattie polmonari croniche del tipo ostruttive, malattie muscolo scheletriche. Tutto ciò determina un aumento della pressione sul sistema sanitario mondiale che impone alla popolazione anziana un peso non indifferente in termini di salute e di economia, dovuto alla lunga durata di tali malattie, alla diminuzione della qualità di vita e ai costi per le cure. Secondo il rapporto emanato dal Ministero della Salute sullo "stato di salute e prestazioni sanitarie nella popolazione anziana", la popolazione anziana in Italia oggi determina il 37 % di ricoveri ospedalieri ordinari ed il 49% delle giornate di degenza con i relativi costi. Si è in accordo che il rischio di malattie aumenta con l'età ma non sono un'esclusiva conseguenza dell'invecchiamento. Infatti per diverse malattie si conoscono misure efficaci di prevenzione come, l'adozione di un sano stile di vita, quali una regolare attività fisica, una sana alimentazione ed l'abolizione del fumo. Altre misure efficaci includono la prevenzione mediante indagini cliniche mirati ad una diagnosi precoce, screening del tumore del seno, della cervice uterina e del colon, diabete e relative complicanze. L'intuizione che l'attività motoria e l'alimentazione costituiscono elementi fondamentali per il mantenimento della salute, risale all'antica medicina greca. Già Ippocrate ricordava "non si

può mantenersi in salute basandosi soltanto sul tipo di alimentazione, ma a questa bisogna affiancare anche degli esercizi fisici. Le novità che si sono consolidate in questi ultimi anni mediante una mole di ricerche è nell'aver cominciato ad individuare i meccanismi biochimici attraverso i quali l'attività motoria esercita i suoi affetti favorevoli sulla salute umana.

Altro aspetto importante è stato quello di evidenziare che è in realtà possibile indurre la popolazione ad una modificazione degli stili di vita mirati a prevenire la comparsa o l'aggravamento di patologie croniche degenerative. In un articolo pubblicato dal BNJ Publishing Group, è stato focalizzato come "la pratica dell'attività fisica quotidiana anche moderata, riduce sensibilmente gli incidenti cardiaci mortali e non. In particolare è stato evidenziato una riduzione del 30-50% del rischio relativo alle malattie coronariche rispetto alla popolazione sedentaria." Tale evidenza è stata confermata in uno studio prospettico, condotto qualche anno fa in donne affette da diabete che avevano dedicato almeno 4 ore settimanali di attività fisica moderata o vigorosa, i cui dati osservazionali dimostravano una riduzione della patologia cardiovascolare totale di circa il 40%. In un editoriale riportato nell'Arcives of Internal Medicine, è stato affermato che "il trattamento dell'ipertensione non è sinonimo di terapia farmacologica, ma approcci di tipo dietologici, esercizio fisico modesto, possono essere efficaci nel ridurre i rischi cardiovascolari a costi irrisori." È stato anche dimostrato che è più efficace intervenire contemporaneamente sull'attività motoria e sull'alimentazione piuttosto che su uno solo di questi comportamenti. Infatti l'attività fisica è in grado di ridurre i lipidi, aumentare la sensibilità all'insulina, ridurre la pressione arteriosa, aumentare la capacità di vasodilatazione coronarica e la perfusione coronarica, di ridurre l'attività aritmogena e di correggere la disfunzione endoteliale.

L'OMS suggerisce che per prevenire le principali malattie dovremmo praticare al giorno almeno 30 minuti di attività fisica ed inoltre:

- Ridurre i grassi saturi animali sostituendoli con gli oli vegetali.
- Incentivare il consumo di pollo, tacchino, coniglio e carni magre ben cotte.
- Aumentare il consumo di pesce.
- Aumentare il consumo di frutta e verdura (almeno 5 porzioni) e se è possibile incentivare alimenti integrali.
- Sorseggiare durante la giornata almeno 1 litro di acqua.
- Evitare l'eccesso di sale e zuccheri.
- Fare attenzione all'eccesso di peso.

Ma oltre all'esercizio fisico e alla corretta alimentazione è necessaria l'abolizione del fumo perché: accresce il rischio cardiovascolare, predispone l'insorgenza dei tumori polmonari, può favorire la comparsa del diabete in quanto



interferisce addirittura con la produzione di insulina. È consigliabile, per chi vuole smettere di fumare ed ha difficoltà per abolire il vizio, farsi aiutare dai centri antifumo. Il consumo eccessivo di alcool è dannoso per l'organismo ma un bicchiere di vino (particolarmente il rosso)

ai pasti è permesso. L'etilismo produce danni fisici, quali: la neuropatia periferica per deficienza di vitamina B, danni alle mucose con esofagiti e gastriti, danni all'intestino e all'apparato digerente, pancreatite acuta e cronica, epatite alcoolica con possibilità a degenerazione cirrotica, incremento della pressione arteriosa. Provoca danni mentali a lungo tempo come perdita della memoria, ridotta capacità di concentrarsi, stati di ansia che possono sfociare in veri attacchi di panico, crisi depressive. È giusto anche ribadire che il vino non è la somma ma la moltiplicazione delle proprietà dei suoi componenti e si può senz'altro azzardare a dire che il moderato consumo di vino rosso può e deve essere promosso, insieme alla cultura del "buon bere".

Come sopra riportato, l'invecchiamento è accompagnato ad un aumento delle patologie tipiche dell'età avanzata, che oltre a quelle cardiovascolari e diabete sono rappresentate dalla malattia di Alzheimer, patologie neurovegetative, tumori, malattie muscolocheletriche, etc. Alcune di queste patologie sono suscettibili di terapia farmacologica (ad es. diabete, ipertensione arteriosa) spesse volte con ottimi risultati. Per le altre patologie inquadrabili in un grande ombrello chiamato "demenza" che si presenta con diverse espressioni neurologiche (Alzheimer, Parkinson, demenza frontotemporale, etc), i trattamenti si basano soprattutto sull'identificazione di farmaci inibitori degli aggregati proteici che hanno il compito sperato di rallentare lo sviluppo della malattia. Tuttavia, finora, le demenze rimangono malattie che non vanno incontro a guarigione. Diversi studi hanno concluso che il patrimonio genetico individuale non può da solo garantire la salute cardiovascolare, in quanto la predisposizione genetica può essere compromessa da errati stili di vita. Interventi sullo stile di vita sono in grado di prevenire la pato-

logia cardiovascolare nell'anziano, minimizzando il rischio di morte.

È ormai conclamato che un'attività motoria ed una alimentazione equilibrata ed intelligente, e quindi cambiando lo stile di vita, vengono comunemente associate ad una forma di tutela della salute.

*Giuseppe Angelica
(Cardiologo)*

Pillole

Se dai un pesce ad un uomo ti chiederà del limone, se gli insegni a pescare non verrà più in ufficio di sabato.

Ricordati che il tuo sistema d'arma è stato acquisito perché era l'offerta più bassa.

Partire è un po' morire....
Beh, dipende dalla compagnia aerea....

Tutti sanno che una cosa è impossibile da realizzare finché arriva uno sprovveduto che non lo sa e la inventa.
(Albert Einstein)

Se Dio avesse veramente voluto che l'uomo potesse volare, avrebbe fatto in modo che gli aeroporti fossero più agevolmente raggiungibili.
(George Winters)

L'uso diretto della forza per la soluzione di un problema, è una misera soluzione usata generalmente dai bambini e dalle grandi nazioni.
(David Friedman)

Le decisioni giuste vengono dall'esperienza, l'esperienza viene dalle decisioni sbagliate.

Quando tutto il resto fa fiasco, prova a fare come diceva tuo padre.

Nessun capo terrà mai un subordinato che ha sempre ragione.

Non c'è problema tanto piccolo che non possa essere ingigantito.

*Pillole di vita A.M. raccolte da F. Berra.
Se avete pillole nei cassetti, anche scadute,
inviatetele a ferdinando.berra@libero.it*

Quando ci si trova di fronte ad un acquisto immobiliare a volte ci si fa convincere dall'interesse all'acquisto in quanto il bene, oggetto dei nostri sogni, piace molto. Spesso, però, si è intimoriti da quanto si è sentito dire di grossi problemi accaduti a conoscenti o a persone sconosciute ma che sono state oggetto di commenti su quotidiani e riviste. In altri termini, in passato non era infrequente che, firmato un preliminare di vendita per scrittura privata ed erogati congrui acconti, magari a fronte di avanzamento lavori per immobili in corso di costruzione, l'impresa edile falliva ed il povero promissario acquirente si trovava ad essere un semplice creditore chirografario nella procedura concorsuale volta alla soddisfazione della cosiddetta *par condicio creditorum*; e si sa bene che, se già i creditori privilegiati a volte non riescono a rientrare interamente dei loro crediti, quelli chirografari, ovvero quelli in possesso di una documentazione che non consente privilegi quale ad esempio una scrittura privata, difficilmente riescono a rientrare dei loro crediti. È capitato poi in molti casi che il promissario acquirente, avendo completato il prezzo pattuito con il costruttore o anche con il venditore qualora si sia trattato di immobile già costruito ed usato ma venduto da un imprenditore fallibile ed essendo stato immesso nel possesso senza ancora avere stipulato il contratto definitivo, questi si sia trovato nell'alternativa di dover lasciare la casa o ripagarla interamente al curatore il quale, per legge, non può riconoscere i pagamenti fatti al fallito entro determinati periodi antecedenti la dichiarazione di fallimento. Quindi o pagare di nuovo ed interamente l'immobile oppure, magra consolazione del malcapitato, insinuarsi nel fallimento con la misera speranza suddetta.

La prevalenza di tali incresciosi eventi si ebbe negli anni 1992-96, ovvero durante il cosiddetto periodo di "tangentopoli". Si appurò che la prevalenza delle tangenti prendevano la strada degli acquisti immobiliari; la dimostrazione di tale assunto fu che il quel periodo vi fu una forte caduta degli acquisti immobiliari. Tale situazione di mercato causò una miriade di fallimenti di imprese edili con effetti disastrosi per tutte quelle persone che, in buona fede, avevano acquistato per compromesso la loro prima casa. Gli effetti sono stati quelli indicati poco sopra. Si venne così a creare un forte movimento d'opinione, favorito anche da importanti trasmissioni televisive e radiofoniche che indusse alcuni politici a presentare una proposta di legge che doveva avere l'effetto di cautelare la parte più debole della compravendita immobiliare, cosa che vide la luce con il D.L. 669 del 31/12/1996, convertito in L. n.30 del 28/02/1997. Successivamente intervenne in favore degli acquirenti d'immobili, un'altra legge la n°210 del 2 agosto 2004 ed un altro decreto legislativo più precisamente mirato, il n.122 del 20 giugno 2005 che statuisce tra l'altro l'obbligo a carico dell'imprenditore che promette di vendere un immobile la consegna di un atto fideiussorio a garanzia dell'intero prezzo dell'immobile.

Infine, la riforma del diritto fallimentare con tre decreti legislativi: nell'ultimo di questi, il n. 169 del 12 settembre 2007, in

termini molto chiari ed inequivocabili, in una particolare norma, il legislatore ha sancito la non revocabilità degli acquisti immobiliari se effettuati in particolari condizioni. Sono queste le norme cautelatrici che verranno succintamente esaminate al fine di dare chiarezza sui comportamenti da tenere ed approfondire quali sono i propri diritti in presenza di acquisti immobiliari. Comunque per qualsiasi evenienza, maggiori chiarimenti potranno essere richiesti tramite il "Corriere" all'autore di questo articolo.

Legge n. 30 del 28/02/1997

Questo provvedimento legislativo riguarda in particolare la trascrizione del preliminare di acquisto, sia d'immobile già costruito sia in corso di costruzione o da costruire. "Preliminare trascritto" vuole significare che il cosiddetto compromesso se stipulato avanti notaio, anche come scrittura privata da lui autenticata, deve essere trascritto nei pubblici registri im-

mobiliari tenuti dall'Ufficio del Territorio di competenza, dando luogo alle seguenti prerogative:

- sulla base dell'art. 2645 bis C.C.- 3° comma, gli effetti della trascrizione cessano e si considerano come mai prodotti se entro un anno dalla data convenuta tra le parti per la stipula del contratto definitivo, ed in ogni caso entro tre anni dalla data della trascrizione predetta, se tale data non è riportata, non si è formalizzato il contratto definitivo d'acquisto;
- in forza dell'art. 2775 bis C.C., nell'ipotesi di mancata esecuzione del preliminare, i crediti del promissario acquirente che ne conseguono sono assistiti da privilegio speciale sull'immobile oggetto della compravendita non eseguita purché non siano scaduti i termini di cui sopra. Tale privilegio non è opponibile ai creditori garantiti da ipoteca iscritta a garanzia di mutui concessi al promissario acquirente per l'acquisto dell'immobile oggetto del preliminare medesimo. Tale privilegio accorda un diritto di prelazione, giusta la previsione dell'art. 2780 - 1° comma n.5 bis e n. 2781 C.C., sulle somme ricavate dalla vendita dell'immobile oggetto del preliminare;
- il privilegio speciale sull'immobile è ben espresso dall'art. 2748 C.C. - 2° comma che recita testualmente "I creditori che hanno privilegio sui beni immobili sono preferiti ai creditori ipotecari se la legge non dispone diversamente". E in questo caso la legge non dispone diversamente come si rileva dagli articoli sopra citati. Nel contratto preliminare dovranno essere inserite delle indicazioni obbligatorie identificative dell'immobile e delle sue caratteristiche, dati questi che i notai non mancano mai di riportare e tra questi anche gli estremi della fideiussione di cui al D.Lgs 122/05 di cui si dirà in appresso. L'assenza di uno o più di questi elementi non dovrebbe portare alla nullità del contratto preliminare, ma va valutata caso per caso a seconda della sua importanza nell'ambito del contratto, comunque con la possibilità di integrare gli elementi mancanti. Come si è notato dalla lettura degli articoli sopra indicati, molto ampia è la garanzia discendente dalla trascrizione del preliminare e particolarmente quella data dal privilegio speciale sui crediti. Non può pe-



rò essere sottaciuto che dopo un primo periodo durato fino al 2003 in cui il principio della prevalenza del privilegio speciale sulle ipoteche, anche se iscritte prima del preliminare, era si osteggiato ma in via prevalente ammesso dalla giurisprudenza, con una delle prime sentenze della S.C. – la n° 17197/2003 seguita poi da altre ed in particolare n. 21045 del 1/10/2009 emessa dalla S.C. a Sezioni Unite - si è avuta una netta inversione di tendenza; ne è disceso che “il privilegio speciale sul bene immobile, che, ai sensi dell’art. 2775-bis c.c. assiste i crediti del promissario acquirente conseguenti alla mancata esecuzione del contratto preliminare trascritto ai sensi dell’art. 2645-bis c.c., resta sottratto alla regola generale di prevalenza del privilegio sull’ipoteca, sancita, se non diversamente disposto, dal secondo comma dell’art. 2748 c.c. e soggiace agli ordinari principi in tema di pubblicità degli atti. Infatti, il privilegio che nasce dopo l’iscrizione nei Registri immobiliari deve adeguarsi alle regole della pubblicità immobiliare, secondo le quali la prevalenza si ricava dalla data della pubblicità medesima”. Questo assunto rappresenta quindi un’attenuazione del significato letterale dell’art. 2748 e purtroppo ridimensiona molto quanto il legislatore aveva voluto fare per dare una maggiore protezione agli acquirenti in buona fede. Si intuisce indirettamente dalla lettura di certe osservazioni e indicazioni riportate dall’ultima sentenza citata, oltre che dai commenti di una parte della dottrina, che si possa trattare di norma di favore per il ceto bancario, intimorito dagli effetti del privilegio accordato ai promissari acquirenti d’immobili fin dal primo momento della promulgazione della L. 30/97 e che ora si sente maggiormente protetto da eventuali preliminari fittizi da parte di mutuatari morosi. Chiaramente qui i giudici hanno preso una posizione quantomeno singolare in quanto viene trascorso persino il senso letterale delle parole dell’art. 2748 C.C. Come si nota, alla fine – more solito – la legge molto spesso viene interpretata e non applicata e purtroppo non sempre nell’interesse della parte più debole.

D.Lgs. n.122 del 20 giugno 2005

Innanzitutto la legge 210/2004, per quanto nel titolo faccia riferimento alla tutela degli acquirenti di immobili da costruire in realtà contiene norme che si applicano alle compravendite immobiliari in genere. Il D.Lgs. 122/2005 che ha seguito la legge sopra citata, invece regola i diritti patrimoniali degli acquirenti; in particolare statuisce all’art.2 che: “All’atto della stipula di un contratto che abbia come finalità il trasferimento non immediato della proprietà omissis....., il costruttore è obbligato, a pena di nullità del contratto che può essere fatta valere unicamente dall’acquirente, a procurare il rilascio ed a consegnare all’acquirente una fideiussione, omissis....., d’importo corrispondente alle somme e al valore di ogni altro eventuale corrispettivo che il costruttore ha riscosso e, secondo i termini e le modalità stabilite nel contratto, deve ancora riscuotere dall’acquirente prima del trasferimento della proprietà omissis....., Restano comunque esclusi le somme per le quali è pattuito che debbano essere erogate da un soggetto mutuante, omissis....., Per le società cooperative, l’atto equipollente a quello indicato al comma 1 consiste in quello con il quale siano

state versate somme o assunte obbligazioni con la cooperativa medesima per ottenere l’assegnazione in proprietà o l’acquisto della titolarità di un diritto reale di godimento su di un immobile da costruire per iniziativa della stessa. Inoltre, all’art. 4, impone al costruttore l’obbligo di contrarre ed a consegnare all’acquirente all’atto del trasferimento della proprietà una polizza assicurativa indennitaria decennale a copertura dei danni materiali e diretti all’immobile derivanti da rovina totale o parziale oppure da gravi difetti di costruzione o di sito.

Naturalmente, tutto va collegato al preliminare di compravendita. I due strumenti si integrano e, dato che “l’unione fa la forza”, cautelano il promissario acquirente in modo molto ampio. La fidejussione è la più garantista che si possa avere in quanto usualmente prevede, a latere della norma della rinuncia alla “preventiva escussione del debitore principale”, l’obbligo da parte del fidejussore, in caso di crisi del costruttore da cui ne è discesa azione esecutiva immobiliare oppure una delle procedure concorsuali, il pagamento entro 30 giorni dalla richiesta del promissario acquirente - senza eccezione alcuna - di tutte le somme erogate e debitamente documentate, corredate degli interessi maturati. Quindi, si ritiene di suggerire agli acquirenti di applicare le norme suddette, procedendo su entrambe le direttrici indicate.

Legge Fallimentare come modificata dal D.Lgs.n° 169 del 12 settembre 2007

Anche se l’aspetto fallimentare non è strettamente pertinente alle cautele suggerite, esso però può creare delle situazioni angosciose come peraltro in passato è accaduto ad acquirenti d’immobili che si sono visti sottrarre la casa persino rogitata per effetto dei meccanismi, definibili perversi, ma perfettamente in linea con la legge. Precedentemente alle modifiche della legge, in caso di fallimento del costruttore o di liquidazione coatta amministrativa di una cooperativa era pratica ricorrente e purtroppo frequentemente inoppugnabile l’applicazione della revocatoria, non soltanto nei casi di acquisti con preliminare non trascritto ma anche per immobili regolarmente rogitati nei due anni anteriori il fallimento se il prezzo dichiarato in atto era inferiore in modo evidente a quello di mercato; tale provvedimento scattava comunque nell’anno anteriore il fallimento anche se il prezzo pagato era in linea con quello di mercato se il curatore dimostrava che l’acquirente era a conoscenza dello stato di crisi del costruttore. Con le varie modifiche e ammodernamenti della legge in argomento susseguitsi dal 2005 in poi il legislatore ha apportato una serie di attenuazioni che cautelano in modo ampio la buona fede della controparte del fallito. Le principali mitigazioni intervenute sono:

- riduzione dei tempi di applicabilità della revocatoria, per i casi su esposti, rispettivamente a un anno ed a sei mesi;
- la non revocabilità dell’acquisto nell’anno anteriore all’inizio della procedura se il prezzo pagato non è stato inferiore di oltre un quarto a quello di mercato e sempreché l’acquirente dimostri di non essere a conoscenza dello stato d’insolvenza del venditore;
- l’espressa esclusione dalla revocatoria delle vendite e dei preliminari conclusi a giusto prezzo per l’acquisto della prima casa dell’acquirente o dei suoi parenti e affini entro il terzo grado.

Antonino Di Vincenzo

Dalle Sezioni Territoriali

MILANO



La scomparsa del Gen. D.A. Mario Castelli

Lunedì 9 gennaio, per Suo espresso desiderio, e della famiglia, sono state celebrate nella Chiesetta della 1^a R.A. le esequie del Generale di Divisione Aerea Mario Castelli Presidente della Sez. A.N.U.A. di Milano. Erano presenti al rito il Comandante della 1^a Regione Aerea Gen. S.A. Tommaso Ferro, una rappresentanza di Ufficiali, Sottufficiali e Personale civile oltre a numerosi Soci della Sezione con i loro famigliari e amici venuti da lontano. La cerimonia è stata officiata da Padre Cesare, Cappellano della Scuola Militare Teulié di Milano, che ha sostituito il Cappellano Capo della 1^a R.A. in pellegrinaggio in Terra Santa. Al termine di un

discorso in cui ha tratteggiato con sentite parole la figura del Gen. Castelli, ha così concluso: "Siamo addolorati per la perdita di un familiare, di un amico; ma dobbiamo ringraziare il Signore per averci dato una persona come Lui".

*In occasione delle festività natalizie il Vice Presidente della Sezione Col. **Carlo ANDORLINI**, in sostituzione del Presidente Gen. **Mario CASTELLI** indisposto, ed il Presidente della Sezione A.A.A. di Milano Brig. Gen. **Riccardo MERLINO** avevano deposto una corona*

di alloro al monumento all'Aviatore al suono del silenzio eseguito da un trombettiere della banda musicale della 1^a Regione Aerea.



*Nella stessa circostanza la Sezione A.N.U.A. consegnava al Consigliere 1° Capitano **Antonio DE SIMONE** il CREST della Sezione con la dedica "**PER LA SUA PREZIOSA COLLABORAZIONE**".*



(da sinistra: Augusto Dal Lago, Antonio De Simone, Carlo Andorlini)

VICENZA

La Sezione ANUA con il comitato vigentino delle Dame d'Onore ha partecipato lo scorso dicembre 2011 alle celebrazioni per venerare la Madonna di Loreto - Patrona dell'Aeronautica e per ricordare, in occasione della Santa Messa prenatalizia, i soci scomparsi nel corso dell'anno: il Generale Ubaldo Livatino, il Colonnello Umberto Screpanti, il Colonnello Fausto Sanni e la Dama d'Onore Luciana Longhini, già presidente dell'Associazione Nazionale Famiglie Caduti e Mutilati Aeronautica.

La redazione del Corriere dell'Aviatore ringrazia la D.O. Signora **Paola Apiani** (v. foto) per le informazioni inoltrate e saluta con affetto le **nuove Dame d'Onore, Adelaide Mosca e Daniela Donà**, alle quali rivolge espressioni di sentita solidarietà.



ROMA

La convocazione dell'**assemblea annuale dei Soci** della Sez. Roma del 18 aprile è annullata. L'assemblea è invece **convocata per le ore 10.30 del 23 maggio pv presso la Casa dell'Aviatore** con il seguente ordine del giorno:

- Relazione del Presidente;
- Relazione economico/finanziaria;
- Eventuali e varie.

Dalle Sezioni Territoriali

TARANTO

Mercoledì 18.01.2012 presso l'Aeroporto Militare di Bari Palese è avvenuto il passaggio di Comando del Quartier Generale fra il Gen. Brig. Francesco Crocitto, uscente, ed il Col. Paolo Citta, subentrante, alla presenza del Gen. D.A. Vitantonio Cormio Comandante delle Scuole A.M. e 3^a Regione Aerea. Alla Cerimonia, erano presenti Autorità Civili e Militari ed ha partecipato il Presidente prof. dott. Aldo Marturano ed il Segretario Gen. Brig. Domenico Rossini della Sezione A.N.U.A. di Taranto. Il Presidente ed il Segretario, in riconoscenza per la disponibilità e simpatia che i protagonisti della cerimonia hanno dimostrato verso la Sezione A.N.U.A. di Taranto, hanno formulato, a nome dei SOCI, Auguri di Buon Lavoro al Col. Paolo Citta e di conseguimento di successi personali, nel nuovo status, al Gen. Brig. Francesco Crocitto.

Il Gen. D.A. Vitantonio CORMIO, nel Suo intervento, ha sottolineato la lealtà e professionalità con la quale il Gen. Brig. Francesco Crocitto ha collaborato con il Comando Scuole AM/3^a Regione Aerea, testimoniato dal lavoro svolto con il supporto ricevuto dal personale militare e civile, ed ha augurato al Col. Paolo Citta di raggiungere gli obiettivi assegnati in forza della Sua Carriera scandita da un'opera costante di dedicato servizio.



(da sinistra: Rossini, Citta, Cormio, Crocitto, Marturano)

La Cerimonia ha avuto un momento di particolare sensibile orgoglio quando Presidente e Segretario della Sezione ANUA di Taranto hanno portato gli auguri del PRESIDENTE NAZIONALE dell'Associazione Nazionale Ufficiali dell'Aeronautica Gen. SA. Mario MAJORANI il quale, a nome dei Soci e del C.D.N, ha voluto dare risalto alla dichiarata opera, infaticabile e preziosa, fornita dal Gen. Brig. Francesco Crocitto e di quella del Col. Paolo Citta il quale, certamente continuerà ad affermare i principi Guida dell'Aeronautica: Eccellenza professionale, Rispetto, Esemplarità, Dedizione al servizio, Integrità morale.

Aldo Marturano

NAPOLI

Hdemia Pozzuoli: Convegno sul futuro dell'aeronautica campana.

25.1.2012. Nel solco di una proficua collaborazione con l'AIAN (Associazione Ingegneri Aerospaziali Napoletani) iniziata anni or sono, continua l'impegno della sezione di Napoli nel partecipare e promuovere gli eventi più significativi, di tenore aeronautico, che si svolgono in Campania. In tale contesto si è svolta, nella stupenda cornice dell'Accademia Aeronautica di Pozzuoli, l'atteso "Convegno" che ha visto la parteci-



pazione delle più autorevoli personalità del mondo imprenditoriale, industriale e dell'Università Federico II. Importante il tema della tavola rotonda che ha esaminato lo "stato dell'arte" delle iniziative presenti e future in campo aeronautico e di stretto interesse della Campania. L'evento, cui ha dato concreto impulso una folta rappresentanza di soci del Lions Club Distretto 108 Ya, è stato coordinato dal socio ANUA di Napoli Prof. Leonardo Lecce che è l'attuale Presidente dell'AIDAA (Associazione Italiana di Aeronautica ed Astronautica) fondata in Roma nel Luglio del 1920 a cura di un volenteroso gruppo di Pionieri dell'Aviazione. Dopo i saluti di benvenuto, agli illustri ospiti, pronunciati dal generale di B.A. Umberto Baldi, Com.te dell'Accademia Aeronautica, dal dott. Hubert Bowinkel Presidente di circoscrizione del Lions Club 108, sono iniziati gli interventi dei conferenzieri. Il primo intervento è stato quello del prof. Giorgio Cavallini, ordinario del Dipartimento di Ingegneria Aerospaziale a Pisa e consulente del Ministro dello Sviluppo Economico e della Difesa. Il professore ha preannunciato che il Governo ha in animo di rifinanziare, per il 2012, i progetti di ricerca già avviati con la legge 808.

Dalle Sezioni Territoriali

La novità consisterà nel sostegno solo di quei progetti innovativi delle aziende vincolati a programmi industriali che garantiranno nuova occupazione e sviluppo. Cavallini, nel suo apprezzato intervento, ha affermato che per il Paese Italia è una priorità sostenere il sistema industriale aerospaziale e quello dell'elettronica delle Difesa, perché ormai essi sono gli unici comparti nazionali Hi Tech. In rappresentanza di Alenia Aermacchi è intervenuto l'ing. Maurizio Rosini, nuovo coordinatore dei programmi civili, che ha illustrato le prospettive aziendali per i prossimi anni, confermando le dichiarazioni già espresse a Tolosa da Filippo Bagnato, in merito al programma del nuovo turboelica che dovrebbe sostituire ATR. Sono seguiti gli interventi del dott. Paolo Graziano, attuale presidente dell'Unione Industriali di Napoli, (nonché figlio del generale di S.A. Pasquale Graziano già Com.te dell'Accademia Aeronautica); del-

l'ing. Luigi Carrino, del Distretto Tecnologico Aerospaziale della Campania; del dott. Giuseppe Acierno, del Distretto Tecnologico Aerospaziale della regione Puglia; del prof. Francesco Marulo, Presidente dell'AIAN nonché Direttore del DIAS (Dipartimento Ingegneria Aerospaziale) della Federico II di Napoli. A chiudere gli interventi alcune riflessioni sullo stato dell'aeronautica campana del prof. L. Lecce che ha voluto rivolgere un pubblico appello al governatore della Campania on. Stefano Caldoro perché mantenga gli impegni più volte espressi in merito al sostegno, concreto ed efficace, delle PMI (piccole medie industrie) campane, sbloccando i fondi già finanziati. Vivace il dibattito che è seguito alle illustrazioni dei conferenzieri. Numerosi i soci ANUA presenti al convegno ed intrattenutisi, successivamente, a colloquio con il Gen.le Baldi.

Giuseppe Lenzi

BRESCIA

Un'altra sezione ANUA ha trovato casa... una nuova sfida.

La sezione ANUA di Brescia ha finalmente una sede! Proprio nel 25° anno dalla sua costituzione, il sodalizio bresciano può contare su una "casa" esclusiva e, altra favorevole coincidenza, la sua inaugurazione si è svolta in occasione della visita a Brescia del Presidente Nazionale e del Consiglio Direttivo. È da sottolineare che l'edificio utilizzato è stato concesso in uso da parte dell'Amministrazione comunale alla Assoarma locale dove, a seguito di una ripartizione interna tra tutte le Associazioni provinciali, l'ANUA cittadina ha trovato una più che decorosa sistemazione. È facilmente immaginabile la soddisfazione dei Soci, anche se nell'occasione è sorta spontanea una riflessione che, pur in un contesto più ampio, riguarda il particolare momento che sta vivendo l'associazionismo militare.

Vediamo infatti che la principale fonte di alimentazione dei vari sodalizi, quale era il servizio di leva, è venuta a mancare, il modo di soddisfare l'esigenza di appartenere ad una collettività è molto cambiato, come oggi è diversa la percezione di quelli che sono i principi



ispiratori dei nostri "gruppi organizzati" e come gli stessi componenti, di più giovane generazione, interpretano l'ambiente del servizio attivo. È quindi logico che tutto questo abbia determinato una situazione di difficoltà per i sodalizi in parola, fortemente legata alla legge anagrafica che, qualora non si adeguino le strategie gestionali, condurrà inesorabilmente alla sparizione delle realtà associative, almeno così come le conosciamo adesso. Infine, se si aggiunge la tendenza "purista ed esclusivista" ancora così radicata all'interno di qualche associazione d'arma, si completa quel fatale isolamento che ne anticipa la fine. E'

per tanto necessario porre in essere ogni provvedimento, a partire dal livello locale e fino a quello nazionale, che possa in qualche maniera invertire la diminuzione degli iscritti e che, pur nella tutela dell'identità di base di ogni sodalizio, crei i presupposti per un ritorno a quella visibilità suffragata sia da un'intensa attività sociale, sia da un cospicuo numero di Soci.

La Presidenza Nazionale ANUA sta andando in questa direzione e la sezione della città di Brescia, mutuando da quest'ultima il titolo di Leonessa d'Italia, affronterà dalla propria sede questa nuova sfida.

Vanni Scacco

Il Palazzo dell'Aeronautica

visto da Filippo Tommaso Marinetti, fondatore del Futurismo

(brano tratto da "Ali e Squadriglie" di Saverio Laredo de Mendoza – Alfredo Russo, pag.163-164)

...“Come gli antichi trassero l'ispirazione dell'arte dagli elementi della natura, noi, materialmente e spiritualmente artificiali, dobbiamo trovare quella ispirazione negli elementi del nuovissimo mondo meccanico che abbiamo creato, di cui l'architettura deve essere la più bella espressione, la sintesi più completa, l'integrazione più efficace. Per architettura si deve intendere lo sforzo di armonizzare, con libertà e con grande audacia, l'ambiente con l'uomo cioè rendere il mondo delle cose una proiezione diretta del mondo dello spirito. Nel visitare minuziosamente il nuovo Palazzo del Ministero dell'Aeronautica, che in tutti i punti del suo interno è una proiezione dello spirito aviatorio ho notato:

1) Una splendida atmosfera panoramica aerea e alata ottenuta mediante grandi finestroni che invitano l'ampia policroma e respirante campagna romana ad entrare con la sua ondulazione di monti le sue risse di cirri cumuli cipressi e i suoi altissimi aeroplani. È una atmosfera veramente favorevole a quella parte di lavoro sedentario che sequestra in terra uomini i cui polmoni si nutrono di azzurro violento.



2) Un'igiene perfetta di aerazione fulminea e di massima luce ben distribuita.

3) Una cristallina sincerità di lavoro che esclude la menzogna, l'ozio e i controlli di sorpresa con carattere poliziesco.

4) Una velocità silenziosa di comunicazioni, orizzontale e perpendicolare, mediante una rete complicatissima e perfezionata di posta pneumatica, ascensori e mediante

il telefono personale d'ogni impiegato senza campanello e con chiamata luminosa.

5) La quasi totale abolizione dell'intermediario umano (uscieri piantoni portaordini ecc.) che esclude il pettegolezzo e la maldicenza sistematica dei grandi uffici.

6) una economica unificazione alimentare raggiunta con una unica mensa, la vivanda uguale per tutti i gradi, le tavole di riscaldamento e la necessità di mangiare in piedi



senza bisogno di inser-vienti.

7) Un'importantissima liberazione spirituale quotidiana dell'impiegato mediante l'orario continuato che concederà nella stessa giornata all'aviatore, dopo aver scritto per un certo numero di ore il piacere di pensare scrivere leggere sognare o volare.

Il passatismo più o meno archeologico classico classicheggiante o ibrido, che meditava un mastodontico lugubre, ricciuto bitorzoluto edificio, è stato dunque sconfitto e schiacciato. Tenterà però di vendicarsi con l'arma dei deboli e degli sconfitti: la calunnia. La solita calunnia che spera di attribuire agli architetti stranieri (germanici olandesi o francesi, ecc.) il rinnovamento dell'architettura esterna, interna, mondiale. Saranno però tutti costretti ad accettare questa verità lampante: il nuovo Palazzo del Ministero dell'Aeronautica è nel suo interno la splendida realizzazione geometrica e lirica dell'Aviazione Italiana; che ha percorso quelle delle altre Nazioni ne crearsi una sede perfettamente aviatoria.

F.T. Marinetti



(sopra: l'ufficio del Capo; sotto: la posta pneumatica interna)





Delegata Nazionale Dame d'Onore

Come annunciato sul numero 1-2 del Corriere dell'Aviatore, la Dama d'Onore Anna Maria Treves ha accettato la designazione a Delegata nazionale delle Dame d'Onore dell'ANUA.

Inserita nei quadri della Sezione di Roma, la Signora Anna Maria è nata a Montecatini Terme e nella ridente città termale conserva i ricordi di un'intensa vita coniugale. Rimasta vedova del Generale di Brigata Carlo Poerio, partecipa alla vita della nostra Associazione dal 1998. Suo marito era noto nell'Aeronautica Militare per essere stato storico appassionato di molti eventi. Si ricorda il libro *"Sempre più in alto - l'A.M. dal 1923 al 1973"* che ha rappresentato, nei Reparti della Forza Armata, uno strumento di facile divulgazione delle vicende azzurre. Amica sincera della compianta Franca Fiacchino, ne aveva seguito suggerimenti e consigli utili ora alla conduzione della nuova attività sociale. La Presidenza ANUA nel presentarla ai lettori di questo periodico Le rinnova, con un viva cordialità, il ringraziamento per la disponibilità offerta al Sodalizio e Le augura soddisfazioni negli impegni ai quali si dedicherà.



Nuovi Soci

Col. GARs GIOVENCA Paolo, Anguillara (Rm)
 Prof. CONTENTO Mario, Roma
 Br. Gen. CAMURATI Giuseppe, Roma
 Sig.ra ROSATI Rosanna, Roma
 Ten. CSrs CARBONE Giuseppe, Catania
 Ten. Col. POLITELLI Vittorio, Roma
 Ing. MAZZOTTI Maurizio, Brescia
 Br. Gen. CCrm VIVOLO Giovanni, Latina
 Col. MEROL Antonio, Latina
 Ten. Col. DI RUSSO Ferruccio, Latina
 Col. FUNARO Francesco, Latina

Nuove Dame d'Onore

Sig.ra SCORDO BUFALINI Maria, Roma
 Sig.ra PENZA RUSSO Anna Maria, Roma
 Sig.ra DI MAURO CARACCILO Anna, Roma
 Sig.ra CITTERIO Antonella, Milano

Volati più in alto

Col. FALARDO Antonio, Caserta
 Gen. D.A. DI COSOLA Giuseppe, Bari

Contributi volontari pro ANUA

Nel bimestre gennaio-febbraio 2012 risultano accreditati 2.549,00 Euro. Per la limitata disponibilità di spazio sui singoli numeri del Corriere, si è convenuto di pubblicare l'elenco completo dei contributi in un unico inserto annuale, riportando di volta in volta solo i nominativi di chi ha dedicato un contributo volontario alla memoria di un congiunto.

In memoria di propri Cari, hanno offerto:

- D.O. DALLARI Noemi
- D.O. SOFFRITTI ROCCHI Ariella
- D.O. ANGELERI GATTI Carla
- D.O. PENZA RUSSO Anna Maria
- D.O. DI MAURO CARACCILO Anna
- D.O. PICCIRILLI GNERI Giovanna
- D.O. FODALE VALCALDO Wilma
- D.O. NIMIS Maria Luisa
- D.O. FILOSTO SILLITTI Concetta
- D.O. PAPPAGALLO PALMA Augusta
- D.O. PALENZONA GALASSI Marianna
- GRAVINA GUIDO Marisa
- D.O. SPADONI MANERBA Carla
- Col. FERRARESE Luciano
- Magg. GIONTELLA Luciano
- Gen. Br. BOTTINI Roberto

FORCE MULTIPLIER



Partner strategico, difensore, campione.

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

www.eurofighter.com



 **Eurofighter
Typhoon**

nothing comes close