

Il CORRIERE *dell'*AVIATORE



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

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

1946 - 2012



2 Giugno
66° anniversario
dello Stato
Repubblicano

Firenze 8-10 giugno 2012

L'Istituto Scienze Militari Aeronautiche ospita
la Convention Nazionale ANUA

N. 5-6/2012

IL CORRIERE dell'AVIATORE

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

N. 5-6 maggio-giugno 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 maggio 2012

Numero a 40 pagine

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

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

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



23 marzo 2012 - Il Presidente Napolitano alle Fosse Ardeatine rende onore ai 335 Caduti che il 24 marzo 1944 furono vittime dell'orrore nazista.



S
e
z
i
o
n
i

T
e
r
r
i
t
o
r
i
a
l
i

BRESCIA – Pres. Vanni Scacco

via Livorno 7 - 25122 BRESCIA
Tel. 030 45149 yanniscacco@tin.it

CAGLIARI – Pres. Santo Vittorio Rossi

via S. Benedetto 14 - 09128 CAGLIARI
Tel. 070 400311 sanvitt.rossi41@gmail.com

CATANIA – Pres. Lucio Arena

via Catania 26 - TRECASTAGNI 95039 (CT)
Tel. 095 438198 assoeroufficialict@alice.it

FOGGIA – Pres. Leonardo Colonnello –

Piazza Purgatorio 5 71121 FOGGIA
Tel. 0881 723072 leonardocolonnello@libero.it

LATINA – Pres. Roberto Caminiti

Via Parini 48 04100 LATINA
Tel. 0773 488753 antoniomcctl@gmail.com

MILANO – Pres. Carlo Andorlini

Piazza Novelli 1 - 20129 MILANO
Tel. 02 73906795 presidenzaanuami@yahoo.it

NAPOLI - Pres. Giuseppe Lenzi

via S. Lucia 97 NAPOLI-80132
Tel. 081 7643929 giuseppe.lenzi@tin.it

PADOVA – Pres. Vittorio Martignani

via Monte Grappa 9 PADOVA 35141
Tel. 049 8722618 felice.cosentino@libero.it

RIMINI – Pres. Piero Rohr

via Parmense 14 RIMINI-47900
Tel. 0541 773571 ludrummer@alice.it

ROMA – Pres. Raffaele Cariglia

via Marcantonio Colonna 25 ROMA - 00192
Tel. 06 3254924 presidenzaanuroma@virgilio.it

TARANTO – Pres. Cataldo Marturano

Viale Magna Grecia 108 TARANTO- 74100
Tel. 099 7324174 marturan2@marturanocataldo.191.it

TORINO – Pres. Domenico Boschini

via Beinette 26 TORINO-10127
Tel. 011 9962182 domenico.boschini@fastwebnet.it

VERONA – Pres. Piero De Piero

via Cardinal Massaia 2 VERONA-37138
Tel. 0458 103405 pierodepiero@libero.it

VICENZA – Pres. Francesco Ranieri

via s. Antonino 59 VICENZA-36100
TEL. 0444 922489 anua@assoaeronauticavi.com

Le firme del Corriere dell'Aviatore

Quando ho accettato l'impegno di dirigere questo periodico, pur in assenza di una formale struttura redazionale, ho potuto contare sulla spassionata collaborazione di una Colonna che da vari lustri prima del mio arrivo offre costantemente il proprio diligente contributo alla composizione ed articolazione delle tradizionali rubriche del Corriere dell'Aviatore. Mi riferisco al Generale Giuliano Giannone, la cui personalità, come pure la sua assiduità e la sua competenza redazionale sono ben note ai Soci ANUA ed ai numerosi lettori. Ritengo perciò doveroso cogliere il particolare momento in cui l'ANUA persegue una rivitalizzazione delle proprie componenti funzionali, per esprimere gratitudine all'amico Giuliano per la dovizia di consigli offertimi, confidando nel contempo nella futura e duratura sua collaborazione a beneficio del Corriere dell'Aviatore e dell'ANUA tutta.

Ovviamente pensieri di riconoscenza da parte mia e della Presidenza sono altresì rivolti agli autori di articoli che danno corpo a questo nostro periodico. Sono tanti e, a giudicare dalle informazioni di consenso che pervengono alla direzione, il contenuto dei loro testi pubblicati è sempre risultato di vero interesse per la varietà di stimoli culturali e sociali prodotti. Allora appare giusto considerare l'occasione per un riconoscimento morale che incentivi il progredire dell'impegno pubblicistico del Corriere stesso ed a tal fine la Direzione intende dare periodicamente un attestato agli Autori che nell'anno precedente hanno scritto e pubblicato il maggior numero di articoli.

In questa prima occasione il riscontro delle edizioni passate fa porre in evidenza, senza riserve, le due firme più anziane: Canham, Bergomi. Anche a loro, con sentimenti di riconoscenza, ho inteso dedicare questo editoriale, riportandone in box a latere una sintetica nota biografica e rinviando alla Convention ANUA, calendariata per i giorni 8-10 giugno 2012 alla Ex SGA di Firenze, l'incontro per un pertinente scambio-dal-vivo di riflessioni.

(Mario Tancredi)

Guglielmo Paolo Canham



Di radici "britannico-piemontesi", è nato nell'estate del 1928. In Aeronautica Militare dal 1951, prima quale ufficiale di complemento e poi in servizio permanente effettivo, è stato abilitato al pilotaggio di ventuno tipi di velivolo, dai caccia americani della seconda guerra mondiale ai bisonici F.104 - Starfighter.

Ha prestato servizio con reparti di caccia intercettori ed è stato istruttore ed esaminatore di volo. Ha ricoperto incarichi e comandi vari in Italia ed all'estero. Nel grado di colonnello ha comandato il Reparto Sperimentale e di Standardizzazione del Tiro Aereo. Lasciato il servizio attivo a domanda, è stato Dirigente nell'ambito di una grande industria aeronautica. Dal 1989 collabora al "Corriere dell'Aviatore". Da minor tempo alla rivista "U.N.U.C. I." Nel 1954 ha sposato la signorina Egle Mussotti, con la quale continua a vivere in affettuosa armonia. Ha un figlio ed una bellissima nipote, ora diciannovenne. Guglielmo P. Canham (per gli amici Zio Willie) ha sempre avuto molteplici curiosità ed ha viaggiato per mezzo mondo. Ora vive in prevalenza nella sua casa, a Cuneo, tra ozi letterari e studi storici. Ama le montagne, le barche a vela, il whisky scozzese e le buone amicizie.

Guido Enrico Bergomi



Nato a Riva del Garda il 26 aprile 1930. Diplomato Perito Aeronautico all'Istituto Feltrinelli di Milano nel 1947 inizia a volare su di un aliante autocostruito. Conseguisce il Brevetto di 1° Grado durante un corso pre-militare su MB 308 a

Milano nel 1951. Frequenta il IV Corso AUPC nel 1952. Pilota militare e sottotenente, quindi istruttore su tutti i velivoli ad elica del periodo, oltre al T.33. Si congeda alla fine del 1956 col grado di capitano. Entra in Alitalia e diventa comandante, istruttore e controllore su velivoli Viscount, D.C.9, D.C.8/62. Lasciata la Compagnia vola con un bimotore Executive. Come ferrypilot porta numerosi SF 260 in Libia. Dirige Scuole di volo sia a motore che a vela dove assolve per alcuni anni le funzioni di Ispettore di Volo di Civilavia. Partecipa come perito a molte inchieste relative ad incidenti aerei sia civili che militari. Autore del "Manuale del Volovelista" adottato da tutte le Scuole di Volo a Vela d'Italia. Autore di quattro libri di avventure aviatorie oltre a numerosissimi articoli su riviste di aviazione. Ha cessato di volare alla fine del 2005 totalizzando circa 18.000 ore di volo e 30.000 atterraggi, pilotando 89 tipi di aeroplani e alianti, atterrando in 186 aeroporti di tutto il mondo. Vive a Guidonia, Città dell'Aria.

In questo numero:

Editoriale

Attualità 3

Seminario sulle tematiche pensionistiche
Il ruolo dell'Italia nella strategia internazionale
Convention ANUA a Firenze
L'Italia in Afganistan

Avvicendamenti 8

Ispettorato e Ist. Superiore Sicurezza del Volo
Comando Forze Mobilità e Supporto

Giuramento Corso Orione V 9

Notizie al Volo 10

La riduzione delle spese militari
Il lancio del VEGA
Il SILEF nella tradizione di efficienza dell'A.M.
Importante accordo con la Repubblica di Singapore
L'Aero Circolo Centrale del Volo a Vela
Allievi cinesi a Scuola d'Aviazione di Malpensa

Centro Studi 14

Assi della Luftwaffe nella II G. M. (A. Bianchi)
Le armi della disperazione (G. Bergomi)
Parliamo di Legno (A. Pagliuca)
Recensione su "I Club Frece Tricolore"
La Vite (G. Orsi)

Consigli degli esperti 25

Recuperi illegittimi degli enti previdenziali (F. Jorio)

In questi mesi ricordiamo 28

Maggio: Volo senza scalo negli USA - Il Bf 110
La spettacolare Cicogna - Il Twin Otter
Giugno: Il trimotore Ford - Il Sikorski S. 38
Il SIAI SM 73 - Il Focke Wulf 190

Dalle Sezioni Territoriali 31

Roma: Udienza in Vaticano
Latina: La primavera araba
Napoli: Attività sociale
Bari: La morte del Presidente Berra
Taranto: La Sezione
Brescia: Proposte?

Solidarietà, Cultura e Riflessioni 36

Socio ANUA Presidente ANFCMA a Treviso
L'Associazione Romana Studi e Solidarietà
Aviazione e Filosofia al Simposio Pegorini-Malosso
Riflessioni sulla scelta degli obiettivi
Le pillole di Effebi

Commenti di Dama 38

L'ANUA in Normandia ed ai Castelli della Loira

Sponsor e altro

Eurofighter - Virociset - ITC consulting

Contributi - Nuovi Soci - Volati più in alto



*Il Capo del Governo Italiano
Sen. Prof. Mario Monti ha prestato
servizio di leva nel 1967 col grado
di Sottotenente della nostra amata
Aeronautica Militare.*



*La Presidenza dell'Associazione
Nazionale Ufficiali di Aeronautica
considera ciò motivo di orgoglio
per l'intero sodalizio
e si è pregiata di proporre
al Prof. Mario Monti
la sua iscrizione
fra i Soci Onorari dell'ANUA.*

Il 2° Convegno sulle tematiche pensionistiche



Nel quadro degli attuali orientamenti in materia di organici, stato giuridico, avanzamento e trattamento del personale militare

Il Convegno voluto ed organizzato dall'ANUA per esaminare le attuali tematiche pensionistiche ha avuto luogo presso la Casa dell'Aviatore il 23 marzo 2012, alla presenza di 230 Ufficiali. Il Capo di SMA Generale Giuseppe Bernardis, che per l'interesse dell'iniziativa ha voluto onorare l'evento con un indirizzo di saluto, ha anche espresso l'auspicio di proficui risultati dagli impegni che gli Organi Istituzionali affrontano nell'attuale contesto di risanamento economico dell'Italia. Il Presidente ANUA Gen. S.A. Mario Majorani, rivolti i sentiti ringraziamenti al Gen. Bernardis, alle Autorità che hanno supportato l'iniziativa, agli attuatori della stessa ed ai convenuti, ha quindi dato avvio ai lavori, dei quali si riportano gli aspetti salienti.

Il Vice Presidente ANUA Gen. D.A. Arturo Zandonà, coordinatore dei primi interventi, ha richiamato l'attenzione sulle finalità del sodalizio invitando i convenuti ad iscriversi come soci e, a sostegno dell'invito, ha promesso come compenso morale la consegna degli atti dettagliati del Convegno. Sarà infatti redatto un apposito opuscolo elettronico da inviare ai neo Soci.

Le esposizioni sono state quindi sviluppate in due fasi:

Il primo argomento è stato affrontato dal Brig. Gen. Arnaldo D'ORAZIO, Capo del Servizio di Commissariato e di Amministrazione del Comando Logistico, che ha introdotto il tema della **indennità di Ausiliaria**, ricordando che tutti i periodi di crisi hanno sempre coinciso con manovre restrittive del Governo sul settore previdenziale tese al contenimento della spesa pubblica. Ciò ha reso sempre più "volatile" il panorama pensionistico. Fra non molti anni un lavoratore parasubordinato sessantatreenne con 35 anni di contributi riceverà una pensione pari al 48% dell'ultima retribuzione, ed ancor peggio andrà per i lavoratori autonomi. Nell'ambito Difesa ancora oggi, fortunatamente, vige uno strumento in grado di colmare per il 70% il gap fra l'ultima retribuzione percepita e la pensione: l'indennità di ausiliaria che, a buona ragione, rappresenta l'unica forma di previdenza integrativa di cui disponiamo. Non va però considerato un privilegio, tenuto conto delle condizioni di accesso, di permanenza e, soprattutto, dei costi legati al pagamento dei contributi per l'intero periodo. Il Gen. D'ORAZIO ha, quindi, lasciato la parola al Col. Stefano M. Graziani, Capo del 2° Ufficio "Aerogestioni", che è entrato nei dettagli ricor-

dando, in primis, i **requisiti di accesso all'indennità** che, oltre all'idoneità al servizio militare incondizionato, prevedono il divieto di impiego -retribuito o non- presso enti, società od organismi che hanno rapporti con la Difesa. È, inoltre, necessario sottoscrivere una dichiarazione di disponibilità a prestare servizio -nell'ambito della provincia di residenza- presso la propria o altre pubbliche amministrazioni. L'accesso in Ausiliaria è previsto solo per raggiungimento dei limiti di età, a seguito del c.d. "scivolo" ex art. 2229 del Codice di Ordinamento Militare ed a domanda dall'A R Q. La durata dell'Ausiliaria è di 5 o 4 anni, a seconda dei limiti di età previsti per ruolo e grado. L'assegno è fissato nel 70% della differenza rispetto al pari grado in servizio, tenuto conto di stipendio, indennità, assegno funzionale, parziale omogeneizzazione ed assegno pensionabile. Gli effetti dell'Ausiliaria riguardano la percezione del 70% degli aumenti attribuiti al pari grado in servizio (bloccati sino al 2014), la rideterminazione della pensione -al termine del periodo- con l'inclusione dell'80% della indennità di ausiliaria e degli scatti biennali del 2,5% nel frattempo maturati. Ciò a fronte dei contributi previdenziali (pari al 10,15%) trattenuti per l'intero periodo di permanenza in Ausiliaria. Non è prevista, invece, alcuna riliquidazione della buonuscita. Sono stati, infine, presentate tre simulazioni di confronto tendenti a mettere in luce quanto tempo è necessario, al termine dell'Ausiliaria, per "pareggiare" l'investimento fatto con il pagamento dei contributi e percepire un utile pensionistico effettivo: 3 anni per un Gen. S A, un anno e mezzo per un Colonnello e 4 mesi per un Aiutante. Corre obbligo evidenziare (n.d.r.) che i periodi di "ammortamento" si allungano -anche notevolmente- in presenza di pensione privilegiata (aumentano i contributi da versare) o di indennità di



Il 2° Convegno sulle tematiche pensionistiche



elevato contenuto economico (aeronavigazione, controllo del T.A. ecc.) in quanto gli scatti rivalutano solamente la parte stipendiale e non quella relativa alle indennità. Ha quindi preso la parola il Col. Luigi Tommasi, Capo della 1ª Div. di PREVIMIL, che ha illustrato le principali caratteristiche della **pensione privilegiata**. È la Commissione Medica Ospedaliera ad esprimersi in merito all'ascrivibilità a categoria di pensione. La misura prevalente è pari al 10% della pensione ordinaria (e scatta solo -n.d.r.- dal momento del collocamento a riposo e non, ad es. durante l'ARQ). La trattazione è quindi proseguita con l'illustrazione del trattamento di reversibilità. Esso spetta al coniuge, ai figli minorenni o studenti universitari per l'intero corso legale di laurea ed ai figli maggiorenni inabili e nullatenenti. Sono presi in considerazione i figli legittimi, legittimati, naturali, adottivi ed affiliati. Il coniuge percepirà la pensione di reversibilità a condizione che non sia separato o divorziato, a meno che non abbia diritto agli alimenti, e che mantenga lo stato vedovile. Hanno diritto a percepire la reversibilità anche i figli, in assenza del coniuge, il padre, purchè inabile al lavoro e di età superiore a 60 anni, la madre, in mancanza del padre ed alle stesse condizioni, fratelli e sorelle se minorenni o inabili. Quando una delle condizioni venga meno la pensione di reversibilità è revocata. Le aliquote sono pari al 60% per coniuge solo, 80% con un figlio a carico, 100% con due o più figli a carico, 50% per genitore/i, da 50% a 100% da 1 a 7 fratelli. Sono previste, infine, riduzioni percentuali in base al reddito posseduto dall'avente diritto: per l'anno 2011 la tabella prevede il 100% della misura prevista sino ad un reddito di 18.740 €, gradualmente ridotta sino al 50% con un reddito superiore a 31.234 € annui.

Dopo un breve periodo di pausa, durante il quale fervevano i quesiti e le considerazioni dei numerosissimi partecipanti, è iniziata la seconda parte del Convegno sotto la direzione del Brig. Gen. Giuseppe Lucchese. Il Gen. B. A. Nicola LANZA DE CRISTOFORIS, Capo del 1° Reparto Ordinamento e Personale dello SMA, ha illustrato come il momento di difficoltà vissuto dal paese comporti ineludibili sacrifici anche nel campo del personale, a seguito dello sbilanciamento della spesa per tale settore che, a fronte del 51% della media europea, vede l'Italia attestata al 70% dell'intero bilancio della Difesa. Le FA sono sovradimensionate rispetto alle risorse

disponibili e la proposta del Ministro Di Paola prevede un progressivo ridimensionamento a 150 mila (- 43 mila unità) pari ad un taglio del 20%. Al riguardo un emendamento parlamentare prevedeva una riduzione del 20% dei Gen^{***}, del 15% dei Gen.^{**} e dei Gen.^{*}, del 10% dei Colonnelli. Sono previste riduzioni del 30% dei reclutamenti, ma lo strumento andrà fasato anche con la necessità di armonizzazione, entro il prossimo 30 giugno, del **quadro normativo del personale delle FF AA con le disposizioni della riforma "Fornero"**. Il Col. Pasquale IZZO, Capo

del 2° Ufficio Re.St.Av. del 1° Rep. SMA, ha chiarito che, rispetto al quadro normativo vigente che prevede pensionamenti di anzianità con 40 anni contributivi, o 57 anni di età+35 anni contributivi, o 53 anni+80% della massima anzianità contributiva, la c.d. riforma "salva Italia" introduce un innalzamento del limite di età a 66 anni dal 2012 e 67 dal 2021, l'abrogazione delle "finestre mobili" ed un successivo e progressivo ritardo del collocamento a riposo in funzione dell'innalzamento della speranza di vita. Per la pensione anticipata, inoltre, saranno necessari 42 anni contributivi, con penalizzazioni per le cessazioni ante 62 anni di età. Al fine di armonizzare tali innovazioni con la normativa delle FF AA e delle Forze di Polizia è al lavoro un tavolo tecnico cui partecipano i rappresentanti dei Ministeri dell'Economia, della Funzione Pubblica e delle Amministrazioni del Comparto Difesa-Sicurezza, sui cui esiti non si è al momento ancora in grado di esprimersi. Il provvedimento sarà di natura regolamentare e non vedrà, quindi, l'attiva partecipazione parlamentare sui suoi contenuti (n.d.r.). Il Gen. Lucchese, nel ringraziare i prolatori per le interessanti informazioni all'uditorio ha rilevato che qualsiasi provvedimento sulla materia dovrà in ogni caso tenere in debito conto la specificità della condizione dei militari che richiede loro il possesso (in parte condiviso con gli appartenenti alle forze di Polizia) di un così alto numero di requisiti e limitazioni all'esercizio di taluni diritti soggettivi che non si riscontra in nessun'altro settore della P.A. La folta partecipazione di pubblico e l'interesse degli argomenti trattati hanno prodotto numerose domande tese a chiarire il quadro di situazione, cui i relatori hanno dato puntuali risposte ed hanno offerto la propria disponibilità a fornire diretta risposta E-mail a tutti i quesiti inevasi per ristrettezza di tempo. La manifestazione è stata conclusa dal Presidente Majorani che, nel ringraziare tutto lo staff dell'Associazione che sotto la regia del Segretario Generale, Dott. Cesare D'IPPOLITO, si è a lungo prodigato per la sua buona riuscita, ha espresso vivo apprezzamento per il folto numero di Ufficiali che hanno sottoscritto l'adesione all'Associazione -che presto riceveranno copia degli interventi di tutti i Relatori- auspicando che l'ANUA possa continuare ad organizzare manifestazioni di così elevata utilità per tutti gli Ufficiali della Forza Armata.

(A. Z.)



Il Ruolo dell'Italia nella strategia internazionale

Questo il titolo dell'interessante conferenza tenuta dal Generale Vincenzo Camporini, giovedì 8 marzo nella Sala Baracca della Casa dell'Aviatore. L'evento organizzato di concerto tra il Centro Studi dell'Associazione Arma Aeronautica, diretto dal Gen. Isp. Capo Nazareno Cardinali, e l'Associazione Romana di Studi e Solidarietà, presieduta dal Gen. D.A. Giancarlo Naldi, ha registrato un'ampia accorrenza di ospiti. Erano presenti circa 150 invitati, fra i quali anche giovani cultori interessati all'attualità del tema. Il Generale Camporini, prende la parola dopo una breve introduzione dei Generali Cardinali e Naldi (un trio di brillanti nomi, provenienti dal Corso Drago III dell'Adema Aeronautica) focalizzata sull'auspicio di un'Italia al positivo. In proposito, con un volo, viene alla mente dell'estensore di questa nota il "Pensiero positivo" di Louise Hay, con la riflessione che il pensiero positivo nasce come esigenza di modifica e di miglioramento della qualità della vita che può avvenire in noi attraverso l'osservazione dei nostri pensieri. Ma veniamo all'illustre oratore, di cui è nota a tutti l'eccellente progressiva carriera militare, per riferire in sintesi sugli argomenti che sono stati esposti con l'*animus* di chi vive l'attualità informativa e di conoscenza della realtà internazionale. Camporini è infatti Vice Presidente dello IAI (Istituto Affari Internazionali), è Consigliere della fondazione ICISA (Intelligence Culture and Strategic Analysis) ed è Collaboratore dell'associazione "Italia Futura". Varie le sue riflessioni sul fatto che la politica internazionale è incapace di elaborare le soluzioni nelle situazioni internazionali di instabilità e che le forze armate da sole non risolvono i problemi. Purtroppo la grande politica internazionale, raramente è in grado di definire degli obiettivi da perseguire e quindi impiegare le proprie risorse per il raggiungimento di questi obiettivi. Sovente non si sa che cosa fare. "L'unica cosa che le forze armate possono fare in una situazione di instabilità è quella di congelare le situazioni, di guadagnare



tempo, in modo tale che la politica elabori le soluzioni concrete e durature. Se questo non avviene, l'impegno militare può durare in eterno", ha commentato Camporini, citando fra gli altri gli esempi del Kosovo e dell'Iraq. Bisogna sapere perché si fa qualche cosa e che cosa si vuole ottenere.

Questo il punto fondamentale su cui deve riflettere chi regge i nostri Paesi. I richiami sui punti già esaminati da Camporini in altre occasioni, e commentati con articoli pubblicati da "Italia Futura", possono essere così elencati:

- I paesi occidentali si limitano a giocare di rimessa: la loro politica appare incentrata su obiettivi di breve periodo, mentre servono coraggio, determinazione e visione.

- Per l'impegno in Afghanistan, gli italiani possono essere orgogliosi: si tratta di un pesante investimento da valorizzare in modo adeguato.

- Nelle forze armate, la riforma necessaria: diventa esigenza prioritaria una riforma radicale delle forze armate, per renderle adatte ai prevedibili scenari del medio termine, in un quadro di

compatibilità, ma anche in un'ottica di futura possibile integrazione in uno strumento militare unitario in ambito europeo, anche e purtroppo non immediata.

Difesa, i lussi che non ci possiamo permettere: occorre accettare i tagli nell'interesse generale.

Non poteva infine mancare una riflessione sui tagli allo studio del Governo per la contrazione degli organici delle Forze Armate italiane, di cui si è riferito in altra parte di questo Corriere. Ma in opposizione ai commenti che spesso vengono fatti in relazione al grande numero di Generali, ed al supposto intento di ridurlo si è evidenziato che i militari hanno l'uniforme e sono subito riconoscibili, ma i Generali del pubblico impiego non hanno la divisa e sono davvero tanti. Con riferimento al titolo della conferenza, la considerazione finale è che nella strategia internazionale manca l'insieme decisionale.

(M.T.)

Convention ANUA a Firenze - ISMA: 8-10 giugno 2012 PER DARE ANCORA MAGGIORE IMPULSO ALLA NOSTRA ASSOCIAZIONE

Trovare tutti a Firenze per fare maggiore conoscenza fra noi e trascorrere assieme un week-end nella splendida capitale toscana è la bella idea venuta a Cesare d'Ippolito Segretario Generale ANUA. Accolta unanimemente dal Presidente Nazionale e dal Consiglio Direttivo, è stata programmata per i giorni dall'8 al 10 giugno, nella storica cornice della Scuola di Guerra Aera (oggi Istituto per le Scienze Militari e Aeronautiche). I Soci potranno affluire da tutte le Sezioni dello stivale e, assieme alle proprie famiglie, partecipare a questa stimolante iniziativa

grazie soprattutto alla disponibilità del Comando Generale delle Scuole e dell'Istituto suddetto. Potremo così conoscerci da vicino, confrontare le nostre idee, rafforzare i nostri obiettivi, affrontare le nostre problematiche, sempre senza rinunciare alla splendida ospitalità offerta da FIRENZE. Oltre che visitare le bellezze



artistiche della città e godere delle sue ghiotte specialità gastronomiche, l'occasione sarà utile anche per affrontare in Assemblea Nazionale la situazione territoriale delle Sezioni e fornire ad ognuna di loro uno spunto per raccontare agli altri le proprie quotidianità, le opportunità offerte, le contrarietà insorte, i rapporti con i Reparti Aeronautici insistenti sul territorio. In armonia con il Comando degli Istituti sono previste attività culturali, sociali e di svago con un solo grande rammarico: il week-end presto finirà ed ognuno dovrà tornare alle proprie incombenze, ma sicuramente resterà vivo a lungo il ricordo dei giorni trascorsi assieme a FIRENZE. La Presidenza Nazionale e le Presidenze di Sezione ANUA sono a disposizione per informazioni ed iscrizioni ai punti di contatto riportati in contro-copertina.



Le attività in agenda avranno il seguente programma di massima:



Venerdì 8 giugno

Arrivo alla ex SGA entro le ore 12.00 (con mezzi privati o autobus in partenza da Roma alle ore 09.00) e sistemazione logistica.

- ore 13.00 Pranzo al Circolo ex SGA
- ore 15.00 - 1830 Visita guidata Città
- ore 20 - Cena sociale alla ex SGA, con indirizzo di benvenuto del Gen. D.A. Pietro Valente.

Sabato 9 giugno

- ore 09.00 - Assemblea annuale ordinaria presso l'Aula Magna.
- A seguire Lavori Congressuali presieduti dal Gen. S.A. Mario

Majorani con Interventi propositivi delle Sezioni Territoriali. Le Signore potranno disporre di trasporto ai magazzini Outlet "De Mall" di Leccio (Incisa).

- ore 13.00 - Pranzo di lavoro.
- ore 15.00 - Giro turistico della città con bus riservato.
- ore 20.00 - Cena in locale caratteristico.

Domenica 10 giugno

- ore 09.00 Santa messa in base. A seguire Visita Galleria degli Uffizi con guida.
- ore 13.00 Pranzo di Commiato presso mensa SGA.
- ore 15 partenza (con mezzi privati o Bus per Casa Aviatore Roma).

L'Italia in Afghanistan



Siamo in Afghanistan a sostegno della risoluzione del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite n. 1386 del 20 dicembre 2001. Il nostro compito è di sostenere il Governo afgano nello svolgimento delle attività di sviluppo e consolidamento delle Istituzioni locali affinché lo Stato dell'Afghanistan diventi stabile e sicuro e non sia più un rifugio sicuro per il terrorismo internazionale e forniamo assistenza umanitaria alla popolazione. L'Italia è inserita in una Forza multinazionale, la International Security Assistance Force (ISAF) che, dal 2003, è sotto il comando della NATO. Il Contingente italiano di 4.200 militari è schierato nelle aree delle città di Kabul ed Herat. La componente principale delle forze nazionali è costituita da personale della Brigata Garibaldi dell'Esercito, con 2000 Bersaglieri tra uomini e donne, avvicinata **da marzo 2012** alla Brigata "Sassari". Con il sergente Michele Silvestri, caduto in Gulistan, poco dopo l'arrivo, **sale a 50 il numero dei militari italiani morti dal**

l'inizio della missione ISAF in Afghanistan, nel 2004. Di questi, la maggioranza è rimasta vittima di attentati e scontri a fuoco, altri invece sono morti in incidenti, alcuni per malore ed uno si è suicidato. Nell'area di Kabul l'A.M. è presente nello staff del Comando dell'operazione, denominato ISAF Joint Command HQ, con del personale dell'Esercito.

Nell'area di Herat l'Italia detiene il Comando di un Contingente nazionale interforze presente presso il Regional Command West, che ha la responsabilità anche su quattro Provincial Reconstruction Team (PRT) che operano nella provincia di Herat. Il Contingente nazionale dispone, inoltre, di mezzi di manovra, di supporto, aerei da trasporto, per missioni di sorveglianza e ricognizione e di alcuni elicotteri. La **Joint Air Task Force (JATF)** è quindi la componente aerea italiana costituita da assetti di tutte le Forze Armate presenti ad Herat, sotto la leadership dell'Aeronautica Militare. Le missioni svolte prevedono compiti di ricognizione a supporto delle truppe nazionali e alleate sul territorio grazie all'impiego di velivoli AMX, in sostituzione dei Tornado IDS, e assetti UAV (Unmanned Aerial Vehicle) Predator, oltre ad innumerevoli missioni di trasporto aereo, anche di tipo ospedaliero e prettamente umanitario, effettuate con velivoli C-27J, C-130J ed elicotteri AB-212 ICO. L'Italia partecipa anche alla missione di Polizia Eupol sviluppata dall'Unione Europea che si inserisce nell'ambito dell'iniziativa di Politica Europea di Sicurezza e Difesa (PESD). La missione, iniziata il 15 giugno 2007, ha lo scopo di sviluppare le attività di training, advising e mentoring a favore del personale afgano destinato alle unità dell'Afghan National Police (ANP) e dell'Afghan Border Police (ABP): essa prevede lo schieramento in Teatro di personale dell'Arma dei Carabinieri e della Guardia di Finanza. L'Italia, inoltre, nell'ambito del NATO Training Mission - Afghanistan, è impegnata ad Herat con Carabinieri e Finanziari nell'addestramento della Polizia di frontiera, collaborando con il personale USA del Combined Security Transition Command Afghanistan (CSTC-A) per l'addestramento dell'Afghan National Civil Order Police (ANCOP).



Emblematica sintesi fotografica della JATF in occasione della visita del Generale di Brigata Aerea Roberto Nordio, Comandante delle Forze Armate di Combattimento dell'Aeronautica Militare



Ispettorato per la Sicurezza del Volo

Martedì 28 Febbraio, presso la Sala degli Eroi di Palazzo Aeronautica, a Roma, si è svolta la cerimonia del passaggio di consegne al vertice dell'Ispettorato Sicurezza Volo e dell'Istituto Superiore per la S.V., tra il Generale di B.A. Luca Valeriani, Ispettore uscente, e il Generale di B. A. Amedeo Magnani, subentrante.

La cerimonia è stata presenziata dal Capo di SMA, Generale Giuseppe Bernardis.

Il Gen. Valeriani che lascia l'I.S.V. dopo quattro anni e mezzo, per assumere l'incarico di Ispettore dell'Aviazione per la Marina ha sottolineato quanto la Sicurezza Volo sia divenuta patrimonio e abito mentale per tutta l'Amministrazione, tanto da far registrare, nel corso del 2011, un rateo di incidenti pari a zero. Il Gen. Magnani, grato per il prestigioso incarico, ha ricordato la sua prima esperienza all'I.S.V. nel lontano 1999, quando col grado di Tenente Colonnello fu assegnato all'Ufficio diretto dall'allora Colonnello Valeriani ed ha sottolineato l'importanza dei concetti di trasparenza, prevenzione e comunicazione nella cultura della sicurezza volo. Il Capo di Stato Maggiore ha ricordato che la Sicurezza Volo è fondamentale per l'attività primaria della Forza Armata, in particolare in questi ultimi anni, durante i quali l'attività di volo ha subito un picco, passando da addestrativa a operativa nell'ambito delle missioni internazionali nelle quali l'Aeronautica Militare è stata chiamata ad intervenire. Ha altresì sottolineato come l'I.S.V. sia divenuto un "centro di riferimento" anche al di fuori della Forza Armata.



Comando Forze Mobilità e Supporto

Martedì 14 Febbraio, presso l'aeroporto "F. Baracca" di Centocelle, si è svolto il passaggio di consegne tra il Generale di Divisione Aerea Vincenzo Parma, uscente, e il Generale di Brigata Aerea Stefano Fort, subentrante, al vertice del Comando Forze per la Mobilità ed il Supporto (C.F.M.S.).

Alla cerimonia, presenziata dal Generale di Squadra Aerea Tiziano Tosi (foto), Comandante della Squadra Aerea, ha partecipato una rappresentanza militare dei Reparti dipendenti. Il C.F.M.S. è infatti il Comando Intermedio, gerarchicamente sovraordinato ai Reparti e alle Unità periferiche impegnate nel settore del Trasporto Operativo e della Ricerca e Soccorso, che coordina l'addestramento e il successivo impiego del personale e degli assetti a disposizione. Dal C.F.M.S. dipendono: il 14° Stormo di Pratica di Mare, il 15° Stormo C/SAR di Cervia, il 31° Stormo di Ciampino, il 41° Stormo di Sigonella, la 46ª Brigata Aerea di Pisa, il

Distaccamento A.M. Luni Sarzana, il C.A.E. Multicrew di Pratica di Mare, la R.A.M.I. Geilenkirchen (Germania), la R.A.M.I. Little Rock (USA) e la R.A.M.I. Brize Norton (UK).



Il Generale Tosi, ha ringraziato il Generale Parma per l'impronta che ha saputo imprimere al settore del volo operativo da trasporto, riconoscendo a tutto il personale gli eccellenti risultati conseguiti. Il Generale Parma ha invece ripercorso le fasi salienti che hanno caratterizzato il proprio lungo periodo di Comando, dal 30 Agosto 2007 al 13 Febbraio 2012, definendolo entusiasmante ed impegnativo. Il Generale Fort, a sua volta, ha ringraziato le Superiori Autorità per la fiducia accordatagli, esprimendo gratitudine al Generale Parma per quanto realizzato ed al personale che vorrà continuare sulla strada intrapresa.

Giuramento Corso Orione V

In una cornice indescrivibile per l'eccezionale bellezza che solo Napoli e dintorni possono vantare come dono divino, il 4 aprile scorso, nell'imponente piazzale dell'Accademia Aeronautica si è svolta la solenne cerimonia del Giuramento e del Battesimo del Corso Orione V. I cento nuovi Orionidi hanno giurato fedeltà alle istituzioni italiane e sono stati "consacrati" allievi piloti, del ruolo delle Armi, ingegneri, commissari e medici, vedendo il tutto suggellato da imperiosi passaggi delle Frece Tricolori. La cerimonia è stata presieduta dal Ministro della Difesa, Ammiraglio Giampaolo Di Paola, alla presenza del Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale Biagio Abrate, del Capo di Stato Maggiore dell'AM, Generale Giuseppe Bernardis e di altre autorità, civili, religiose e militari. Nutritissima, poi, è stata la schiera dei "Padrini" dei precedenti Corsi Orione (II, III e IV), tutti pienamente "compresi" nel loro importante ruolo, con segni evidenti della commozione avvertita per il momento magico che stavano vivendo i loro discendenti. Più lacrime hanno solcato il viso di tutti e specialmente quello dei "veci" dell'Orione II, cioè dei padrini "decani", avendo il Buon Dio chiamato a sé coloro che, per primi, ebbero l'onore di appartenere alla stirpe. Ed ecco, di seguito, le parole con le quali i citati "decani" vogliono dare il benvenuto ai nuovi arrivati.



Nutritissima, poi, è stata la schiera dei "Padrini" dei precedenti Corsi Orione (II, III e IV), tutti pienamente "compresi" nel loro importante ruolo, con segni evidenti della commozione avvertita per il momento magico che stavano vivendo i loro discendenti. Più lacrime hanno solcato il viso di tutti e specialmente quello dei "veci" dell'Orione II, cioè dei padrini "decani", avendo il Buon Dio chiamato a sé coloro che, per primi, ebbero l'onore di appartenere alla stirpe. Ed ecco, di seguito, le parole con le quali i citati "decani" vogliono dare il benvenuto ai nuovi arrivati.

Benvenuto Orione V!

Gli autobus rallentano e svoltano lentamente a sinistra. Entrano in una grande cancellata grigia e si avviano su per la strada in leggera salita, che porta al piazzale principale dell'Accademia Aeronautica di Pozzuoli. Si esce dal caos del traffico napoletano e ci si immerge in una sorta di Shangri-la, una specie di oasi dove si respirano ordine, efficienza e sicurezza. Non è la prima volta che noi dell'Orione secondo ci ritroviamo all'interno di questo Istituto, ma ogni volta è un po' come fosse la prima. Certo la sede di Nisida, dove siamo entrati in quel mese di novembre 1954, e che ci ha ospitato per i successivi tre anni, non era altrettanto accogliente, che, anzi, la francescana semplicità di allora sembra in contrasto stridente con la razionale modernità delle installazioni di oggi. Ma lo spirito che vi aleggia non sembra essere molto cambiato. Siamo qui per celebrare il giuramento e battesimo del Corso Orione V, il Corso che, per la quinta volta nella storia dell'Accademia, si fregia del nome della più bella tra le costellazioni celesti. I nostri progenitori del primo Corso Orione non ci sono più: sono tutti scomparsi da tempo, anche se, purtroppo, sono stati già raggiunti, certo prematuramente, da molti altri Orionidi dei Corsi più giovani. Noi dell'Orione secondo, quindi, siamo ormai diventati i decani di questa stirpe, e non è facile abituarci a questa idea. Non possiamo fare a meno di ricordare come ci apparvero vecchi, allora, i Tenenti Colonnelli nostri padrini, (che, nel 1954, dovevano avere meno di quarant'anni), e di paragonarli a noi, che siamo ormai vicini agli ottanta. Che penseranno di noi, di queste che sembreranno loro delle vecchie cariatidi, i giovani virgulti che ci apprestiamo ad incontrare, cresciuti ed educati in un mondo così diverso dal nostro, che era appena uscito dal caos della seconda guerra mondiale? Ma, il programma va avanti:

l'arrivo, la messa, i discorsi e poi, finalmente, l'incontro con i Pingui. E a questo punto ci siamo accorti che forse qui, in questo Shangri-la fuori dal mondo, il tempo si è come fermato. Ragazzi e ragazze, belli nella loro giovinezza, con lo sguardo diretto, con il viso pulito ed i modi cortesi, ci hanno accolto sorridendo ed abbiamo cominciato a parlare. Inizialmente eravamo tutti un po' tesi, ma poi, mano a mano che le parole venivano spontanee, abbiamo capito che le idee e gli ideali di questi Orionidi non erano poi così diversi dai nostri. Ognuno porta nel suo cuore un sogno da realizzare, un'aspirazione cui dare corpo, una dimostrazione da dare a se stesso di non essere da meno degli altri. Abbiamo allora capito che, a dispetto dei giornali e dei telegiornali, non è vero che esistano solo centri sociali, black bloc e no-tav: ci sono ancora giovani che credono in quello che fanno, che si pongono obiettivi da raggiungere, e lo fanno con impegno di cuore e di intelligenza. Per questo, mano a mano che si parlava, abbiamo cessato di sentirci degli estranei ed abbiamo percepito in loro come una continuazione delle motivazioni che ci avevano spinto, tanti anni fa, alla loro stessa scelta. È stata una sensazione forte, che ci ha fatto dimenticare, per un attimo, i nostri quasi ottant'anni, e ci ha riportato a qualche sera, quando all'imbrunire, in momenti di solitudine, sul piazzale ventoso di Nisida guardavamo il mare, cercando di indovinare cosa ci avrebbe riservato il futuro. E oggi che il futuro si è ridotto per noi a poca cosa, ci ha riempito di gioia il vedere che non abbiamo sprecato il nostro passato, perché crediamo che in questi ragazzi dell'Orione V non verrà meno l'orgoglio di lottare per vedere realizzati quegli ideali in cui i loro predecessori di quattro generazioni di Orione hanno creduto.

Il governo lavora alla riduzione delle spese militari

Alle commissioni Difesa congiunte di Senato e Camera, nel febbraio u.s., il Ministro della Difesa Giampaolo Di Paola ha fatto sapere che il numero dei nostri militari verrà progressivamente ridotto in modo di arrivare a un taglio di almeno 30mila unità. Non solo. L'esecutivo acquisterà, inoltre, 90 caccia F-35 invece dei 131 previsti dal programma Joint Strike Fighter: una riduzione di quaranta unità. "Oggi ci sono 183mila militari e 30mila civili nella Difesa - ha spiegato il ministro - occorre scendere progressivamente, verso 150mila militari e 20mila civili, con una riduzione di 43mila unità". Un obiettivo che l'esecutivo punta a raggiungere nel giro di dieci anni o poco più partendo dalla "riduzione degli ingressi del 20-30 per cento, la mobilità verso altre amministrazioni, l'applicazione di forme di part-time". Per quanto riguarda gli ammiragli e i generali, ha aggiunto il ministro della Difesa, "ci sarà una riduzione superiore al 30 per cento. È un percorso doloroso ma inevitabile". Nel giro di massimo sei anni, ci sarà una riduzione al 30 per cento delle strutture della Difesa. Per Di Paola, tuttavia, la componente aerotattica rimane comunque irrinunciabile: "Ora è assicurata da Tornado, Amx e Av-8B, che nell'arco di 15 anni usciranno per vetustà dalla linea operativa. Saranno sostituiti dal JSF, che è il miglior velivolo in linea di produzione nei programmi di ben 10 Paesi". L'Italia, ha aggiunto il Ministro della Difesa, "ha già investito 2,5 miliardi di euro". Il governo si era già impegnato ad acquistarne 131. "Ora il riesame del programma - ha concluso Di Paola - ci porta a ritenere perseguibile l'obiettivo di 90 velivoli, un terzo in meno".



Italia nello spazio: VEGA, il lanciatore sogno tricolore di Luigi Broglio dal 1962

Un successo europeo ma, soprattutto, per l'Italia: Vega (Vettore europeo di generazione avanzata) ha infatti superato perfettamente il volo di collaudo dalla base di Kourou, nella Guyana francese ed è entrato a pieno titolo nella famiglia dei lanciatori dell'Agenzia spaziale europea (Esa). Fra i 'fratelli' che è andato ad affiancare, si possono nominare l'Ariane 5, in grado di portare in orbita carichi pe-



Base lancio VEGA a KOUROU nella GUYANA FRANCESE

santi fino a 20 tonnellate, e il Soyuz, che trasporta fino a 4 mila kg. E il novello Vega, alto 30 metri e pesante 136 tonnellate, ha tre stadi a propellente solido, più un quarto a propellente liquido: una tecnologia unica che è stata sviluppata in Italia. Il progetto per questo lanciatore è nato nei primi anni '90 e nel 2000 è diventato un programma dell'ESA che è stato sostenuto da Italia, Francia, Belgio Paesi Bassi, Spagna, Svezia e Svizzera. Ma il primo che aveva pensato a un vettore italiano da mandare in orbita era stato nel 1962 Luigi Broglio, padre dello spazio tricolore. Vega è costato circa 780 milioni, di cui il 58,3% finanziati dall'Italia. Il programma è guidato dalla società ELV, costituita per il 70% dal Gruppo Avio, con la partecipazione di Vitrociset, Telespazio, Cira, CGS e Selex Galileo, e per il 30% dall'Agenzia spaziale italiana (ASI). Grazie a queste competenze Vega è stato definito dal ministro per l'Istruzione, l'università e la ricerca Francesco Profumo, come «un programma ad elevata efficienza economica e tecnologica, che per l'Italia si potrà trasformare in un elevato ritorno in termini di industria e occupazione». Il 13 febbraio il lanciatore ha portato in orbita nove satelliti: i due più grandi, Lares (dell'Asi) ed AlmaSat (Università di Bologna) sono italiani, mentre gli altri sette sono mini-satelliti progettati e costruiti da studenti del nostro Paese ma anche europei. E questa è una grande novità.

Il SILEF nella tradizione di efficienza dell'Aeronautica Militare

L Il Sistema Informativo Logistico Integrato (SILI) nato in Aeronautica negli anni Sessanta per la gestione tecnico-logistica dei propri materiali, condizionato dall'evoluzione tecnologica doveva trasformarsi, adeguandosi alle esigenze di gestione di sistemi d'arma complessi. Con la nascita del programma EuroFighter Typhoon 2000 vide quindi la luce il SILEF, affidato con contratto di sviluppo e gestione a Vitrociset dall'Agenzia Nato Netma, per conto della Aeronautica Militare Italiana. Il SILEF razionalizza ed armonizza le operazioni di supporto logistico dell'organizzazione interessata fornendo gli strumenti per pianificare, eseguire e controllare le attività assicurandone la piena integrazione a livello di gestione dei materiali, manutenzione, controllo, configurazione, contabilità analitica, supporto alle decisioni e documentazione tecnica. È stato quindi un

esempio di successo ed il 14 dicembre 2011, presso la sede romana della società Vitrociset, si è svolto il "SILEF day" per ricordare i dieci anni trascorsi dalla firma del contratto.



Nella foto, da sinistra: Gen. Arpino, Presidente Vitrociset; Generale De Bertolis, Segretario Generale Difesa; Generale Lodovisi, Comandante Logistico A.M.; Dott. Bontempi, Amministratore Delegato Vitrociset.

Importante accordo con la Repubblica di Singapore

L' Aeronautica Militare e la Republic of Singapore Air Force (RSAF) hanno siglato un accordo per l'addestramento di personale militare di Singapore presso strutture formative aeronautiche italiane.

In particolare, spiega una nota dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, l'intesa prevede che sei allievi piloti singaporiani frequentino, presso il 61° Stormo di Lecce, il programma addestrativo finalizzato al conseguimento del brevetto di pilota militare e della qualifica pre-operativa su velivoli caccia, quest'ultima in esito al corso Lead in Fighter Training su velivolo MB-339CD (foto a destra).



Il programma spiega ancora la nota inizia a maggio. L'accordo, sviluppato in vista della consegna di 12 addestratori avanzati M-346 alla RSAF, rappresenta un'ulteriore passo avanti nella cooperazione tra le rispettive Forze Aeree. Il bireattore M-346 è oggi considerato l'addestratore pre-operativo più avanzato esistente al mondo. Con i comandi di volo completamente digitali, manovrabilità "care free" ad alti angoli di attacco, questo velivolo rappresenta la migliore scelta per l'addestramento mirato agli aerei da difesa della nuova generazione.



L'Aero Circolo Centrale di Volo a Vela "Ettore Muzi" (M.O.V.M.)

Associazione sportiva aggregata all'Aero Club d'Italia

La tradizione volovelistica raccolta e coltivata dall'Aero Circolo Centrale di Volo a Vela "Ettore Muzi" è nata a Rieti oltre 50 anni fa per intuizione del Gen.

Adriano Mantelli, pilota da caccia, pluridecorato, accreditato di 15 vittorie, che appassionatosi all'ala silenziosa, decollando con un aliante da Roma-Urbe, si spinse veleggiando nel cielo della Valle Santa francescana di Rieti ed impressionato dalle condizioni meteo trovate lì, disse: "Ma questo è un paradiso". Il Gen. Mantelli raccolse quindi intorno a sé aviatori straordinari e decorati sul campo, come il Gen. S.A. Ing. Guidantonio Ferrari, il Ten. Col. Pil. Plinio Rovesti ed il M.llo Pilota Ettore Muzi. Nacque così sull'Aeroporto Ciuffelli di Rieti, con il sostegno dell'Aeronautica Militare, il Centro Nazionale di Volo a Vela, proprio per favorire la specializzazione nei voli di veleggiamento di grande distanza, alta quota e lunga durata, la cui esperienza è stata poi raccolta dall'Aero Club d'Italia ed ora dal Centrale "Ettore Muzi", associazione sportiva senza fini di lucro, aggregata all'AeCI. Ogni anno circa 150 piloti di aliante vengono da tutta l'Italia (e dall'estero) a perfezionare le loro conoscenze, frequentando i programmi di volo dell'AeCCVV Ettore Muzi, calibrati sui loro livelli di esperienza e sulle loro aspirazioni, dagli iniziali percorsi nella valle reatina, con l'aeroporto sotto l'ala, ai primi voli fuori dal "cono di planata", sino al conseguimento delle insegne FAI ed all'effettuazione di voli di grande distanza, mentre i più determinati possono affinare la preparazione agonistica, confrontandosi con l'esperienza di piloti di caratura internazionale e componenti della nazionale italiana di Volo a Vela.

Finalità istituzionale del Centrale Ettore Muzi è anche la diffusione della "cultura del volo", di quello veleggiato in particolare, coniugata con i doveri di solidarietà sociale, anche mediante la collaborazione con le Autorità civili e militari. Ed è in quest'ottica che si è pensato di ottimizzare l'applicazione della tecnica del volo di distanza, finalizzandola all'avvistamento degli incendi, non solo sul prezioso e bellissimo territorio reatino (il secondo d'Italia, dopo quello bellunese, per patrimonio boschivo), ma potenzialmente ben oltre, estendendo il pattugliamento verso le altre regioni circostanti, grazie a voli di centinaia di chilometri. Il progetto

è stato realizzato secondo due linee guida, sfruttando l'usuale attività di volo e le risorse di previsione meteorologica, studiate per una puntuale previsione localizzata sul territorio,

con una griglia di rilevamento dei dati (analizzati da una rete di computer) di solo 1,4 kmq (invece di 36).

La prima, ha visto l'inquadramento nel Gruppo dei Volontari della Protezione Civile di Rieti di 11 piloti volovelisti esperti, che costituiscono il primo nucleo in Italia di piloti di aliante, cui è stato assegnato dalla Protezione Civile tale compito e che al riguardo hanno ricevuto una specifica formazione.

La seconda, mediante una convenzione stipulata con il Comune di Rieti, ha utilizzato per l'avvistamento degli incendi anche tutti i voli effettuati dal Centrale Ettore Muzi ed in particolare

quelli di allenamento dei soci e dei frequentatori degli stages di addestramento al volo di durata, distanza e quota.

Si tratta di un "patrimonio" complessivo di alcune migliaia di ore di volo annuali di pattugliamento, gratuitamente offerto alla comunità reatina, ma sviluppate ben oltre il territorio comunale, per lo più lungo la dorsale appenninica (compresa, frequentemente tra Pescasseroli ed Umbertide, ma nei voli più significativi tra Campobasso e Firenze), e che grazie ad un protocollo operativo concordato con la Protezione Civile del Comune di Rieti, permette la tempestiva comunicazione degli avvistamenti alla relativa sala operativa. L'impatto ambientale del volo degli alianti, privi di motore e silenziosi, è nullo; il che li rende particolarmente adatti anche al sorvolo di aree protette; tant'è che ormai tra i volovelisti ed i grandi rapaci come aquile reali e grifoni, si è stabilito un codice di riconoscimento e di mutua assistenza: gli alianti vanno dove loro salgono e loro vengono dove salgono i primi. In altre parole, spesso si vola e persino si gioca insieme. I piloti (istruiti su come riconoscere, classificare gli incendi e monitorarne la tendenza) sono addestrati alla permanenza in volo per ore (mediamente 4/5, ma non è raro andare ben oltre), a percorrere, decollando da Rieti, centinaia di chilometri di distanza, grazie allo sfruttamento di correnti termiche e dinamiche offerte dalla favorevole orografia...ed ovviamente ad eseguire eventuali *outlandings* (la cui incidenza è però del 1-2% e per lo più circoscritta ai voli



di performance sportiva). I velivoli sono equipaggiati con strumentazione idonea al rilevamento delle posizioni degli alianti (GPS) e quindi degli incendi ed alle comunicazioni via radio (VHF), tra la sala operativa del Gruppo Comunale dei Volontari per la Protezione Civile e gli alianti in volo, codificate nel protocollo. All'azione di diretto contrasto si affianca anche quella di prevenzione, perché la consapevolezza dell'esistenza di un pattugliamento aereo, silenzioso e quasi impercettibile (l'aliante, di fatto, è quasi uno "stealth"), indurrà sicuramente i malintenzionati a più miti consigli; il motto adottato - "Ad ignes silenter" - sintetizza l'idea del modus operandi, la determinazione nell'azione di contrasto agli incendi... e l'intrinseco deterrente. Il Volo a Vela è una specialità di grande soddisfazione, molto formativa e non ultimo di questi tempi, praticabile a costi ben più contenuti rispetto alle altre discipline aviatorie a motore. L'Aeronautica Militare, non certo a caso, dallo scorso anno ha inserito l'aliante (riscattandolo da un ruolo per lo più dimostrativo) tra i velivoli su cui operare la selezione dei suoi giovani allievi piloti e sono sempre di più i piloti militari, di grande esperienza operativa, che grazie anche all'intensa attività di volo svolta dal Centro di Volo a Vela dell'AM di Guidonia



Nella foto del 20 set. 2007 il Prof. M. Girardi (a sin.) e l'Avv. D. Palazzoli (ex Orione III) ricevono il crest dello SMA dal Gen. V. Camporini Capo di SMA in visita al Centro

(V. "Rivista Aeronautica" dicembre 2011, n. 6), si fanno affascinare da questa unica, essenziale, dimensione della conquista dell'aria, dove il contributo della tecnologia, seppure significativo, è però ancora totalmente asservito alla mente, al cuore... ed al manico del pilota. Per i nostri giovani, spesso ricchi di superfluo, ma miseri interiormente, il Volo a Vela è un'ottima opportunità di mettersi alla prova, affrontando le difficoltà con coraggio e con la testa sulle spalle, piuttosto che ottennebrata dagli "sballi", oltretché di crescita interiore, sociale e morale, che è poi quel che legittima l'orgoglio di sentirsi "Aviatore". Volare è prevalentemente una professione, militare e civile, per l'AeCCVV Ettore Muzi

è un'attività sportiva, ma di sicuro non è un mero divertimento; quello semmai lo si prova alle giostre. È piuttosto una gioia, che tocca l'anima e desideriamo condividerla ed ottimizzarla il più possibile, tenendo presenti le parole di uomini pur tanto diversi, come D'Annunzio e Sciascia, che con sintesi efficace hanno scritto: "io ho quel che ho donato" e "noi siamo quel che facciamo".

Alto e veloce e sempre più lontano a tutti.

(Diego Palazzoli)



Risveglio di ricordi

*Al signore Capitano Giuseppe Moneta
E
Ricordo di Aviatore cinese
Ten. Chang Chih-Chen
中國空軍 225 號 23*

Il nostro Socio Gen. Carlo Moneta leggendo il racconto di Antonino Di Vincenzo nella rubrica dedicata alle Ali della Memoria, nel primo numero di quest'anno, si è commosso alla visione dell'immagine riguardante la Scuola d'Aviazione di Cascina Malpensa ed ha voluto renderci partecipi del ricordo di quando, nel 1934, suo Padre allora **Capitano Giuseppe Moneta** (3° da destra) era istruttore di volo e di tiro agli Allievi piloti cinesi.



Assi della II Guerra Mondiale: “Die Experten” della Luftwaffe Aldo Bianchi racconta un’avvincente pagina storica

Preambolo

In occasione di un ricevimento nel 1992 a Bonn incontrai Adolf Galland, Asso della Luftwaffe, con cui ebbi una piacevolissima conversazione, soprattutto in quanto fu facilitata dai saluti che gli portavo da parte di mio padre che fu il suo istruttore di Combattimento aereo nel 1933 a Grottaglie. A seguito di tale incontro mi venne la curiosità di saperne di più sulla storia degli Assi della Luftwaffe nella Seconda guerra mondiale, ed in questo mi ha aiutato molto la conoscenza del tedesco e l’accesso ad Internet. Sono rimasto sinceramente colpito dalle singolari prestazioni in guerra di tantissimi piloti, alcuni dei quali conosciuti personalmente, e mi sono trovato talvolta a parlarne con alcuni miei vecchi colleghi d’Accademia, verificando che anche loro non erano perfettamente al corrente di quanto fosse veramente accaduto in questo periodo. Gli amici Mario Majorani e Mario Tancredi mi hanno chiesto di riassumere il risultato dei miei approfondimenti in un articolo per il Corriere dell’Aviatore, cosa che faccio volentieri, specificando che esso non ha altro scopo che stimolare la curiosità su questa pagina gloriosa dell’Aviazione Militare, che si può soddisfare meglio approfondendo direttamente il tema via Internet cominciando a navigare, per esempio, da “list of World War II flying aces”.

Al termine della Seconda guerra mondiale, quando la calma ritornò finalmente sui cieli d’Europa, e gli alleati cominciarono ad esaminare gli archivi di stato della Luftwaffe, grande fu la sorpresa quando scopersero le prestazioni degli assi della Luftwaffe, chiamati “Experten”. (A differenza degli standard alleati, che sin dalla Prima guerra mondiale attribuivano la qualifica di “asso” ai piloti cui venivano attribuiti perlomeno 5 successi, la Luftwaffe preferì la denominazione Esperti (Experten) attribuita solo al raggiungimento di 10 velivoli abbattuti).

La meraviglia degli alleati fu enorme in quanto scoprirono non solo un lunghissimo elenco di Esperti (oltre mille, mentre con il criterio degli alleati il numero degli “Assi” saliva ad oltre 2.500 paragonati ai 230 della RAF e ai 1.297 della USAAF) ma il rateo di successi registrati era di gran lunga superiore ai migliori “cacciatori” di tutte le forze alleate (e anche dell’Asse). Per comprendere in pieno l’incredulità degli alleati, occorre pensare che se la cifra di 30 vittorie a pilota era relativamente eccezionale presso la RAF o la USAAF, (ricordiamo per inciso che al migliore Asso della Regia Aeronautica, Visconti, sono stati attribuiti 27 successi) ai primi 35 Esperti nell’elenco della Luftwaffe era stato



attribuito l’abbattimento di 7.000 velivoli alleati, con una media di 196 successi ciascuno. Due di loro avevano addirittura superato la soglia di 300 velivoli abbattuti (“Bubi” Hartmann: 305; Gerhard Barkhorn: 301), 17 quella di 200, mentre la

soglia delle 100 vittorie era stata superata da ben 115 piloti, a cui è stato attribuito complessivamente l’abbattimento di circa 16.000 velivoli alleati.

La prima reazione fu naturalmente di grande perplessità e si pensò subito che fosse un effetto della propaganda nazista, ma l’iniziale scetticismo d’obbligo fu pian piano rimosso negli anni successivi quando, nel corso di scrupolose verifiche condotte non solo negli archivi della Luftwaffe ma anche incrociando i dati con quelli degli abbattimenti registrati dagli alleati, gli studiosi poterono verificarne la sostanziale correttezza. Rimane pertanto da chiedersi come sia stato possibile questo fenomeno, visto che gli assi alleati avevano di massima tutte le qualità che si presuppone avessero gli Esperti della Luftwaffe in termini sia di addestramento che di qualità dei mezzi aerei. I ricercatori (essenzialmente inglesi e americani) hanno fornito alcune spiegazioni.

Tecnologia aeronautica

La Luftwaffe ha avuto a disposizione sui propri mezzi all’inizio del conflitto il meglio della tecnologia aeronautica all’epoca esistente: i principali velivoli da caccia (FW 190 e Me Bf 109) erano degli eccellenti Aerei presenti sui fronti di combattimento in numero tale da avere, perlomeno durante i primi due anni del conflitto, una predominanza sia qualitativa che quantitativa sui mezzi aerei nemici. Lo scenario ovviamente cambiò quando intervennero gli USA (con i loro nuovi caccia P38 Lightning e P51 Mustang) e la RAF con le nuove versioni dello Spitfire.

Addestramento operativo

La Luftwaffe aveva fatto tesoro della Guerra di Spagna a cui aveva partecipato con la famosa Legione Condor, e da tale esperienza in cui furono usati anche velivoli di moderna concezione, come il Messerschmitt Bf 109 (foto), ne trassero delle informazioni preziosissime che successivamente tramutarono in nuove e più efficaci tattiche di combattimento. Durante la guerra di Spagna i tedeschi effettuarono una frequente rotazione dei piloti, sicché all’inizio del conflitto la Luftwaffe disponeva già di un elevato numero di piloti con effettiva esperienza operativa di combattimento aereo. Ai migliori piloti della Guerra di Spagna (ad esempio Moelders e Galland)



furono inoltre assegnati compiti direttivi di comando e addestramento sicché l'esperienza maturata fu travasata immediatamente anche alle nuove leve. La Luftwaffe poi durante il conflitto (a differenza degli Alleati) non applicava la turnazione dei propri piloti ma seguiva la dottrina del "Fly until die", per cui a mano a mano che gli Esperti proseguivano nella loro attività operativa con la maggiore esperienza divenivano sempre più efficaci e letali nei combattimenti aerei, specie se contro piloti alle prime esperienze.

Diverso grado di pericolosità dei vari fronti

Se infatti il fronte orientale significava lo scontro di forze aeree non paragonabili sia a livello qualitativo che addestrativo e tecnologico, ben altra cosa era il Fronte della Manica prima, e il Centro Europa poi, dove a contrastare i tedeschi c'erano la RAF prima, e la USAAF poi, con decisamente un più elevato grado di addestramento ed equipaggiate con mezzi qualitativamente adeguati (e anche superiori dal 1943 in poi). Il Fronte Nord Africano si può invece inserire fra i due, in quanto il principale avversario della Luftwaffe era la DAF, formata da Inglesi, Sud Africani e Australiani con diverso grado di addestramento, equipaggiati però con velivoli moderni (Spitfire, Hurricane, P40, etc) ma non di ultime versioni (che venivano preferibilmente utilizzate sul fronte europeo). Quanto sopra giustifica il numero di Esperti che hanno conseguito un elevatissimo numero di abbattimenti sul fronte orientale. Occorre considerare infine che nei primi anni del conflitto la Luftwaffe operava in condizioni di attacco, e quindi aveva la possibilità di scegliere tempi e luoghi, mentre gli alleati svolgevano essenzialmente compiti difensivi (i caccia della RAF nella battaglia d'Inghilterra avevano la priorità di attaccare i bombardieri, e non la caccia di scorta), quindi svantaggiati sotto il profilo tattico. Parametrando e confrontando alcuni indici di riferimento però solo pochi piloti alleati raggiungevano il grado di successo degli Esperti (ad esempio esaminando il rapporto sortite per vittoria solo poche decine di piloti alleati hanno conseguito il valore 3, valore medio raggiunto dai primi 100 Esperti tedeschi), e questo è un fatto indiscusso. Inoltre, e anche

questo è un dato di fatto, per ragioni numeriche i caccia tedeschi quasi sempre venivano a contatto con caccia nemici, ma non si verificava il contrario, per cui i primi hanno avuto più "occasioni" di mostrare il proprio talento e di conseguire successi più degli altri.

Ma chi è stato l'asso degli assi fra gli Esperti?

La risposta, a detta dei ricercatori, è estremamente difficile, in quanto non solo gli scenari operativi in cui operavano erano diversi, ma anche la permanenza al fronte era estremamente varia. Per ciascun fronte però si possono individuare delle "stelle" che brillano di particolare luce.

Fronte Orientale: Erich "Bubi" Hartmann

È stato il pilota con il maggior numero di velivoli abbattuti mai conseguito al mondo nella storia: 352 vittorie. Impegnato operativamente con il velivolo Bf 109 sul fronte orientale solo dal luglio del 1943, dimostrò subito una particolare abilità come cacciatore e nel giro di un solo anno gli furono attribuiti ben 250 abbattimenti di velivoli russi, conto che si portò a 336 al marzo 1945 quando fu destinato al Geschwader - JV44 dotato dei nuovi caccia a reazione Me 262, con cui abbattè 7 velivoli della USAAF (Mustang, P39 Air Cobra). Alla fine della guerra gli sono state attribuiti 352 abbattimenti di cui 260 aerei da caccia, l'ultimo dei quali in data 8 maggio 45, capitolazione della Germania.



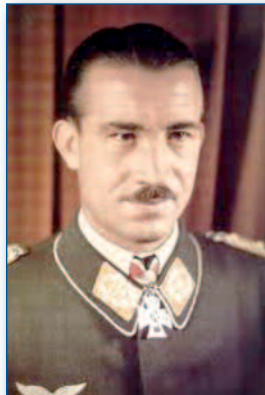
Hartmann usava una tattica molto convenzionale, (da ore 6 in coda all'avversario) e agiva preferibilmente solo quando poteva effettuare un attacco di sorpresa. Pertanto si teneva sempre fuori dalle mischie e sceglieva il momento più opportuno per l'attacco, mirando da brevissima distanza le parti più vulnerabili dell'avversario.

Questo presupponeva estreme doti di elevata precisione di tiro, qualità che Hartmann possedeva in modo egregio e di coraggio in quanto molto rischioso.

Arresosi agli americani, fu da questi consegnato ai Russi che lo tennero in prigionia 10 anni fino al 1955 quando fu liberato dopo una visita di stato di Adenauer. Reintegrato nella nuova Luftwaffe raggiunse il grado di colonnello e comandò lo Stormo 71 JG "Richthofen" con i velivoli F86 Sabre. Rassegnò le dimissioni nel 1970 soprattutto a seguito di dissapori con lo Stato Maggiore in merito all'acquisizione dei nuovi caccia F104. Morì il 20 settembre 1993 a soli 71 anni.

Fronte Occidentale:

(Europa Centrale - Canale della Manica): Adolf Galland



È stato l'Asso tedesco più rinomato e conosciuto anche dai non addetti, non solo per le sue vittorie, ma anche per le sue particolari doti sia militari che di comportamento. Il numero di vittorie attribuitegli in effetti non è eccessivamente elevato (104 in tutto) se comparate con gli altri Esperti (occupa in effetti il 101° posto nella graduatoria dei piloti con più velivoli abbattuti), ma ha la caratteri-

stica di essere riferito quasi esclusivamente ad abbattimenti di velivoli della RAF (per un totale di 96 fra Spitfire e Hurricanes) conseguiti in un breve lasso di tempo (da maggio 1940 a settembre 1941) nello scenario operativo in assoluto più difficile, quello della Manica. È stato comunque l'Asso che ha conseguito il maggior numero di vittorie sul fronte Europa Centrale. Nato nel 1912, iniziò giovanissimo la sua attività di volo prima con gli alianti per poi conseguire il brevetto di pilota da trasporto civile con cui fu assunto dalla Lufthansa. Nel 1933, dopo l'avvento di Hitler al potere, si arruolò nella costituenda Luftwaffe e fu inviato clandestinamente a seguire anche in Italia, Grottaglie, un corso di addestramento al combattimento aereo; (uno dei suoi istruttori fu l'allora Ten. Pil. Luigi Bianchi, mio padre). Partecipò alla Guerra di Spagna con la Divisione Condor; esperienza estremamente formativa per Galland che dimostrò continuamente non solo ottime qualità di volo e di combattimento ma anche organizzative, doti estremamente apprezzate dagli Alti Comandi, tanto che iniziava la guerra con il grado di Maggiore, nel settembre 1941 fu nominato Generale a soli 29 anni (il più giovane ufficiale mai assunto a tale grado dopo Napoleone) con l'incarico di Comandante della Caccia. Amante della bella vita e di carattere molto aperto, suscitava un fascino incredibile su tutti e anche sui suoi superiori che tolleravano molti suoi spunti polemici (famosa è rimasta la risposta che diede a Goering quando questi gli chiese di cosa abbisognasse per migliorare l'efficacia del suo Gruppo durante la battaglia d'Inghilterra: "Di uno Stormo di Spitfires, Herr Reichsmarschall"). Nel corso del tempo si scontrò però più volte con lo stesso Goering per differenti visioni sull'utilizzo operativo della Caccia (tanto da subire un procedimento disciplinare con conseguenti arresti, rimossi solo dopo un intervento diretto di Hitler), per cui alla fine del 1944 chiese e ottenne di tornare in Zona Operazioni al comando del nuovo Stormo JV 44 sui velivoli Me 262, primi velivoli da caccia a reazione nel mondo, con cui personalmente ottenne ulteriori otto successi. Arrestosi agli americani nel maggio del '45, trascorse due anni in prigionia di guerra, per poi

assumere un incarico presso l'Aeronautica Argentina. Rientrato in Europa. Galland svolse numerosi incarichi di consulenza con le maggiori ditte d'armamento (e con il Ministero della Difesa UK), morì all'età di 84 anni nel febbraio del 1996 nella sua casa di Remagen vicino Bonn.

Fronte Africano: Hans Joachim Marseille

Divenuto famoso come "La Stella d'Africa" (fu girato persino un film su di lui) è da molti considerato il più abile pilota fra gli Esperti della Luftwaffe. La sua storia è sicuramente fra le più affascinanti, in quanto descrive le gesta di un giovane spavaldo e molto anticonformista, amante delle belle donne e della musica Jazz, che la passione del volo, legata a particolari doti innate e a una fredda determinazione, hanno condotto a essere ricordato come uno dei più letali piloti da caccia della Seconda guerra mondiale. Vale la pena di soffermarsi un po' sulla sua figura. Entrato giovanissimo a 19 anni nella Luftwaffe, Marseille si distinse subito durante la scuola di volo per il suo comportamento alquanto indisciplinato (il che gli fece ritardare notevolmente la nomina ad ufficiale) ma anche per la sua capacità di volo. Assegnato nell'agosto del 1940 allo JG 2 di base a Calais, partecipò alle prime fasi della Battaglia d'Inghilterra, abbattendo entro il mese di settembre 3 velivoli della RAF (e meritandosi una Croce di ferro al valore). A causa del suo comportamento indisciplinato, Marseille fu prima trasferito allo JG/52 (dove abbatté altri 4 aerei) successivamente nel dicembre del '40 al JG 27, con il quale si trasferì in aprile del '41 in Africa Settentrionale, a Ain El Gazala dove, per inciso, operava il 155° Gruppo CT al comando del Ten.Col. Luigi Bianchi.



Il comandante dello JG 27 era il Ten.Col. Neumann, che comprese il potenziale esistente nel giovane Ufficiale e lo incoraggiò ad affinare le sue qualità di volo e a sperimentare le sue personali tattiche di combattimento aereo non proprio ortodosse. Infatti la tattica normalmente in uso presso quasi tutte le aviazioni era quello dell'attacco ore 6 in "coda", possibilmente da quote superiori e contro sole, mentre Marseille riteneva che l'attacco dovesse essere effettuato da qualsiasi posizione e in qualunque manovra di volo, soprattutto in virata o cabrata il che comportava il possesso di eccellenti doti acrobatiche e perfetta padronanza del proprio velivolo nel suo più completo inviluppo di manovra. Pertanto Marseille dedicava molto del suo tempo non solo all'acrobazia con il suo Me 109 E, ma anche a particolari e spericolate tattiche di attacco che esercitava nei confronti dei suoi compagni al rientro dalle missioni operative. Per migliorare la sua resistenza alle alte accelerazioni dovute alle manovre, Marseille inoltre si sotto-

poneva a intenso allenamento fisico per rafforzare i muscoli addominali e delle gambe (non esistevano ancora le tute anti g), oltre ad esercizi per migliorare l'acutezza visiva. I primi mesi di operazione nel Nord Africa non furono particolarmente felici per Marseille, in quanto ottenne sì due successi, ma fu a sua volta abbattuto (da un pilota della Francia Libera che operava nella 73ª Squadriglia della RAF e dalla contraerea su Tobruk) e sfasciò in vari incidenti quattro aeroplani. Il 24 settembre 1941 Marseille realizzò il primo successo in quella che divenne la sua specialità ineguagliata: l'abbattimento multiplo, abbattendo in una singola missione in 15 minuti 4 Hurricanes della RAF (lo stesso giorno aveva però già abbattuto un Martin Maryland, portando il totale di vittorie a 5). Per contrastare la caccia nemica, gli alleati avevano adottato la tattica denominata "circolo di Lufbery", una tattica difensiva che consentiva a tutti i velivoli, volando entro un cerchio di circa 1.000 mt di diametro, di auto proteggersi a vicenda: infatti un velivolo attaccante in modo convenzionale tale formazione si sarebbe inevitabilmente trovato ad essere inquadrato dalle armi di un componente del circolo. Marseille attaccava tale formazione da solo, in tutti i modi possibili, dall'alto o dal basso, entrando nel circolo o accostandosi lateralmente attaccando la vittima prescelta in manovra, sempre adottando la tecnica di fuoco al punto futuro (deflection shot), e ripetendo più volte gli attacchi in pochissimi minuti. Il rateo di abbattimenti di Marseille era strabiliante, in media impiegava circa 2 minuti fra una vittoria e l'altra, sparando brevi raffiche di circa 2 secondi per una media di circa 20/30 colpi che colpivano l'avversario normalmente dalla zona motore all'abitacolo. Marseille era talmente sicuro della sua mira che non si curava di controllare gli effetti delle sue raffiche, procedendo immediatamente all'individuazione e attacco della vittima successiva. L'abbattimento multiplo divenne quasi una abitudine letale per Marseille: in ben 17 occasioni riuscì ad abbattere più di 4 velivoli a sortita. Il 1° settembre 1942 in 3 sortite operative abbattè 17 velivoli: di questi 8 furono abbattuti in 10 minuti (dalle 10.55 alle 11.05), 5 in sei minuti (dalle 17.47 alle 17.53) e 4 in 13 minuti (dalle 08.20 alle 08.39). Questo è stato il record assoluto di vittorie conseguite da un singolo pilota in un sol giorno nei confronti di velivoli occidentali, Spitfires, Hurricanes e Tomahawk (solo un pilota, sempre della Luftwaffe, Emil Lange superò questa cifra il 4 novembre 1943 con 18 abbattimenti di velivoli russi). Marseille preferiva combattere da solo, lasciandosi il fedele gregario a copertura a distanza, ed attaccava formazioni numericamente molto superiori, creando con le sue azzardate manovre confusione, scompiglio e disgregazione della formazione stessa. La sua rapidità di azione era tale che normalmente veniva percepita come l'attacco di numerosi velivoli, mentre era il solo. Ad esempio, il 6 giugno 1942 attaccò una formazione di 16 P40 Tomahawk, abbattendone 6 in 11 minuti di combattimento di cui 5 nei primi sei mi-

nuti, (fra i piloti abbattuti c'erano anche 3 Assi della SAAF), e i superstiti dichiararono al rientro di essere stati attaccati da una formazione numericamente superiore di MB 109, dichiarazione confermata al termine delle ostilità.

Il settembre 1942 fu il mese più fruttuoso della sua attività di cacciatore, totalizzando 54 vittorie e portando il suo totale a 158 vittorie (154 caccia e 4 bombardieri), però fu anche l'ultimo della sua breve vita: il 30 settembre rientrando da una missione di scorta ebbe un problema al motore che gli impose di lanciarsi, e nella fase di lancio urtò il timone di coda perdendo conoscenza e schiantandosi al suolo. Aveva appena 22 anni.

Hartmann, Galland, Marseille sono fra gli esempi più significativi degli Esperti della Luftwaffe, ma non sono ovviamente i soli: tanti altri meriterebbero di essere ricordati, ma come si è detto all'inizio il numero stesso non lo consente in una breve nota come la presente. Stupefacente però al giudizio di tanti è come moltissimi degli Esperti abbiano superato quasi indenni la Seconda guerra mondiale ed abbiano in seguito contribuito in modo significativo alla rinascita della nuova Luftwaffe, alcuni diventandone anche Capi di Stato Maggiore. Fra questi si citano (in quanto molti lettori li avranno conosciuti, senza magari associarli alla loro epopea di guerra): Generale Guenter Rall (275 vittorie); Generale Johannes Steinhoff (176 vittorie) e infine Generale Friedrich Obleser (120 vittorie), quest'ultimo noto a chi ha seguito l'inizio del programma MRCA-Tornado poiché è stato fra l'altro il General Manager della NAMMA di Monaco di Baviera dal 1973 al 1976.

Die Experten "della Luftwaffe con più di 150 Vittorie

Erich Hartmann-352	Gerhard Barkhorn-301
Guenter Rall-275	Otto Kittel-267
Walter Nowotny-258	Wilhelm Batz- 237
Erich Rudorffer-222	Heinz Baer-220
Hermann Graf-212	Heinrich Erler-209
Theodor Weissenberger-208	Hans Philipp-206
Anton Hafner-204	Helmut Lipfert-203
Walter Krupinski-197	Anton Hackel-192
Joachim Brendel-189	Max Stotz-189
Joachim Kirschner-188	Kurt Braendel-180
Guenter Josten-178	Johannes Steinhoff-176
Ernst Wilhelm Reinert-174	Guenter Schack-174
Heinz Schmitt-173	Emil Lang-173
Horst Ademeit-166	Wolf Dietrich Wilcke-162
Hans Joachim Marseille-158	Heinrich Sturm-157
Gerhard Thyben-157	Hans Beisswengen-152
Peter Duettmann-150	

ARMI DELLA DISPERAZIONE *Le ultime invenzioni proposte per la Luftwaffe*

di G. Bergomi

Verso il finire della Seconda guerra mondiale, i tedeschi, o per meglio dire gli ingegneri aeronautici tedeschi, colti dalla frenesia di progettare mezzi bellici risolutivi alla drammatica situazione, proposero agli alti comandi delle invenzioni straordinarie, alcune ragionevoli ed altre assolutamente utopistiche, per cercare di risolvere la situazione bellica ormai senza vie d'uscita. Qui proponiamo alcuni esempi di mezzi o strategie assolutamente inusuali, volte ad opporsi alle sempre più devastanti incursioni aeree degli alleati sul territorio metropolitano della Germania.

Bachem Ba 349 Natter

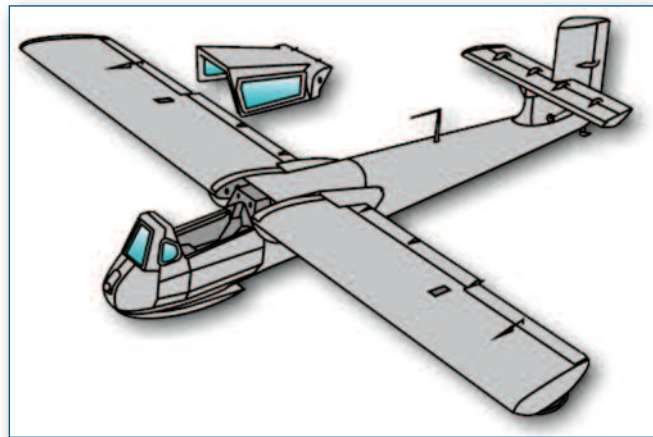
Nel tentativo di utilizzare un mezzo rapidissimo, poco costoso e di grande efficacia (presunta), la Luftwaffe accettò l'idea dell'ingegnere diplomato (corrispondente al nostro Perito Aeronautico) Erich Bachem di costruire un intercettore a razzo che doveva stazionare a terra lungo il percorso dei bombardieri alleati. Veniva piazzato su una rampa di lancio verticale e, al passare della formazione di bombardieri, letteralmente sparato in alto da quattro potenti razzi, che poi si staccavano, e proseguiva la salita pressoché verticale con l'ausilio di un razzo interno. Il pilota doveva collimare un aeroplano e sparare la salva di 24 missili da 73 mm. quindi continuare per inerzia la salita oltre la formazione, e con un rovesciamento, tentare un altro attacco spegnendo un altro velivolo, cosa alla quale poi si rinunciò. Il tutto si doveva svolgere in pochissimi minuti, poi il velivolo, se così si può chiamare, si divideva in due e scendeva a terra con due paracadute, uno per la cabina con il pilota ed un'altra con il motore per essere riutilizzato. Le dimensioni erano: apertura alare m. 3,60, lunghezza m. 6,20 ed un peso complessivo, cioè compresi i boosters di Kg. 2.232.



La spinta del razzo interno (Walter HWK 109) era di 2.000 Kg, mentre i quattro ausiliari erano di altri 500 Kg. ciascuno. La massima velocità in alta quota raggiungeva i 1.000 Km/h. La costruzione, molto spartana, consisteva in ali ed impennaggi di legno con la corta fusoliera in metallo contenente il motore, il combustibile e il piccolo abitacolo corazzato del pilota. Dopo qualche lancio sperimentale, alcuni dei quali finiti in tragedia, vennero effettuati alcuni lanci pilotati ma senza esito in aprile 1945, finché gli alleati occuparono i siti di lancio e tutto finì.

Blohm und Voss BV 40

La proposta del direttore tecnico della B&V Richard Vogt consisteva in un aliante, dalle ridotte dimensioni, soprat-



tutto la sezione frontale, che, trainato ad una quota superiore a quella dei bombardieri, doveva fare un'affondata ad alta velocità e attaccare il velivolo mirato con due cannoni da 30 mm. e poi sfuggire con velocissima picchiata e susseguente planata fino a terra. Il decollo, al traino di un Bf 109G che lo portava in quota alla velocità massima di 553 Km/h, avveniva su un carrello sganciabile mentre per l'atterraggio si utilizzava un pattino. Il caccia poteva trainare anche due di questi alianti, ma allora la velocità si riduceva a 507 Km/h. Il tempo di salita a 7.000 meri era di 12 minuti con un aliante e 16,8 con due. La velocità in picchiata era stimata in 900 Km/h. Le dimensioni erano: apertura alare m. 7,90, lunghezza m. 5,70. Costruzione completamente in legno, con l'eccezione della cabina corazzata con

uno spesso parabrezza antiproiettile. Il primo volo avvenne nel tardo maggio 1944. Vennero costruiti 19 prototipi, sei dei quali utilizzati per i vari collaudi, ma il progetto venne abbandonato nell'autunno 1944 senza aver mai utilizzato il sistema nella pratica. Particolare interessante era che la costruzione in serie, se doveva avvenire, sarebbe stata effettuata da normali falegnami e non da personale aeronautico specializzato, per ridurre al minimo tempi e costi.

Fieseler Fi 103



L'idea era nata nel 1943 ed a questa erano coinvolti una strana coppia e cioè il flugkapitan Hanna Reitsch e l'Hauptsturmführer SS Otto Skorzeny, divenuto poi famoso per la liberazione di Mussolini dal Gran Sasso. L'idea era di utilizzare la bomba volante V 1 per attacco al suolo pilotato e, al momento, questa idea venne ritenuta inutilizzabile per l'estrema pericolosità, ma poi, nel giugno 1944 quando la situazione bellica era notevolmente peggiorata, venne ripresa e si procedette alla sua progettata realizzazione. Vennero iniziate le prove pilotate in settembre con risultati disastrosi, ma poi intervenne la Reitsch che prese in mano la situazione e si potette procedere con più realismo anche se pure lei ebbe a subire qualche incidente. Il sistema chiamato Reichenberg procedette così: il Re I era una V 1 monoposto senza motore e con flap e pattino d'atterraggio. Il II era un addestratore con istruttore al posto del carico bellico. Il III era un monoposto da addestramento motorizzato e il IV era completo di motore, carico bellico, spoletta sul muso e senza pattino, insomma pronto all'uso bellico.



La bomba pilotata doveva essere lanciata da un Heinkel 111, procedere verso l'obiettivo, picchiare su di esso e all'ultimo momento il pilota avrebbe dovuto lanciarsi con esigue probabilità di salvarsi. Vennero costruiti 175 di questi missili, ma non ne venne utilizzato in pratica neanche uno. Ma nell'ottica delle armi della disperazione possiamo trascurare i giapponesi? No di certo! Ed ecco l'esempio più eclatante.

Yokosuka MXV7 OHKA

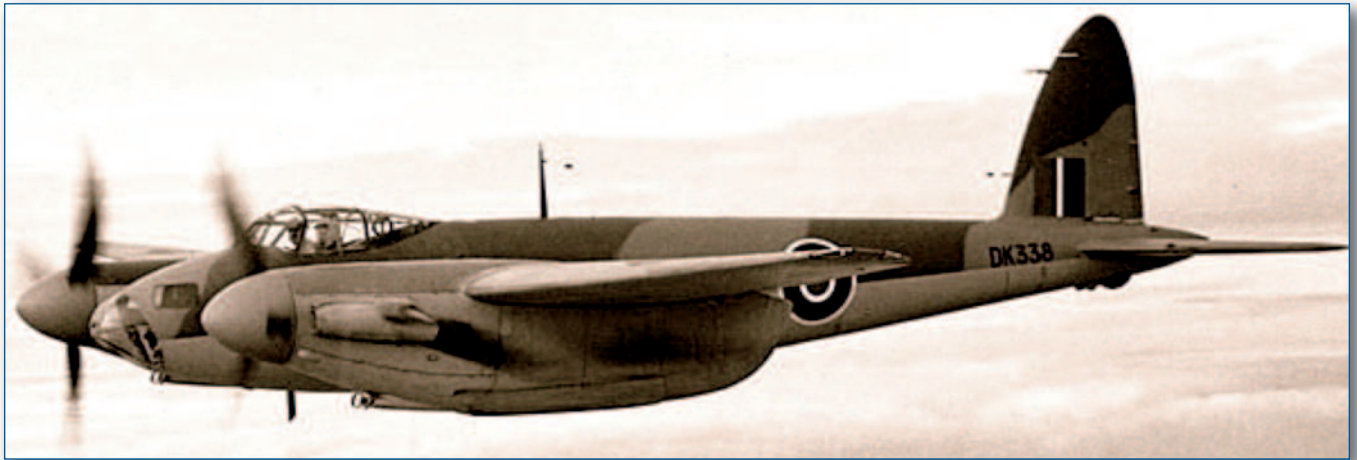
L'idea fu di un ufficiale di Marina, Mitsuo Ota, già nel 1943 quando non erano ancora stati pensati i kamikaze. Dopodiché, nel 1944 l'ingegnere Tadanao Miki e il suo staff si misero all'opera febbrilmente per progettare l'Ohka e nell'arsenale Yokosuka vennero approntati i primi prototipi. OHKA vuol dire Fior di ciliegio, nome leggiadro che poi gli alleati ribattezzarono Baka, cioè pazzo, sempre in giapponese. Di questo aereo razzo, che più razionalmente si può definire una bomba volante pilotata, vennero costruite diverse versioni con un totale di 852 esemplari, ma solo una parte era di tipo operativo. Descriviamo qui il modello più tipico cioè lo MXV7 -11: apertura alare m. 5,00, lunghezza m. 6,07 peso a pieno carico Kg. 2.140, motore a razzo tipo 4MK 1 mod. 20 da 800 Kg. di spinta. Velocità massima in volo livellato da 645 ad 800 Km/h. In picchiata circa



1.000. Autonomia Km. 88. Operativamente era portato verso l'obiettivo da un bimotore Mitsubishi G 4 M 2e ad una quota tra i 6.000 e gli 8.000 metri e quindi, alla velocità di circa 300 Km/h. e ad una distanza di circa 80 Km. dall'obiettivo veniva sganciato e per un lungo tratto il pilota sfruttava l'inerzia con un volo planato, finché accendeva il motore razzo che lo portava a 800 Km/h. ed infine aveva inizio la picchiata verso l'obiettivo che altro non era se non una nave, corazzata o portaerei che fosse. Di tutti gli esemplari costruiti non più di 298 riescono a compiere le missioni suicide, ma addirittura solo 4 riescono a colpire il bersaglio perché vengono abbattuti prima, soprattutto assieme agli aerei madre ancora in fase di avvicinamento.

Parliamo del LEGNO: un materiale naturale con caratteristiche eccezionali

di A. Pagliuca



L'immagine del famoso aereo inglese in legno, il De Havilland DH-98 Mosquito, aiuta ad introdurre un interessante articolo sulle caratteristiche del legno. Un materiale a suo tempo molto utilizzato nelle costruzioni aeronautiche in quanto consentiva una sensibile riduzione del peso. La fusoliera non solo del Mosquito ma anche del successivo reattore Vampire era costruite in modo particolare ed insolito: cioè un sandwich fatto con un guscio di balsa dello spessore di circa due centimetri ricoperto da entrambe le facce (interna ed esterna) da un sottile compensato tenacemente incollato. Si otteneva così un guscio molto robusto e leggero. Il Vampire è stato il canto del cigno delle costruzioni lignee per velivoli da guerra.

Con il termine legno si definisce comunemente la parte solida del tronco, dei rami e delle radici degli alberi. Ma quale è la natura intima del legno? Per spiegarla si deve risalire al processo noto come fotosintesi, prodotto dalle foglie delle piante, che consiste nella combinazione dell'anidride carbonica e dell'acqua, catalizzata da una sostanza colorante verde chiamata clorofilla e dalla luce, per formare un composto organico noto come glucosio. Molte centinaia di molecole di glucosio si possono poi combinare per formare le grosse molecole della cellulosa, il materiale di sostegno delle piante; le stesse molecole si possono anche combinare in una maniera diversa per dare le molecole dell'amido, che viene accumulato nei semi come nutrimento per la crescita di una nuova pianta, o quelle del glicogeno, con analoghe funzioni nel mondo animale. Il glucosio, la cellulosa, l'amido e il glicogeno appartengono alla classe dei composti organici noti con il nome di carboidrati. I carboidrati costituiscono in sostanza la fonte principale della nostra alimentazione e di quella della maggior parte degli animali; ci vestiamo inoltre con cellulosa sotto forma di cotone, lino, rayon o acetato di cellulosa. Possiamo costruire anche le nostre abitazioni, i mobili e i libri con il legno e la cellulosa opportunamente lavorata. In sintesi, i carboidrati e i loro derivati hanno fornito da

sempre la gran parte del necessario per vivere: cibo, vestiario, case, mobili, imbarcazioni, attrezzi, carta, ecc. Tornando alla cellulosa, si è detto che rappresenta la componente strutturale di tutte le specie vegetali, essa può essere considerata un esempio di produzione standardizzata da parte della natura; infatti, benché le piante siano molto diverse per quanto riguarda forma, funzione e aspetto generale, la molecola di cellulosa $(C_6H_{10}O_5)_n$ è la stessa per tutte. La morfologia delle pareti cellulari, dalla quale dipende il meccanismo della crescita delle piante, è piuttosto complessa. In breve, si può dire che tutte piante più evolute possiedono delle cellule cave, allungate a forma di fuso, le cui pareti sono costituite in gran parte da cellulosa (il suffisso "osa" deriva da "osio" che è il suffisso chimico per gli zuccheri, es. il glucosio). Questi fusi cavi consentono il passaggio al loro interno del glucosio (prodotto dalla fotosintesi) in soluzione acquosa diluita (linfa), fino a raggiungere una cellula in crescita sulla cui parete avviene la reazione chimica responsabile della formazione della catena di cellulosa costituita da varie centinaia di molecole di glucosio unite da ponti di ossigeno. Le catene di cellulosa si dispongono in direzione più o meno parallela alla lunghezza della fibra. Semplificando, possono essere considerate come fasci di tubi paralleli chiusi alle estremità che nell'albero vivente

sono parzialmente riempiti d'acqua, o meglio di linfa. L'albero cresce depositando ogni anno uno strato di materiale nuovo su tutta la circonferenza, sotto la corteccia e vicino alla superficie. Per arrivare a parlare delle caratteristiche del legno dobbiamo citare un altro carboidrato abbondantemente diffuso in natura, la cui struttura chimica è piuttosto complessa: la lignina. Questa sostanza chimica rappresenta il costituente del legno più abbondante dopo la cellulosa; essa è simile a una resina che impregna intimamente le fibre di cellulosa con le quali si trova associata. In tal modo il legno, risultando sostanzialmente una miscelanza più o meno ordinata di fibre di cellulosa impregnate di resina, può essere definito come il principale materiale composito naturale. Gli alberi crescono in ogni forma e dimensione e il loro legno può sembrare molto diverso; in realtà le variazioni sono più o meno superficiali e le maggiori differenze sono dovute alla diversa densità. Fra specie diverse ci sono delle piccole differenze nella disposizione delle fibre di cellulosa e poichè il materiale di cui esse sono costituite è sostanzialmente lo stesso, le differenze di densità sono dovute allo spessore variabile delle pareti cellulari. Si può affermare, in prima approssimazione, che la maggior parte delle proprietà meccaniche di legni diversi è proporzionale alla rispettiva densità.

Una caratteristica molto importante del legno, che lo differenzia da altri materiali compositi artificiali, è rappresentata dalla capacità di "difendersi" dalle fessure. Le fibre, disposte come un fascio di tubi (o meglio cannuccie per bibite), lateralmente si possono separare o schiacciare abbastanza facilmente, cosicchè la resistenza a rottura trasversale e a compressione è molto bassa. D'altra parte, proprio perché le fibre tubolari possono schiacciarsi localmente, il legno può essere inchiodato e avvitato senza che sia indebolito in misura apprezzabile, naturalmente entro certi limiti. In termini più tecnici si può affermare che il legno è molto resistente alla concentrazione di sforzo. La resistenza a trazione del legno è parimenti molto elevata: a parità di peso può essere anche tre o quattro volte superiore a quella degli acciai comuni. Si è già evidenziato che il legno manca di resistenza a compressione, essenzialmente lungo la venatura. Sottoposto a un carico di compressione (che per l'abete deve comunque superare i 300 Kg/cm²) il legno comincia a cedere: a livello microscopico si possono scorgere, a circa 45° dalla venatura, sottili linee di fibre schiacciate, ma dopo questo cedimento iniziale il fenomeno di solito procede gradualmente. Quando il legno è adoperato a flessione lo schiacciamento graduale sul lato della trave in

compressione provoca il trasferimento del carico sul lato a trazione. In questo modo, prima che avvenga il cedimento effettivo, lo sforzo nominale in una trave di legno può diventare quasi il doppio dello sforzo di compressione reale. È questo che rende così sicure le strutture di legno. Inoltre, il legno è un materiale rumoroso, caratteristica che a volte può apparire preoccupante senza che tuttavia ci sia un rischio reale di frattura. È noto che durante un lancio veloce e brusco di un aliante in legno si odono a volte scricchiolii, che possono suscitare apprensione, senza che vi sia un rischio reale di rottura: empiricamente si sosteneva che, fintanto si può "sentire" una struttura in legno, è improbabile che essa possa rompersi.

Tra le caratteristiche del legno, oltre alla resistenza elevata, vi è quella di possedere una soddisfacente rigidità, questa caratteristica, unita alla bassa densità, lo rendono molto impiegato per travi, mobili, pavimenti, alberi per yacht, ecc. Ma quali sono i limiti del legno? Il principale è rappresentato dalla vulnerabilità al vapore acqueo che è sempre presente nell'aria. Quando il tasso di umidità interno supera il valore di equilibrio con quello dell'ambiente in cui viene adoperato, il legno si rigonfia o si ritira. I movimenti del legno nella direzione della venatura sono trascurabili, in accordo con la struttura molecolare, invece il rigonfiamento e il ritiro trasversali, a 90° dalla venatura, sono molto elevati. Una tavola, ad esempio, può variare le sue dimensioni laterali dal 5 al 10% in relazione alla variazione del tasso di umidità dell'aria. La verniciatura e la laccatura riducono le variazioni dovute all'umidità, ma non possono impedirle, perché nessuna vernice è completamente impermeabile al vapore acqueo. Il rigonfiamento provoca il peggioramento delle proprietà meccaniche del legno, ma anche il legno perfettamente asciutto, impedito nella possibilità di restringersi, tende a spaccarsi. Nella pratica delle costruzioni non



si adoperava mai legno completamente asciutto affinché le variazioni di resistenza e rigidità non siano importanti. Tradizionalmente il legno veniva "stagionato" in modo naturale all'aria libera oppure in capannoni aperti e non riscaldati. Questa procedura richiedeva molto tempo (più o meno un anno per tavole di 5 cm di spessore); attualmente invece sono stati sviluppati programmi di essiccazione sicuri e veloci, in grossi forni, che riducono il tempo a giorni. Un altro svantaggio

che presenta il legno è costituito dalla putrefazione cui è soggetto a seguito di attacchi da parte di funghi che sono parassiti della cellulosa, poichè non possiedono la clorofilla e non possono sintetizzare gli zuccheri da soli. Esistono vari

tipi di trattamenti chimici per eliminare i funghi attivi del legno, anche se è opportuno evidenziare che, nello schema ciclico della natura, il deterioramento del legno è essenziale per la continuazione della vita.

La trattazione degli impieghi del legno richiederebbe molto spazio e dovrebbe essere citato in primo luogo l'uso delle colle, inizialmente di origine naturale, a base vegetale o di caseina poi, a partire dai primi decenni del 1900, a base di resine sintetiche (principalmente fenoliche). L'impiego delle colle ha consentito di ottenere legno di ogni forma e dimensione e privo di difetti nascosti e soprattutto di realizzare materiali di grande successo quali il compensato ed i laminati da costruzione. Tra le applicazioni del legno, non può essere tralasciato un cenno alla sua utilizzazione, sin dalla preistoria, per la costruzione delle imbarcazioni mano a mano meno rudimentali. In epoche più vicine, le navi a vela di legno sono state il mezzo che ha reso possibile l'espansione della civiltà occidentale.

I metodi di costruzione sono rimasti pressoché gli stessi per circa quattrocento anni e solo verso la metà del XIX secolo, furono fatti progressi notevoli nelle strutture degli scafi e nel settore delle attrezzature con l'impiego esteso dell'acciaio. Nella parte finale del presente articolo non può mancare un cenno agli aeroplani di legno che, in virtù dei tumultuosi sviluppi tecnologici del XX secolo, hanno avuto una vita limitata a pochi decenni. Si deve al grande Leonardo l'idea di utilizzare il legno per la costruzione della struttura di "macchine volanti", ma si dovette attendere l'avvento del motore a scoppio per vederne la prima applicazione pratica. I primi aeroplani sopportavano carichi

alari molto bassi per evidenti motivi di dimensioni e peso ridotti, data la scarsa potenza dei motori disponibili. Venne pertanto ritenuta più logica una costruzione ottenuta ricoprendo di tela una intelaiatura di legno o di bambù controventata con cavi. La forma del biplano era tale che si potevano ottenere delle travi a traliccio robuste e di minimo peso molto efficienti: gli elementi rigidi erano sottoposti a compressioni e pertanto dovevano essere spessi il più possibile a parità di peso; il bambù e l'abete erano particolarmente adatti a questo scopo. Mentre gli elementi in tensione potevano essere fatti con semplici tiranti in acciaio armonico. Questo modo di pensare permise di costruire aeroplani resistenti ed efficienti per l'epoca; era necessario tuttavia conoscere bene quali elementi fossero in trazione e quali in compressione e ci volle parecchio tempo e la perdita di molte vite umane, prima che i progettisti comprendessero in maniera sufficiente a che tipo di sforzi sarebbero stati soggetti i loro aeroplani; ma questo non era colpa del legno.

Durante la seconda guerra mondiale con la comparsa di sempre più efficienti propulsori si ebbe lo sviluppo degli aerei in metallo e gli esperti si affrettarono a sostenere che non era più possibile costruire aerei moderni di legno. In realtà fece la comparsa il Mosquito de Havilland, che fu probabilmente l'aereo militare in legno di maggior successo, con capacità di assumere ruoli diversi. Veniva denominato la "meraviglia di legno", ne furono costruiti circa 8.000 esemplari e rimase operativo, in alcuni contesti, fino ai primi Anni '50, quasi a smentire per un momento quel convincimento.

Recensione

Nella "Prefazione" di questo bel libro i cui autori sono tre astigiani appassionati di aeronautica: **Franco Fassio, Maurizio Lanza e Franco Raselli** (Collana "La Grande Storia dell'Aviazione" - "Umberto Soletti Editore"), il Generale S.A. **Giulio Mainini** ha fra l'altro scritto:



Uno dei meriti di quest'opera, che è stata curata in ogni dettaglio con il consueto approccio metodico e scrupoloso dei collezionisti autentici e appassionati, sarà sicuramente quello di contribuire a cementare i rapporti di amicizia e collaborazione tra i tutti i Club Frecche Tricolori e la P A N, creando e, al tempo stesso, potenziando quella sinergia indispensabile per la diffusione della cultura aeronautica tra la gente. I comandanti e i piloti della PAN si avvicendano, i Presidenti dei Club cambiano, i Soci si rinnovano, ma ciò che resta immutata è la passione per la Bandiera ed i valori che essa rappresenta, ovvero l'emozione che ti stringe il cuore ogni volta che, con il naso all'insù, osserviamo quei nove velivoli Aermacchi MB 339-P AN disegnare nel cielo "il tricolore più lungo del mondo". Sta dunque a tutti Voi, Soci e Amici, perpetuare questo "amore viscerale" per le Frecche Tricolori, continuare a seguirle nelle manifestazioni aeree in Italia e nel mondo, ma anche nella quotidianità, perché non sentano mai venir meno il vostro affetto, la vostra vicinanza che - credetemi - valgono più di ogni altra cosa!

La vite

L'esperienza dei "duemila metri in vite" vissuta dall'ex allievo pilota Gennaro Orsi e dallo stesso, ora Generale in quiescenza, raccontata nel primo Corriere dell'Aviatore del 2012, ha stimolato il desiderio di una spiegazione scientifica. Il Generale Orsi ha risposto volentieri alle domande ricevute.

Perché si è verificata una maggiore velocità di rotazione nel secondo caso di vite a destra e quale influenza ha potuto avere sulla difficoltà dell'aereo a rimettersi?

Sembra opportuno precisare innanzitutto che per compensare la coppia trasmessa dall'apparato di propulsione esiste un'asimmetria rispetto al piano di mezzeria del velivolo, per cui si determina un comportamento diverso nella manovra di entrata in vite a sinistra o a destra, nel senso che da una parte la risposta ai comandi di volo è più rapida. Questa caratteristica esisteva naturalmente anche per il Macchi 416 ma in modo meno marcato per cui io, pur notandolo, credo di non averlo mai considerato importante, soprattutto per la mia limitata esperienza, ed effettuavo la manovra per entrare in vite dai due lati sempre allo stesso modo dando piede a fondo corsa e per un tempo non necessariamente vincolante perché l'aereo usciva dalla vite con il semplice intervento dei comandi al centro.

Alla mia prima esperienza della vite a destra sul T6 feci esattamente quello che avevo sempre fatto sul Macchi, ripetendolo anche nella prima vite a sinistra sul T6, ma con un nuovo risultato per la maggiore velocità di rotazione che, penso, si possa addebitare in parte alla quota di 9.300 piedi, ma soprattutto al fatto che io abbia potuto mantenere più a lungo il piede a fondo corsa.

Per quanto riguarda l'influenza di questa maggiore velocità di rotazione sulla difficoltà ad uscire dalla vite, credo che l'aumento dell'energia cinetica, proporzionale al quadrato dell'aumento di velocità, sia stata la causa principale che determinò l'insufficienza a contrastare l'autorotazione.

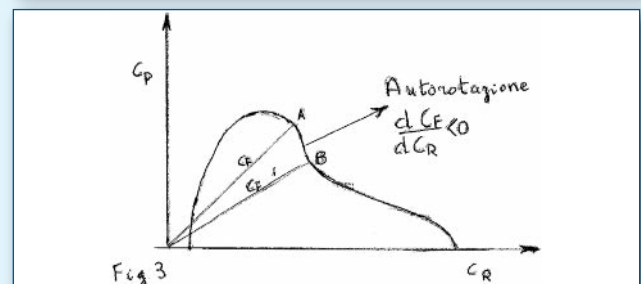
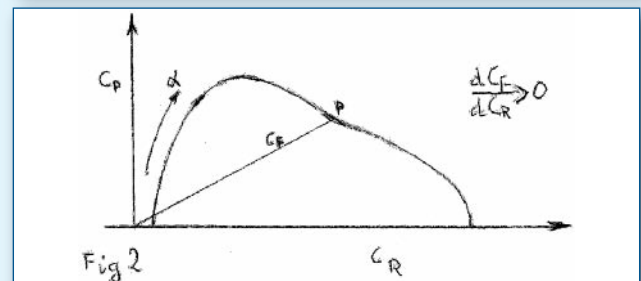
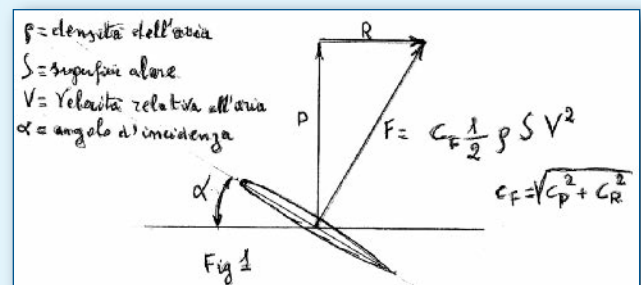
Qual è la caratteristica dell'autorotazione e come nasce?

L'autorotazione rappresenta un'instabilità al rollio dell'aereo che, in assetto decisamente superiore allo stallo ed animato da una certa velocità di rotazione, continua a mantenerla anche senza alcuna azione dei comandi di volo che la possono determinare.

In effetti le superfici portanti dell'aereo che, con i comandi al centro, dovrebbero avere un effetto che contrasta la rotazione, smorzandola, finiscono per alimentarla perché, a quelle incidenze, si verifica una caratteristica che inverte la funzione che lega la forza aerodinamica all'incidenza.

Si ricorda che il comportamento degli elementi portanti dell'aereo alle incidenze supercritiche va assimilato essen-

zialmente a quello di una lastra piana per la quale la risultante delle azioni aerodinamiche F si può considerare, con buona approssimazione, perpendicolare alla superficie e quindi, nel caso di un'ala, perpendicolare alla corda alare come illustrato nella fig. 1.



La caratteristica di mantenere la stabilità al rollio a tutte le incidenze, e quindi senza problemi di autorotazione, risulta dalla condizione che C_F sia una funzione crescente di C_R e quindi di α come indicato nella figura 2 che riporta la polare completa di un velivolo dove C_F , quale risultante di C_P e C_R per quanto illustrato nella figura 1, è rappresentato dal segmento che congiunge l'origine degli assi con il punto P individuato sulla curva per un certo angolo d'incidenza α . Quando accade però che questa caratteristica non viene più mantenuta, in genere per deformazioni strutturali dell'ala

(svergolamenti), si viene a modificare, anche se solo in una zona delle incidenze ipercritiche, la funzione fra c_F ed α nel senso che c_F diminuisce all'aumentare di α , come indicato nell'esempio della fig. 3 sul tratto fra A e B, e si viene a verificare la condizione dell'autorotazione.

Quale spiegazione si può dare allo "scossone" che ha preceduto l'uscita dalla vite?

L'aereo in vite, con assetto decisamente superiore a quello di stallo, percorre una traiettoria elicoidale, ad asse verticale di piccolo raggio e grande passo ed è quindi animato da due rotazioni, una di rollio e l'altra attorno all'asse della spirale, orientandosi sempre verso lo stesso, ma con deviazioni di derapata da una parte e dall'altra che ne contrastano o ne alimentano le rotazioni. Quando non si vengono a determinare le condizioni di autorotazione, o quando queste esistono ma si riesce a contrastarle, l'azione che ferma il rollio, portando i comandi al centro o anche derapando il velivolo dalla parte opposta, crea una decelerazione che rientra nei limiti di una normale manovra. Lo scossone dovrebbe essere attribuito perciò ad accelerazioni sugli altri due assi di rotazione e quindi nasce il problema di capire come si sono causate e soprattutto con quali riflessi sull'uscita dalla vite, ma per fare questo bisogna avanzare certe ipotesi.

Allora quale potrebbe essere una di queste ipotesi?

Io credo che l'istruttore, che ragionevolmente dovrebbe aver mantenuto fin a quel momento il piede sinistro a fondo corsa, lo abbia rilasciato di colpo provocando una rapida rotazione a destra dell'asse di rollio che innescò, per un effetto giroscopico, l'altra rotazione sull'asse di beccheggio portando l'aereo fuori dallo stallo e quindi fuori dal campo di autorotazione. A questa ipotesi voglio anche aggiungere una considerazione per non aver mai sentito parlare del pericolo a lanciarsi con il paracadute dall'aereo in vite, e posso anche capire che non sarebbe stato opportuno dirlo agli Allievi, per cui penso che se l'istruttore avesse avuto l'impressione che ero in procinto di farlo, se ne sa-

rebbe preoccupato. Comunque, indipendentemente dal motivo per cui l'istruttore abbia agito in quel modo, si può dire che se quanto detto si fosse verificato l'uscita dalla vite sarebbe avvenuta in modo diverso da quello classico in cui ci si porta fuori dallo stallo solo quando si è riusciti a fermare la rotazione di rollio.

Qual è il meccanismo dell'effetto giroscopico?

Se a un giroscopio dotato di un momento d'inerzia J intorno all'asse di rotazione con velocità angolare Ω si impone una variazione di direzione al suo asse a mezzo di una rotazione con velocità ω intorno ad un altro asse (perturbazione) ad esso normale, nasce un momento $M = J \times \Omega \times \omega$ che genera un'altra rotazione intorno ad un asse che è normale al piano che contiene Ω e ω nel senso di portare l'asse del giroscopio a sovrapporsi a quello di perturbazione con lo stesso verso di rotazione.



Applicando questo concetto al caso dell'aereo in vite animato da una velocità di rotazione di rollio a destra, e imponendo a questo asse una rotazione a destra (perturbazione), si viene a generare una rotazione di picchiata nel senso di portare l'asse di rollio a sovrapporsi a quello di perturbazione.



Avviso

I RAGAZZI DEL GRIFO - OLTRE IL TEMPO E LO SPAZIO ESEMPIO, CONTINUITÀ, SOLIDARIETÀ

a cura del Generale Sebastiano LICHERI. (GRIFO II)

Il "librone", oltre agli elenchi dei 5 Corsi GRIFO, contiene le autobiografie e biografie, le fotografie e gli scritti pervenutemi direttamente da quanti ne hanno fatto parte, da chi ancora ne fa parte e dalle famiglie di quelli che non ci sono più (solo fisicamente). È la "voce" dei testimoni oculari che in guerra e in pace, con onore, hanno servito l'Italia, contribuendo al risorgere dell'Aeronautica Militare e dell'aviazione civile, e continuano a farlo.

(Licheri Cell.: 328 7058108 e-mail: annamagliocchino@virgilio.it)

Il “recupero” degli enti previdenziali contro i pensionati è spesso illegittimo in base alla giurisprudenza di Corti di Giustizia Europee, Corte Costituzionale e Corte dei Conti

A cura del Prof. Avv. Filippo de Jorio



La più recente giurisprudenza di questi organi di giustizia ha rettamente rivolto la sua attenzione al problema della buona fede del pensionato ed al tempo in cui vengono effettuati gli stessi “recuperi”. Viene considerato argomento assorbente e prioritario rispetto ai tentativi di recupero degli enti previdenziali e più in generale della P.A. che non si può superare un anno dal momento in cui viene liquidata la pensione. Dopo l’anno gli errori compiuti nella liquidazione delle pensioni, anche se provvisorie, non possono essere più addebitati ai percettori in buona fede, ma all’ente che li ha compiuti. Agli effetti di quanto sopra le pensioni provvisorie sono considerate eguali alle definitive.

L’unica eccezione è nel caso di un eventuale dolo del pensionato. (Vedansi: sentenza n. 7/2007/QM, 4/2008/QM e 11/2011/QM delle Sezioni Riunite della Corte dei Conti e decisioni di tutte le Sezioni Centrali d’Appello. I principi affermati da queste sentenze sono:

- a) le pensioni “provvisorie”, decorso un ragionevole lasso di tempo, da individuarsi al massimo in un anno sono considerate, ai fini del recupero, come definitive e perciò ogni tentativo di recupero deve essere accompagnato dall’accertamento della malafede del pensionato e deve avvenire entro il termine di un anno.
- b) In assenza di dolo dell’interessato, il disposto contenuto nell’art. 162 d.P.R. n. 1092 del 1973, concernente il recupero dell’indebitato formatosi sul trattamento pensionistico provvisorio, deve interpretarsi nell’ambito della disciplina sopravvenuta contenuta nella legge n. 241 del 1990 e successive modifiche della L. 15/2006, decorso il termine po-

sto per l’emanazione del provvedimento definitivo sul trattamento di quiescenza, non può più effettuarsi il recupero dell’indebitato, per il consolidarsi della situazione esistente, fondato sull’affidamento riposto nell’Amministrazione. Comunque, già precedentemente, le Sezioni Centrali d’Appello avevano scritto parole chiare sull’argomento: “Da quanto precede, risulta che la provvisorietà dei trattamenti pensionistici, liquidati con le procedure automatizzate, permane per un anno dopo la liquidazione stessa; decorso tale termine, il trattamento deve intendersi definitivo, con operatività del disposto contenuto nel cit. art. 206 d.P.R. n. 1092/1973”. (Sentenza 1^a Sez. Centrale di Appello della Corte dei Conti n. 153/2006/A).

E ancora nella sentenza n. 236/A del 29/5/2006 della III^a Sez. Centrale di Appello della Corte dei Conti: “In coerenza con le esigenze di bilanciamento tra gli interessi dell’ente erogante e gli interessi del pensionato che ha percepito somme non dovute e, quindi, con la necessità di evitare una indiscriminata ripetibilità di prestazioni naturaliter già consumate in correlazione - e nei limiti - della loro destinazione, si è affermato ed è venuto via consolidandosi, nel quadro della disciplina delle pensioni pubbliche (ex art. 206 r.u. 1092/1973, come anche interpretato dall’art. 8 D.P.R. 8 agosto 1986 n. 538), e del pari in quello delle pensioni private gestite dall’INPS (già con l’art. 80 del r.d. n. 1924, poi seguito dagli artt. 521.88/1989 e 131.412/1998) un principio di settore, secondo il quale - in luogo della generale regola codicistica di incondizionata ripetibilità dell’indebitato (art. 2033 c.c.) - trova applicazione la diversa regola, propria di tale sottosi-

stema, che esclude viceversa la ripetizione in presenza di una situazione di fatto variamente articolata, ma comunque avente come minimo comune denominatore la non addebitabilità al percipiente della erogazione non dovuta”.

Le Sezioni Riunite della Corte dei Conti evidenziano che nelle sentenze della Corte Costituzionale viene posto in modo netto un rapporto di stretta strumentalità tra la regola di irripetibilità degli indebiti non risalenti a responsabilità del percipiente e l'osservanza del precetto di cui all'art. 38, co. 2°, cost., per la necessaria incidenza che, secondo il giudice delle leggi, la tutela della buona fede dell'accipiens deve necessariamente assumere nelle ipotesi di errori commessi dall'ente erogatore su un trattamento diretto a soddisfare bisogni primari del pensionato e della sua famiglia. Né, quanto ai trattamenti provvisori, è possibile affermare come invece altri ha affermato, che la provvisorietà della pensione elimina in radice, sempre e in ogni caso, ogni discussione, poiché esclude e, comunque, rende giuridicamente irrilevante, la ricorrenza dello stato di buona fede ovvero dell'affidamento nel comportamento dell'ente erogatore.” “Ciò perché, all'opposto, anche i trattamenti provvisori sono, per le ragioni e nei limiti anzidetti, suscettibili dell'applicazione del principio di settore, individuato dalla giurisprudenza della Corte Costituzionale, secondo il quale - in luogo della generale regola codicistica di incondizionata ripetibilità dell'indebito (art. 2033 c.c.) - trova applicazione, come si è visto, la diversa regola, propria del sistema pensionistico (pubblico e privato), che esclude, viceversa, la ripetizione in presenza di una situazione di fatto (variamente articolata, ma comunque) avente come minimo comune denominatore la non addebitabilità al percipiente della erogazione non dovuta.”

Deve infine rilevarsi che la giurisprudenza della Corte di Giustizia Europea, le cui sentenze sono diritto vivente e debbono essere recepite dagli Stati membri, ha stabilito chiaramente il principio del legittimo affidamento che è volto alla protezione delle situazioni consolidate a seguito di provvedimenti emanati che hanno ingenerato un ragionevole affidamento dei destinatari e il principio della certezza del diritto che è diretto a garantire la prevedibilità delle situazioni e dei rapporti giuridici (ex multis Corte di Giustizia delle Comunità Europee sent. 16/1/2003, causa C295/01 e sent. 24/1/2002, causa C-500/99). Proprio in base al principio di protezione dell'affidamento incolpevole ingenerato nel “contatto qualificato” con i pubblici poteri, oggi ribadito dalla novella apportata alla legge 7 agosto 1990, n. 241 (art. 21 nonies) ad opera della legge 15/2006, si può affermare che in generale i recuperi effettuati dal-

l'Amministrazione sono affetti da grave illegittimità.

Si precisa inoltre che l'azione della P.A. - appare spesso viziata ab initio da illegittimità e da manifesta irrazionalità, da cui traspare il cattivo esercizio del potere amministrativo - nonché la concomitante presenza di molte figure sintomatiche dell'eccesso di potere, addirittura di portata comunitaria, ed in particolare (come pocanzi cennato), quella della violazione del principio di legittimo affidamento, che è volto alla protezione delle situazioni consolidate a seguito di provvedimenti emanati che hanno ingenerato un ragionevole affidamento nei destinatari, e del principio di certezza del diritto che è diretto a garantire la prevedibilità delle situazioni e dei rapporti giuridici (ex multis Corte di Giustizia delle Comunità Europee sent. 16-1-2003 causa C-295/01 e sent. 24-1-2002, causa C-500/99). Il costante orientamento della Corte di Cassazione, è univoco nell'affermare che è l'amministrazione o l'ente previdenziale che deve fornire la prova che i ratei pensionistici siano stati indebitamente corrisposti: “grava su colui che si afferma creditore l'onere di provare i fatti costitutivi della sua pretesa, e cioè sia l'avvenuto pagamento, sia la mancanza di una causa che lo giustifichi” (ex multis Cass. Civ. Sezione Lavoro nn. 19762/2008, 4512/06 e 2032/06).

È innegabile che negli ultimi mesi la giurisprudenza della Corte dei Conti si è sviluppata in senso completamente favorevole alla tesi contenuta nel presente gravame; la sentenza n. 16/2011 del 29.9.2011 delle Sezioni Riunite emanata su rinvio degli atti dalla Regione Piemonte, ricorda che nei due anni più recenti 2009 e 2010, le sentenze delle Sezioni Centrali della Corte sono state tutte favorevoli al diniego del recupero.

Quanto poi alle Sezioni giurisdizionali centrali d'appello, va detto che l'orientamento consolidatosi nell'ultimo biennio recepisce il principio di diritto affermato dalla sentenza n. 7/2007/QM (ex multis):

- * Sezione prima: 11 maggio 2011, n. 194; 6 luglio 2011, n. 308; 5 settembre 2011, n. 362; 7 ottobre 2011, n. 451;
- * Sezione seconda: 8 marzo 2011, n. 142; 10 marzo 2011, n.ri 149 e 150; 17 maggio 2011, n. 223; 23 maggio 2011, n. 239 (pronunce, peraltro, fondate sulla particolare gravità del ritardo nei casi di specie);
- * Sezione terza: 18 febbraio 2011, n. 164; 2 marzo 2011, n. 214; 16 giugno 2011, n. 490; 21 ottobre 2011, n. 698.”

Dal canto suo la 2ª Sezione Centrale ha così sottolineato nella sentenza 260/2011 (Pres. De Santis, Rel. Pischedda): “Osserva il Collegio che la giurisprudenza formatasi prima

della pronunzia delle sezioni riunite contestata dalle amministrazioni, (ex multis sentenza 455/2009 di questa sezione), interpretando in senso costituzionalmente orientato l'articolo 162 del DPR 1092/1973 alla luce dei principi stabiliti dalla Corte costituzionale con sentenza 431/1993, ha ritenuto che il trascorrere di un notevole lasso di tempo prima dell'emanazione del provvedimento definitivo di pensione determina l'irripetibilità delle somme erogate in più, non trovando applicazione il principio sancito dall'articolo 2033 del codice civile, ma la diversa regola che esclude la ripetibilità qualora l'erogazione indebita non sia addebitabile al percipiente.”

Si ribadisce che, come hanno evidenziato le SS.RR. della Corte dei Conti occorre tener presente la giurisprudenza della Corte di Giustizia Europea, soprattutto dopo il Trattato di Lisbona e dopo che la Corte Costituzionale (con una tendenza che si è ulteriormente accelerata con le sentenze di quest'anno, come la 246/2011), ha ritenuto che questa giurisprudenza deve essere recepita dagli Stati membri e che anche le sentenze della C.E.D.U. sono “diritto vivente”.

Sta in fatti che la Corte di Giustizia Europea ha stabilito chiaramente il principio del legittimo affidamento che è

volto alla protezione delle situazioni consolidate a seguito di provvedimenti emanati che hanno ingenerato un ragionevole affidamento dei destinatari e il principio della certezza del diritto che è diretto a garantire la prevedibilità delle situazioni e dei rapporti giuridici (ex multis Corte di Giustizia delle Comunità Europee sent. 16/1/2003, causa C295/01 e sent. 24/1/2002, causa C-500/99): sentenza 10/12/2002 causa C-491/01.

Sostanzialmente il principio guida della citata giurisprudenza è che il recupero pensionistico può avvenire legittimamente solo se non sia decorso un anno dall'attribuzione delle somme al pensionato.

Ed è a questa regola che devono ormai adeguarsi le decisioni dei giudici nazionali.

Quelle sopra riprodotte sono le veridiche evidenze giurisdizionali sul tema dei “recuperi” e cioè delle esazioni forzose degli enti previdenziali contro i pensionati.

È chiaro che i giudici che, in nome di un malinteso desiderio di fare risparmiare lo Stato attraverso ingiusti benefici erogati agli enti previdenziali ignorassero questi precedenti e procedessero in senso inverso, si assumerebbero una gravissima responsabilità sia giuridica, sia morale.

ARGGO

SIMULATORE ATC



ARGGO è un complesso modulare di simulazione didattica e/o di allenamento **ATC**, composto da diversi moduli funzione, 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 (**GCA Trainer**).

Il sistema **ARGGO** è interrelato con dei programmi satelliti:

- PROGRAMMA ISTRUTTORE
- PROGRAMMA COMANDI-PILOTA
- PROGRAMMA TOWER
- PROGRAMMA EDITOR

ITC Consulting
Via Cherubino Malpeli, 26
00128 Roma
Tel. +39 06-5074365
Fax +39 06-50799834
e-mail: itconsulting@fastwebnet.it

Un po' di storia aeronautica

a cura di Guido Bergomi

Nel mese di maggio

Volo senza scalo negli USA

2 maggio 1923: i piloti O. G. Kelly e J. A. Macready compiono la prima traversata degli Stati Uniti da New York a San Diego senza scalo. Il velivolo usato è un Fokker T.2 ed impiegano 26 ore e 50 minuti. Il Fokker T. 2, fabbricato in Olanda con la designazione iniziale di F. IV, era un monoplano ad ala alta adatto al trasporto di 8-10 passeggeri mentre

il pilota in un abitacolo scoperto si trovava subito dietro al motore, un 12 cilindri a V di 420 cavalli tipo Liberty. Due di questi velivoli vennero ceduti all'U.S. Army Air Service nel 1922.



Il Bf 110

12 maggio 1936: vola il prototipo del Messerschmitt Bf 110.

Derivato da una specifica ministeriale del 1934, il prof. Willy Messerschmitt progetta un caccia pesante denominato Zerstörer (distruttore). È un bimotore biposto con grande autonomia e pesantemente armato. I motori sono i nuovi DB 600 a 12 cilindri a V invertita che sviluppano 1.000 cavalli ed hanno la particolarità, nuova per quei tempi, di avere l'iniezione diretta nei cilindri. Il velivolo verrà poi sviluppato in numerose varianti sempre più potenti e adatte a numerosi impieghi. Protagonista della battaglia d'Inghilterra ma con risultati piuttosto deludenti, ha invece, in seguito, molto successo come caccia notturno dotato dei primi impianti radar. Viene costruito in 6.050 esemplari.



Ecco la spettacolare Cicogna

Siamo nel maggio 1936 quando nasce al volo il Fieseler Fi 156 Storch (cicogna). È un piccolo aeroplano multiruolo, oggi si direbbe utility, dalle caratteristiche straordinarie specialmente alle basse velocità. Monoplano ad ala alta controventata di costruzione mista, legno per le ali e impennaggi e tubi di acciaio per la fusoliera rivestita in tela. I posti in tandem sono 2 o 3 e il motore è un Argus AS 10C, otto cilindri a V invertito e raffreddato ad aria della potenza di 240 cavalli. La velocità massima è di 175 Km/h., ma la velocità minima è di soli 51 Km/h. La distanza di decollo è di 70 metri su una pista in erba, distanza di atterraggio con l'uso dei freni 26 metri. Come si vede, caratteristiche spettacolari di decollo ed atterraggio che ne fanno un aereo capace di atterrare in posti impensabili a qualunque altro aeroplano. Può anche essere armato con una mitragliatrice posteriore brandeggiabile e portare alcune bombe.



In questi mesi ricordiamo...

È la volta del Twin Otter

20 maggio 1965: spicca il volo il de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter. È un velivolo commerciale per il corto raggio con caratteristiche STOL. Motorizzato con due turboeliche Pratt & Whitney PT6A-6 da 579 cavalli albero. Con una velocità di crociera di 338 Km/h. ed una autonomia massima di 1278 Km. può portare 20 passeggeri. Viene prodotto in varie serie, con motorizzazioni leggermente più potenti ed anche munito di scarponi per renderlo idrovolante. Ha un notevole successo presso società minori di trasporto aereo, anche in Italia ed è costruito i moltissimi esemplari.



Nel mese di giugno

Il trimotore Ford



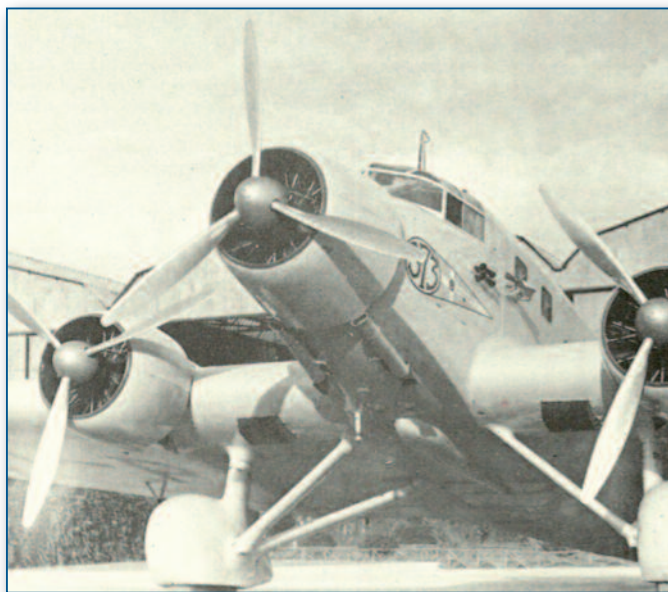
11 giugno 1926: il prototipo del velivolo da trasporto Tri-Motor Ford esegue il primo volo. È il più grosso velivolo commerciale costruito negli Stati Uniti a quel tempo. Motorizzato con tre motori radiali Wright Whirlwind J4 da 200 cavalli, ha due piloti in posti di pilotaggio all'aperto. Date le buone caratteristiche riscontrate, viene subito costruito in varie serie con potenze via via sempre crescenti fino ad arrivare all'ultima versione, la 4-AT-E con tre Whirlwind da 300 cavalli, cabina di pilotaggio al chiuso e arrangiamento per

11 passeggeri. Vengono anche costruite delle varianti con motori fino a 450 cavalli e per 25 passeggeri. Riscuote un notevole successo e viene impiegato fino quasi ai giorni nostri.

Il Sikorski S. 38

25 giugno 1928: fa il primo volo l'idrovolante, anzi l'anfibio Sikorski S. 38. È un aereo da trasporto civile a medio raggio con capienza per 10 passeggeri e due membri di equipaggio. Munito di due motori radiali Pratt & Whitney R 1340 Wasp da 410 cavalli portati poi a 420 che gli imprimono una velocità di crociera di 177 Km/h., ha una autonomia di 958 Km. Ha una architettura piuttosto insolita ma efficiente, formata da un corto scafo centrale, una doppia ala controventata e due alte travi che, partendo dall'ala superiore, si protendono all'indietro e supportano gli impennaggi di coda. Il carrello principale è retrattile ma le ruote rimangono fuori, a fianco della corta fusoliera per le operazioni in acqua. Ha un discreto successo presso varie Compagnie Aeree tra cui la Pan American che ne ordina 30 esemplari dei 120 totali costruiti.





Il SIAI - S.M. 73

4 giugno 1934: parte il SIAI S.M.73. Trimotore da trasporto civile, derivato dall'S 71, costruzione classica SIAI e precisamente legno per le ali e tubi di acciaio per la fusoliera rivestita in tela. Carrello fisso carenato, motori stellari Gnome-Rhone 9 Kts da 600 cavalli cambiati poi per la produzione con i Piaggio Stella IX R.C. 9 da 700 cavalli o altri tipi di motori con potenze fino ad 800 cavalli.

Velocità di crociera di 280 Km/h. e autonomia di 1.600 Km. Attrezzato per 18 passeggeri più 3 uomini di equipaggio.

Ordinato dall'Ala Littoria e dalle Avio Linee italiane oltre che dalla belga Sabena. Ne vengono costruiti 40 esemplari in Italia più 7 in Belgio.



Il Focke Wulf 190

1° giugno 1939: vola uno dei più interessanti caccia della Seconda guerra mondiale. Fa la sua prima comparsa operativa all'inizio del 1941 in Francia. Appare subito il più veloce ed il meglio armato di tutti i caccia esistenti, prima di tutto del suo avversario, lo Spitfire. Con un motore stellare BMW da 1700 cavalli (2100 in emergenza) e con 2 mitragliatrici da 7,92 mm più quattro cannoni da 20 mm. si dimostra subito un temibilissimo avversario. Con una velocità dei primi modelli di 653 Km/h. arriva nelle serie successive fino a 720 con una elevatissima quota di tangenza, prossima ai 50.000 piedi (versione Ta 152H-1).

Un libro da leggere

La Condizione Militare nell'Ordinamento delle Forze Armate di **Antonino Lo Torto**

Il testo svolge un esame della condizione militare nel contesto delle norme vigenti che, in linea con l'art. 52 della Costituzione, sanciscono che l'ordinamento delle Forze Armate deve essere conforme ai principi di democraticità.

- * Evidenzia come l'organizzazione della Difesa, destinata ad assicurare l'operatività dello strumento militare, imponga ai militari uno status specifico, richiedente ai singoli, ai rispettivi livelli di responsabilità, piena disponibilità ad operare con dedizione e sicura affidabilità, senza riserve per i rischi connaturati alla singolarità della professione.
- * Evidenzia, altresì, come la tipicità e la specificità della condizione militare, anche in regime democratico, imponga la soggezione ad un particolare regime disciplinare, strumentale all'efficienza operativa e rapportato all'evoluzione del soldato da guerriero a pacificatore, nonché la capacità di garantire sicura e trasparente sensibilità istituzionale.
- * Evidenzia, inoltre, come la prosecuzione del processo di democratizzazione delle FF.AA. risulti, oggi, ancor più essenziale in vista del crescente confronto con le FF.AA. europee nella prospettiva della realizzazione di un sistema unitario di difesa dell'U.E.

(costo del libro 14.00 € acquistabile clo < libreriauniversitaria.it>)



Dalle Sezioni Territoriali

Roma - 8 febbraio: Udienza in Vaticano

Un giorno indimenticabile quell'8 febbraio! Non è bastato infatti il freddo intenso e la neve abbattutisi in quei giorni su Roma e sulla Penisola tutta ad impedire la partecipazione di una consistente rappresentanza dell'ANUA all'Udienza di Papa Benedetto XVI.



Un bel gruppo di Soci e Dame dell'ANUA provenienti da più parti, con il Presidente Nazionale Gen. Majorani, e coordinati dal Gen. Capaldini della Sezione Roma, ha gioiosamente partecipato all'Udienza nella sala Nervi in Vaticano. Le immagini qui riprodotte, che farà certamente piacere conservare nell'archivio dei ricordi importanti, documentano meglio di ogni parola il gradimento dell'evento e la gratitudine per la benedizione che il Gruppo ha ricevuto dal Santo Padre.

Latina

Tavola rotonda su Primavera araba e nuovo scenario nel Mediterraneo

Ancora una grande iniziativa della sezione ANUA di Latina. Il 24 febbraio u.s., nell'Aula Magna dell'Istituto Tecnico "Vittorio Veneto" della città, gentilmente messa a disposizione dal Dirigente Scolastico, Prof. Ing. Luigi OREFICE, si è infatti tenuta l'interessantissima tavola rotonda.



L'evento, alla cui organizzazione ha fattivamente contribuito il Segretario della Sezione, Gen. B.A. Antonio MUCCITELLI, ha avuto inizio con i rituali indirizzi di saluto del Dirigente Scolastico e del Presidente, Gen. S.A. Roberto CAMINITI. All'incontro, hanno partecipato in qualità di relatori l'Ambasciatore Gianluca BERTINETTO e il Gen. di Corpo d'Armata Giovanni MARIZZA, i quali, intervallandosi tra loro, hanno illustrato con dovizia di particolari problematiche di scottante attualità: Quella araba è stata



davvero una primavera? Cosa possono fare ONU, NATO e UE? Quali prospettive per l'Italia? Gli argomenti suddetti sono stati di volta in volta introdotti dal moderatore, Gen. Isp. Gaetano ZAFFIRO. Prima del question time, inoltre,

sono intervenuti, anch'essi con contributi validissimi, l'Ambasciatore Roberto MAZZOTTA, già Ambasciatore d'Italia in Pakistan e le dott.sse Stefania SOFRA, Egittologa, e Valentina MINIATI, Arabista. Grande è stato l'apprezzamento del pubblico, intervenuto numerosissimo e formato anche da studenti, che ha partecipato attivamente con diverse domande e grande interesse all'approfondimento.

(Luciana Zaffiro)

La Redazione del Corriere si associa all'interesse culturale e riporta dal web uno stralcio del convegno **"Primavera araba. Verso un nuovo patto nazionale"** svoltosi a Roma mercoledì 29 febbraio e organizzato dalla **Comunità di Sant'Egidio**. In un clima di fratellanza e condivisione si sono alternati al tavolo dei relatori politici, diplomatici, teologi, giornalisti appartenenti a varie fedi religiose, cattolici, ortodossi, cristiano-copti, islamici, sciiti. Argomento principe della giornata, come si evince dal titolo del convegno, è stato la situazione dei Paesi del Medio Oriente in seguito all'ondata di rivoluzioni civili che ancora non stenta a placarsi, come raccontano i fatti di sangue provenienti dalle città siriane. Il sacrificio di Mohamed Bouazizi, il ragazzo tunisino che si è dato fuoco il 17 dicembre 2010 rimane una delle immagini indelebili di questo inizio millennio, in quanto punto di inizio della "Primavera araba". *Questo convegno - ha detto il ministro per la cooperazione e l'integrazione Andrea Riccardi (fondatore della Comunità di S. Egidio) è stato utile per capire la Primavera Araba, che è stata una sorpresa della storia. Dopo l'11 settembre si è innescata l'ideologia dello scontro di civiltà tra Islam e Occidente, quasi che fossero inevitabilmente destinati a configgersi*. Un'esperienza nuova sostenuta in particolar modo dai giovani, diffusasi attraverso internet e che in pochi mesi ha portato tunisini, yemeniti, egiziani e libici a liberarsi dai rispettivi regimi e a intraprendere la strada verso la democrazia. Tuttavia non basta programmare elezioni, stilare bozze di Costituzione, per convincersi di trovarsi sulla strada giusta. Decenni di dittatura non si cancellano in pochi mesi e l'immaturità dei partiti e dei governi di transizione fa temere come ha dichiarato lo sciita Sayyed Jawad al Khoei che *"la primavera corre il rischio di trasformarsi in autunno o inverno. Il pericolo di lotte intestine è altissimo"*.

"La Primavera Araba - ha proseguito Riccardi - sta trasformando il Mediterraneo che può divenire il mare dell'incontro, il luogo del vivere insieme nella democrazia. La Primavera araba ha storie e soluzioni molto diverse e oggi siamo qui a prendere coscienza di questo fenomeno di grandissima importanza: nel Mediterraneo dobbiamo costruire un nuovo quadro di rapporti e di democrazia, ponendo alla base impegni di pace e rispetto dei diritti umani.

Napoli

Consigliere Nazionale ANUA al vertice di ASSOARMA Campania

A seguito dell'Assemblea generale dei Presidenti delle Associazioni Combattentistiche e D'Arma della Regione Campania, confluenti nell'organismo nazionale di Assoarma, tenutosi il 2 febbraio u. s. nella prestigiosa sede dell'UNUCI (Unione Nazionale Ufficiali in Congedo d'Italia), il Brig. Gen. **Lenzi** dott. Giuseppe è Presidente del Consiglio Regionale Campano di Assoarma per il triennio 2012/14. Il Consiglio Regionale Campano è costituito da ex militari, Ufficiali e Sottufficiali, in possesso di vasta esperienza nell'ambito associativo nazionale e locale e perciò in grado di collaborare, con eccellenza di risultati, con le Autorità militari e civili della Regione Campania per il migliore conseguimento degli scopi associativi, fra cui spicca, per impegno, quello di offrire agli organismi di protezione Civile già operanti, tutta l'esperienza logistica ed organizzativa maturata nel corso della lunga carriera militare di tutti i soci iscritti. La sede di Assoarma Campania è presso l'UNUCI, via S. Brigida 64 - Napoli.

Solidarietà per i due militari italiani detenuti in India

Mentre i due marinai del S. Marco, Massimiliano Latorre e Salvatore Girone, sono ancora detenuti in un carcere indiano, si sono svolte in tutt'Italia manifestazioni di solidarietà verso la Marina Militare ed i suoi valenti marò ancora astretti in una prigione del Kerala.

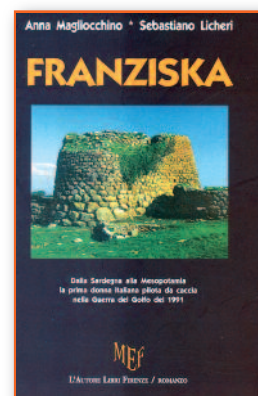
Nella foto: Il corteo del 31 marzo 2012 organizzato dall'ANMI (Ass.Naz.le Marinai d'Italia), con partecipazione dell'ANUA Napoli, attraversa Piazza del Plebiscito per raggiungere la Prefettura.



Secondo da sx il Pres. Gen. Lenzi, primo da dx il V.Pres. Gen. Calvello

Un'interessante recensione presentata dal Gen. Lenzi

Recentemente è decollato, nel vasto panorama delle pubblicazioni d'ispirazione aviatoria, il magnifico romanzo scritto a due mani dal socio ANUA di Napoli Generale D.A. Pilota **Sebastiano Licheri** (per tutti Tatanò) e dalla scrittrice nonché professoressa di lingue straniere **Anna Magliocchino**. In 195 avvincenti pagine si dipana una storia lunga... un millennio che trae origine nelle secolari tradizioni della gagliarda terra sarda per concludersi nei cieli europei solcati dai nostri velivoli impegnati nella Guerra del Golfo del 1990-1991. Protagonisti del romanzo la pilota Franziska ed il Com.te Mulas: personaggi presi a prestito dalla realtà e plasmati dalla fantasia che ne ha narrato gesta, sentimenti, vibrazioni dell'animo. Dà sfondo alla narrazione un vasto arco temporale che vide, anche, l'Italia fortemente impegnata in operazioni belliche sul fronte slavo. In tale contesto storico si muovono uomini e aerei che hanno fatto la storia della nostra Aeronautica Militare negli anni appena trascorsi. Le storie del mitico Starfighter, delle sue missioni in territorio ostile, le emozioni dei suoi valentissimi piloti, le fughe, le notti in difficile sopravvivenza, la fuga attraverso il Kurdistan, l'arrivo in Turkia e mille altre emozionanti vicende, fanno di Franziska un avvincente romanzo rievocativo che non mancherà di carpire l'attenzione e l'interesse di quanti seguono con passione le nostre realtà aviatorie. La competenza aeronautica dell'autore, pilota di velivoli jet da caccia e da bombardamento, sono la più ampia garanzia di una narrazione che, alla fantasia della storia, unisce una rigorosa elencazione di fatti e circostanze vere e vissute. (Chi fosse interessato, costo di copertina €15,00, potrà contattare l'autore: annamagliocchino@virgilio.it)



Dalle Sezioni Territoriali

Bari

Il 18 marzo u.s. il Presidente della Sezione, Gen. Ferdinando Berra, è volato in alto a seguito di un aneurisma che non gli ha concesso scampo. Ex allievo del Corso Turbine II, sposo e padre felice, lascia un ricordo indelebile come Pilota, Ufficiale, Comandante ed Amico stimatissimo. L'ANUA tutta esprime alla Signora Barbara ed ai familiari sentimenti di sincera partecipazione al lutto. Nella triste circostanza, Mario Tancredi, compagno d'Accademia del Gen. Berra, interpretando sentimenti condivisi, ha scritto il seguente messaggio:



Caro Nando,

sei decollato senza un piano di volo e i miei controllori in turno vorrebbero segnalare all'Ispettorato l'infrazione. Ho dovuto aggiornarli su certe regole dell'aria che nell'attuale contesto evolutivo vengono quotidianamente modificate, al punto da consentire il decollo senza autorizzazione verso i cieli dell'Altro Mondo. Ho appreso che hai scelto come Casa dell'Eterno Riposo quel silenzioso Complesso di San Giacomo Vercellese che Ti avvicina tanto alle radici ed ai ricordi della tua infanzia, di quando - negli Anni Quaranta - sgambettavi attorno al castello di Rovasenda. Eppure quelli erano davvero anni strani, tra guerra, tormenti e voglia di risorgere. Ora ci dispiace molto per la Tua sconcertante partenza, ma hai comunque fatto bene a scegliere quella Casa, per far meglio custodire il Tuo ricordo negli affetti di famiglia. Tuttavia coloro che Ti hanno conosciuto durante la meravigliosa fase del Volo della Vita, caratterizzata dalle esperienze aviatorie, troveranno il modo di soddisfare in Tuo onore il dovere ed il piacere della memoria, perché 54 anni trascorsi in comunione d'impegni, di aspirazioni e di lavoro hanno ben lasciato traccia. Tu hai raggiunto i tanti Turbinotti già volati così in alto e con loro userai il Tuo humor per proteggerci dalle malinconie che quaggiù non mancano mai.



Mi hai dato lo spunto per andare a rivedere un po' del Tuo passato e pur se non è il caso di entrare nei dettagli mi sono emozionato a rivederti in Accademia quando in libera uscita camminavi dietro Gianfranco e Sandro per non assecondarli in certe scelte; quando Ti ho visto raggianti sotto le sciabole che onoravano il Tuo matrimonio con l'amata Barbara; quando mi hai trasmesso il bel racconto sulle esperienze a Bagdad e sulla grande gioia, con soddisfazione di Comando, a Trapani. Hai seguito sempre con gran senso di partecipazione il procedere delle generazioni di Corsi Turbine e, nel tempo più recente, quello del sodalizio associativo degli Ufficiali di Aeronautica, rallegrando tutti con le Tue splendide "pillole", aggiungo di "saggezza", pubblicate sul Corriere dell'Aviatore. Per Te Nando con religiosa preghiera splenda la luce perpetua. Alla Tua Famiglia i sentimenti di un'affettuosa partecipazione.

Roma, 19 marzo 2012

Mario

Dalle Sezioni Territoriali

Taranto

Il 18.03.2012 in un noto locale cittadino si è svolta una riunione dei SOCI indetta dal Presidente per procedere alla consegna di attestati di compiacimento per la iscrizione all'Associazione da oltre dieci anni.

L'intervento di graditi ospiti ha sottolineato l'importanza del cerimoniale pianificato con la partecipazione delle Dame d'Onore e dei proposti Soci Benemeriti.

Dopo una breve introduzione del Presidente per i saluti di rito, per la importanza della significativa riunione e sull'ANUA ed i suoi Soci, le Dame d'Onore presenti, Sig.re **Alba Stesuri Novembre** e **Giancarla Gasparini**, hanno consegnato gli attestati ai Soci più anziani di iscrizione, al cospetto

dei Com.ti Filippo Avola, Romeo Paterno e Fabio Vella nominati **Soci Benemeriti**. Il Presidente con i Soci più anziani per iscrizione ha consegnato loro un crest quale testimonianza di attaccamento alla Sezione A.N.U.A. di Taranto.

La cerimonia si è conclusa con le note dell'Inno d'Italia e la partecipazione degli Auguri per una Santa Pasqua anche per conto della Presidenza Nazionale nella persona del Gen. S.A. Mario Majorani.



La Redazione del Corriere propone alla riflessione dei lettori alcune significative considerazioni esternate dal Prof. Marturano nel suo intervento



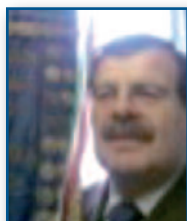
L'ANUA è costituita solo da ufficiali in servizio ed in congedo indipendentemente dal grado raggiunto. E ciò perché gli scopi statutari sono connessi alla qualità specifica dell'ufficiale. Ufficiale è colui che - per particolari requisiti soggettivi - è formato per assumere dei poteri che gli permettano di agire sugli altri. Egli, cioè, per destinazione, è un'autorità (dal latino auctor, augescere: colui che è l'autore, il tutore, colui che consiglia, che aiuta a crescere, a svilupparsi). Delle due fonti dell'autorità, quella connessa all'Ufficiale risiede nella funzione che è esterna all'individuo e che gli attribuisce dei diritti su quanti dipendono da Lui. Importante è l'uso che l'ufficiale possessore dell'autorità ne fa perché esso dipende dagli obblighi a cui egli stesso è sottomesso, ma soprattutto dalle sue qualità, dal senso del dovere, dal rispetto che nutre verso gli altri in forza delle capacità necessarie per farvi fronte. Non c'è niente di peggio, sotto tutti gli aspetti, di un Ufficiale che non abbia autorità o faccia cattivo uso di quell'autorità che gli è connessa. Praticamente l'ufficiale è un educatore (ex ducere), qualità quest'ultima che si manifesta attraverso l'esempio, ed a LUI, perciò vengono affidati i compiti per assicurare - nelle migliori

condizioni possibili - la crescita fisica e professionale dei sottoposti esplicando un'azione educatrice anche su se stesso. Ecco cosa diversifica la nostra Associazione dalle altre nelle quali confluiscono Ufficiali, Sottufficiali e Truppa, TUTTI legati dalle comuni dedizione al servizio, ed integrità morale, ma differenziati, alla base, da una Eccellenza professionale per la realizzazione ed il compimento di quelle azioni, sopra delineate, tipiche, come detto, dei soli Ufficiali. Non un'Associazione di ELITE o di CLASSE, ma di soggetti omogenei per avere tutti lo Status di Ufficiali.

Informazioni su esperienze di associazionismo che traggono linfa dal mondo aeronautico

ANFCMA=Associazione Nazionale Famiglie Caduti e Mutilati Aeronautica

L'Associazione Nazionale Famiglie dei Caduti e Mutilati della Aeronautica (ANFCMA) costituita ai sensi del Regio Decreto n° 2226 del 27 ottobre 1937, riunisce le famiglie degli appartenenti all'Aeronautica militare, morti per cause di guerra o di servizio e coloro che per le stesse ragioni abbiano riportato menomazioni permanenti della efficienza fisica. Il Socio ANUA Br.



Gen. Giacomo Masucci (foto), è stato eletto Presidente della Sezione Provinciale di Treviso. Lo stesso Masucci, essendo attualmente Cerimoniere del Governatore del Distretto Lions 108 Ta3, è stato inoltre eletto all'unanimità per l'anno lionistico 2012/13 Presidente del Lions Club Treviso Sile. L'ANUA gli rivolge sentite congratulazioni con l'augurio per un fruttuoso impegno.



ARSS=Associazione Romana Studi e Solidarietà

L'Associazione Romana di Studi e Solidarietà presieduta dal Gen. Giancarlo Naldi (foto) si propone di fornire la propria collaborazione, senza alcuna finalità di lucro, ad associazioni, enti pubblici e non, per l'organizzazione e la realizzazione di iniziative culturali, incontri e conferenze. L'Associazione fornisce supporto nella definizione di un programma di incontri, di un ciclo di conferenze e propone eventuali conferenzieri.



Aviazione e Filosofia



29 febbraio 2012. Villa Bellowini-Malosso di via delle Orchidee 61, Lavinio, è ormai diventata un punto di riferimento fondamentale per la cultura del territorio di Lavinio, Anzio e Nettuno. Qui, nell'abitazione che fu di Ettore Malosso (Turbine) e che anche Giorgio Bertolaso (Turbine anche lui) frequentò come amico e protagonista fino agli ultimi giorni della sua intensissima esistenza di aviatore, hanno luogo riunioni culturali (i Simposi di Lavinio) due volte alla settimana, senza soluzione di continuità su tutti i problemi della cultura. È così che il 29 febbraio si è tenuta la seconda puntata di FILOSOFIA A FUMETTI, dinamica e leggiadra passeggiata nel mondo della filosofia, percorsa dai tempi dell'Illuminismo di Immanuel Kant fino ai filosofi dei giorni nostri, come Adorno, Popper o Massimo Cacciari e Gianni Vattimo, tanto per finire in casa nostra. La prima puntata si era già svolta nel mese di dicembre e aveva abbracciato tutto il periodo che va dalle origini, e dunque da Socrate, Platone e Aristotele, fino alle conclusioni del Rinascimento con Cartesio e Pascal. Quasi un omaggio alla figura di Ettore Malosso che negli ultimi anni della sua vita si era trasformato da Ufficiale Pilota, quale era stato, a studioso-scrittore-filosofo e poeta. Tra gli ospiti molte facce note di sapore aeronautico militare e civile: Maria Bertolaso, Bruno Servadei, Gianfranco Cerri, Lamberto Chieruzzi, Massimo Cerracchio, Ruggero Cultrera, Gustavo Scapicchi, Francesco Bonanni, Gianni Fasani ed altri. Sala pienissima, con la partecipazione di non pochi studenti dei licei di Ostia e di Nettuno. Chi ha intrattenuto gli ospiti è stato **Sergio Bedeschi** che, per un paio d'ore, ha raccontato in modo leggero e scorrevole (e servendosi di divertenti fumetti) la storia del pensiero filosofico e scientifico degli ultimi tre secoli, soffermandosi in modo particolare su quel Heidegger, filosofo centrale dell'Esistenzialismo del secolo appena trascorso, al quale Ettore Malosso si era avvicinato con le sue riflessioni negli ultimi tempi. Come di consueto la serata si è conclusa con un brindisi con il quale Giuliana Malosso, animatrice di queste iniziative nella continuità voluta dal compianto compagno, ha salutato gli ospiti, ricordando che la sua casa, divenuta un vero e proprio Cenacolo, è aperta a tutti coloro che desiderano ascoltare o parlare sui problemi della conoscenza umana. (tel.06 9863804)

(La Redazione)

La scelta degli obiettivi



Abbiamo più volte ascoltato l'asserzione **“formulare gli obiettivi è più importante che raggiungere i risultati”**, espressione, questa, che nella sintesi espressa - può produrre delle perplessità, sembrando ovvio che senza risultati gli obiettivi perdano valore. A fronte delle perplessità, per l'ipotizzato con-

trasto, possiamo allora fare alcune riflessioni. La prima è che la formulazione degli obiettivi esprime il potere del pensiero che è senza dubbio la più grande facoltà tra tutte quelle di cui sono dotati gli esseri umani. Un uomo saggio ha detto: “Oggi siamo qui, dove i nostri pensieri ci hanno condotti, e domani saremo là dove i nostri pensieri ci condurranno”. Ciò sembrerebbe bastare a giustificare il significato di quanto vuole esprimere la predetta asserzione. Tuttavia, pensare che basti una buona motivazione per ottenere dei risultati è pretendere troppo dalla natura umana che, con un'espressione che definirei tecnologica, “lavora a rendimento-basso”. Senza essere razzisti potremmo infatti affermare che la gran parte degli esseri umani è “impostata sulla modalità mediocre”, per cui ciascuno, associando l'obiettivo all'idea del fare, si fa prendere dall'illusione di raggiungere comunque il risultato ritenendosi a priori appagato nell'ambito del settore in cui è impegnato. È facile poi, trascinati dall'entusiasmo del voler fare, immaginare e desiderare obiettivi prestigiosi nei quali riporre aspettative di grande risonanza, e di conseguenza di successo, sia a livello personale che della struttura di appartenenza. Ecco dunque, e siamo alla seconda riflessione, che, prima d'impegnare risorse, mezzi e tempo verso un obiettivo, è necessario procedere preliminarmente alla verifica della sua fattibilità per ridurre le probabilità d'insuccesso con conseguente perdita d'immagine, frustrazione, recriminazioni e talvolta anche di autostima. L'attività di verifica si attua attraverso processi di pianificazione, azione, controllo che potranno preventivamente indicare la probabilità di successo dell'azione da intraprendere per il raggiungimento dell'obiettivo. In genere la valutazione della fattibilità è sviluppata attraverso una serie di considerazioni per lo più dipendenti dalla esperienza ed interpretazione personale ma non sempre correlate e sequenzialmente sviluppate tenendo

in debito conto il condizionamento che deriva da altri aspetti altrettanto rilevanti. Un risultato credibile di fattibilità ha quindi un'importanza rilevante al fine di non impegnare risorse umane economiche e mezzi senza il raggiungimento dell'auspicato obiettivo. Per concludere sulla ipotizzata contrapposizione concettuale fra importanza dell'obiettivo e importanza del risultato, si può affermare che se è vera la forza del pensiero, occorre che il pensiero stesso sia giusto affinché fissato l'obiettivo si raggiunga il risultato. Certamente nelle realtà complesse occorre distinguere fra idea ed obiettivo. L'idea può restare tale ed avere la soddisfazione di averla avuta. L'obiettivo invece se nasce deve essere raggiunto. Lo sviluppo del processo di fattibilità va quindi intrapreso seguendo una metodologia che, se correttamente impostata, ridurrà la probabilità di errori. Rivolgeremo pertanto la nostra attenzione a come sviluppare il processo di fattibilità, preliminarmente alla decisione del perseguimento di qualsiasi obiettivo.

(Cesare d'Ippolito)

Le Pillole di F. Berra

In Italia per trecento anni, sotto i Borgia, ci sono state guerre, spargimenti di sangue, terrore, criminalità.

Ma hanno prodotto Michelangelo,
Leonardo, il Rinascimento...

In Svizzera vivevano in amore fraterno,
hanno avuto cinquecento anni di pace
e democrazia e che cosa hanno prodotto?

L'orologio a cucù
(Orson Welles)

* * *

Volare su di un velivolo a reazione
è come succhiare un chiodo.

(A.Mantelli- 1913/1955- Pioniere e Asso del volo a vela)

* * *

Meglio tacere e fingere di essere stupidi,
piuttosto che parlare e togliere ogni dubbio.

* * *

I Romani dicevano
che era dolce morire per la patria.

I Greci non hanno mai detto
che era dolce morire per nessuna causa:
essi non usavano dire grosse bugie.

(Edith Hamilton)

CASTELLI DELLA LOIRA e NORMANDIA

dal 15 al 22 Aprile 2012



Un viaggio che ci ha consentito di rivedere magnifici posti in un'atmosfera intima, diversa da quella idealizzata nel ricordo di quando eravamo giovani sposi, ma che ci ha fatto apprezzare la gioia di uno stare insieme, con la maturità dei consolidati sentimenti di amicizia, e di condividere la bellezza delle visioni architettoniche, panoramiche e storiche di una parte della nostra Europa, ove la cultura ha sempre prodotto ideali di libertà e di ordine. Ognuno di noi porta con sé il ricordo delle giornate trascorse lungo gli itinerari che erano stati programmati e non ha bisogno di raccontare in questa sede particolari che sono ampiamente descritti negli opuscoli turistici; ma ogni partecipante al tour proverà gioia nel ricordare il Gruppo ANUA di cui ha fatto parte. A motivo di ciò, valgano come anticipazione del resoconto di viaggio alcune emblematiche immagini dei luoghi visitati ed una foto di gruppo davanti la Cattedrale di Chartres oltre a un richiamo allo sbarco in Normandia del 6 giugno 1944. L'interesse culturale stimolato dalla brillante e dotta guida induce a promettere la pubblicazione di un "séguito" nel prossimo numero di questo Corriere dell'Aviatore.

1° Dom. - 15 Aprile 2012 ROMA/PARIGI

2° lun. - PARIGI /CHARTRES/CHAMBORD/BLOIS

3° mar. - BLOIS/CHENONCEAU/AMBOISE/BLOIS

4° mer. - BLOIS/MONT ST. MICHEL/CAEN

5° gio. - CAEN/SPIAGGE SBARCO NORMANDIA/BAYEUX/CAEN

6° ven. - CAEN/LISIEUX/HONFLEUR/DEAUVILLE/CAEN

7° sab. - CAEN/ROUEN/PARIGI

8° Dom. - 22 Aprile 2012 - PARIGI/ROMA



Programma PAN 2012

T 12 Pony delle Frece Tricolori

*Lant, Slangen, Caffelli, Martin, Farina, Centioni,
Zoppitelli, Bortoluzzi, Barbero, Gheser, Capodanno, Ciacchi*



Programma 2012

Data	Evento	Località	Attività PAN
28 marzo	89° Anniversario A.M.	Caserta	Sorvolo
04 aprile	Giuramento Corso Orione V	Pozzuoli (Napoli)	Sorvolo
06 maggio	Le Frece del Centenario	Cervia (Ravenna)	Esibizione
02 giugno	Festa della Repubblica	Roma	Sorvolo
03 giugno	Roma International Air Show	Lido di Ostia (Roma)	Esibizione
10 giugno	Acireale Air Show	Acireale (Catania)	Esibizione
17 giugno	Bodo Air Show	Bodo (Norvegia)	Esibizione
23 giugno	Inaugurazione Monumento Velocità	Viareggio (Lucca)	Sorvolo
24 giugno	Cinquale Air Show	Montignoso (Massa Carrara)	Esibizione
30 giu-1 lug.	Waddington at Home Day	Waddington (Regno Unito)	Esibizione
08 luglio	Aeronautica e Salento	Torre S. Giovanni (Lecce)	Esibizione
14 luglio	Grado Air Show	Grado (Gorizia)	Esibizione
15 luglio	Jesolo Air Show	Jesolo (Venezia)	Esibizione
21 luglio	Otopeni Air Show	Bucarest (Romania)	Esibizione
04 agosto	Senigallia Air Show	Senigallia (Ancona)	Esibizione
05 agosto	Porto Recanati Air Show	Porto Recanati (Macerata)	Esibizione
11-12 agosto	100° Aniv. Forza Aerea Russa	Chkalovsky (Federazione Russa)	Esibizione
19 agosto	W Lignano 2012	Lignano Sabbiadoro (Udine)	Esibizione
26 agosto	Buggerru Air Show	Buggerru (CI)	Esibizione
01 - 02 settembre	Slovak International Air Show	Sliac (Slovacchia)	Esibizione
09 settembre	Rimini Air Show	Rimini	Esibizione
15 settembre	Imperia Air Show	Imperia	Esibizione
16 settembre	Albenga Air Show	Albenga (Savona)	Esibizione
04 novembre	Festa Unità Nazionale e FF.AA.	Da definire	Sorvolo



GESTIONE DEL TRAFFICO AEREO

Soluzioni e servizi per il Controllo del Traffico Aereo



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

www.vitrociset.it

Nuovi Soci

S.Ten. AArn RIGHETTI Marco, Milano
Gen.Isp. Capo CSA TRICARICO Antonio, Roma
Ten.Col. AArn LECCESE Francesco, Roma
All. Uff. Pil. PALAZZOLI Diego, Roma
S.Ten. FIUMARA Giovanni, Roma
Ten. CSA rs FELLI Aldo, Roma
Ing. BENIGNI Enzo, Roma
Ing. BONTEMPI Antonio, Roma
Dott. RUSSO Silvestro, Roma
Dott. INTELISANO Antonino, Roma
Ten. AArn CHIAPPINELLI Franco, Napoli
Dr. TRIMARCHI Letterio, Catania

Sono Volati più in Alto

D.O. BOSARO DAL BOSCO Graziosa, Verona
D.O. OLIVETTI BALLERIN Domenica, Roma
D.O. GIULIANI OLSEWSKI Maria Luisa, Roma
D.O. GHIACCI BOELLA Carlotta, Roma
Gen. D.A. LECCESE Giulio, Brescia
Gen. Br. SERAFINI Sergio, Milano
Gen. Isp Capo DI PIRAMO Giulio, Roma
Gen. B.A. BERRA Ferdinando, Bari

Nuove Dame d'Onore

D.O. CASTELLI SIGLIUZZO Maria Teresa, Milano
D.O. DONÀ PELLIZZARI Livia, Vicenza
D.O. PALAZZOLI Livia, Roma

Contributi volontari

*La Presidenza ANUA ringrazia i Soci e le Dame d'Onore che hanno versato contributi volontari.
Nel periodo gennaio-marzo 2012 sono pervenuti contributi, per un ammontare
di 2.244,00 Euro, a titolo di semplice offerta o in memoria di propri cari, dai seguenti Nominativi:*

ANGELINI PIOVAN Noemi
VIRGILI Luigi
PEGNA VITALE Arianna
PISANO Franco
BOTTINI Roberto
PALENZONA GALASSI Marianna
PANNUNZIO BENELLI Lidia
PAPPAGALLO PALMA Augusta
TORTOLI BIFFI Jone
METTIMANO BERARDI Marla Luisa
GRAVINA GUIDO Marisa
SCOTTO DI CARLO PICCININI Mirjam
SPADONI MANERBA Carla
SOLLAI Antonio
DI VINCENZO Antonino
ERRICO Mara
DE MUNARI AZZARINI Graziella
ROSSETTI Antonio
CARUSO Plero
LIMONE ERCOLINO Silvana
MELCHIORRE Antonio
CELEGATO Franco
BORDIGATO Roberto
SISTI Maria Grazia
D'AGOSTINIS MARINI CLARELLI Luisa
LUSI Tarcisio
ZANINI MARANGONI Lia
RAMONDINI DE ROSA Angelina
PICA BELLI Amelia
LECCESE Francesco
PALAZZOLI CANIGLIA Maria Teresa
GAROFALO Francesca Paola

BADIN Egidio
GALLO COPPOLA Maria Luisa
CANDELORO Raffaele
VERONICO Vito
ACQUARONE Vincenzo
GRECO DIVARI Maria
REGOLI CASELLI Mina
POLI CINO Anna
TACCHIO Nicola
PAGLIARI MELLEY Marla Teresa
MURE' Carmelo
MEMOLI Franco
GIANELLO BRAIDA Gemma
LORUSSO Antonia
DI DONNA Laura
NASTRO MANSI Anna
DE NOTARIIS COSMA Maria Rita
DE CESARIS Massimo
RECH Bruno
MEOLI VECCHIA Dina
SPINELLI Domenico
VALVASSORI Emilia
SOFFRITTI TASSINARI Franca
GENTILI Vincenzo
CAMBA Luigi
CUNTERI VIGANO' Giannina
MICHELINI Elisabetta
VITROCISSET SPA
GIUNCHI Corrado
CORFIATI CANDIDA Ametta
VALENTI Mario
CASTALDI Gaetano

FORCE MULTIPLIER



Partner strategico, difensore, campione.

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



www.eurofighter.com

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

nothing comes close