

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



*Tre "Campioni"
della capacità
produttiva
e operativa italiana*

N. 9-10/2012

IL CORRIERE dell'AVIATORE

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

N. 9-10 settembre-ottobre 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 settembre 2012

Numero a 32 pagine

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

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

La riceveranno gratuitamente con l'invito ad associarsi all'ANUA. Le modalità di pagamento della quota associativa sono:

- c/c postale n° 7356880
- bonifico bancario: IBAN IT98T0760103200000007356880
Intestati a:

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

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

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

La sede centrale dell'ANUA
è ospitata nella Palazzina Douhet, in zona Prati a Roma.

L'edificio, che è anche sede dell'Associazione Arma Aeronautica, dei Pionieri e dei Trasvolatori atlantici, fu donato alla Regia Aeronautica dalla Signora Teresa Casalis dopo la morte del marito, lo stratega Giulio Douhet (14 feb. 1930).



Organi Centrali ANUA

- * Assemblée Generale del Soci (AG)
- * Consiglio Direttivo Nazionale (CDN) composto da 10 membri eletti dall'AG fra i Soci effettivi (*Gen. Mario Majorani, Gen. Giuseppe Lenzi, Mag. Cesare d'Ippolito, Gen. Giuliano Giannone, Mag. Antonio De Simone, Gen. Arturo Zandonà, Dott. Aldo Marturano, Col. Vanni Scacco, Gen. Carlo Savazzi, Gen. Angelo Pagliuca*)
- * Presidente Nazionale (*Gen. S.A. Mario Majorani*) - foto 1.
- * Vice Presidente Nazionale (*Gen. D.A. Arturo Zandonà*) - foto 2.
- * Segretario Generale (*Mag. Cesare d'Ippolito*) - foto 3.



Sezioni ANUA territoriali

BRESCIA - Pres. **Vanni Scacco** - via Livorno 7 - 25125 (BS)
Tel. 3779539324 vanniscacco@tin.it

CAGLIARI - Pres. **Santo Vittorio Rossi** - via S. Benedetto 14 - 09128 (CG)
Tel. 070 400311 sanvitt.rossi41@gmail.com

CATANIA - Pres. **Lucio Arena** - via Catania 26 - TRECASTAGNI 95039 (CT)
Tel. 095 438198 assoaeroufficialict@alice.it

FOGGIA - Pres. **Leonardo Colonnello** - Piazza Purgatorio 5 - 71121 (FG)
Tel. 0881 723072 leonardocolonnello@libero.it

LATINA - Pres. **Roberto Caminiti** - Via Parini 48 - 04100 (LT)
Tel. 0773 488753 antoniomcctll@gmail.com

MILANO - Pres. **Carlo Andorlini** - Piazza Novelli 1 - 20129 (MI)
Tel. 02 73906795 presidenzaanuami@yahoo.it

NAPOLI - Pres. **Giuseppe Lenzi** - via S. Lucia 97 - 80132 (NA)
Tel. 081 7643929 giuseppe.lenzi@tin.it

PADOVA - Pres. **Vittorio Martignani** - via Monte Grappa 9 - 35141 (PD)
Tel. 049 8722618 felice.cosentino@libero.it

RIMINI - Pres. **Piero Rohr** - via Parmense 14 - 47900 (RC)
Tel. 0541 773571 ludrummer@alice.it

ROMA - Pres. **Raffaele Cariglia** - via Marcantonio Colonna 25 - 00192 (RM)
Tel. 06 3254924 presidenzaanuroma@virgilio.it

TARANTO - Pres. **Aldo Marturano** - Viale Magna Grecia 108 - 74100 (TA)
Tel. 099 7324174 marturan2@marturanocataldo.191.it

TORINO - Pres. **Domenico Boschini** - Via Duc.a Jolanda 21bis - 10127 (TO)
Tel. 011 19707873 domenico_boschini@fastwebnet.it

VERONA - Pres. **Piero De Piero** - via Cardinal Massaia 2 - 37138 (VR)
Tel. 0458 103405 pierodepiero@libero.it

VICENZA - Pres. **Francesco Ranieri** - via s. Antonino - 36100 (VI)
Tel. 0444 922489 anua@assoaeronicavi.com

Autunno 2012: un Editoriale... due Riflessioni

I - Speranze di ripresa

La pausa delle ferie estive quest'anno potrebbe essere considerata come l'area di confine fra un periodo rattristato da problemi economici, disastri ecologici e tragedie umane ed un periodo in cui la comunione di impegni possa produrre benessere.

Con l'atmosfera di un rinnovo comportamentale potremmo immaginare che l'autunno rappresenti l'inizio, a somiglianza scolastica, di un nuovo anno, sociale ed economico, con la volontà di essere promossi a fine anno, ad una classe di benessere superiore. Parole e pensieri, questi, che purtroppo rimangono tali di fronte a certe realtà di vita, ma che possono valere come premessa ad un'idea di proporre iniziative in tutti i settori. La gioia indotta dalle Olimpiadi ed i bei risultati della partecipazione italiana, compagne Militare ed Aeronautica in particolare, aiutano a stimolare fiducia nei molteplici impegni delle differenti Istituzioni Nazionali. In questa sede, deputata a raccogliere e divulgare informazioni d'utilità per il Sodalizio e per gli associati, si intende quindi dare un pertinente contributo.



I contenuti di questo nostro periodico sono scelti con tale tensione morale, spaziando per quanto possibile sull'orizzonte delle notizie e degli argomenti ritenuti appropriati alle esigenze di conoscenza e di supporto per gli amici dell'ANUA.

Non è certo questo l'ambito idoneo per affrontare grandi temi di politica sociale, industriale e del lavoro, ma sia la particolarità specialistica che distingue l'Associazione e sia l'esperienza di vita, come Ufficiali dell'Aeronautica Militare (*esperienza che ha dato forma e sostanza alla esistenza propria e delle proprie famiglie*), consentono di prospettare percorsi d'azione ritenuti giusti ed utili per chi ha già lasciato il servizio e per quanti, essendovi ancora impegnati, vorrebbero meritare un futuro migliore per i propri figli.

Ecco perché dedichiamo attenzione su più fronti, proponendo nelle pagine di questo Corriere dell'Aviatore argomenti storici e di attualità, cercando di non trascurare il valore morale dei ricordi e lo stimolo educativo e propositivo derivante dai confronti con e fra le attualità.

II - Gioielli della nostra industria

Con lo spirito di quanti sperano in una forte ripresa economica dell'Italia, la Direzione di questo Corriere dell'Aviatore, conscia delle grandi potenzialità operative dell'Aeronautica Italiana auspica che l'Industria Italiana tragga opportunità di consolidamento e sviluppo dei mezzi di cui ha già mostrato capacità produttiva e di alcuni dei quali sono riportate immagini in copertina.

L'M-346 Master di Alenia Aermacchi è l'unico velivolo da addestramento avanzato di nuova generazione attualmente in produzione in Europa. Il velivolo è stato progettato seguendo i più recenti criteri di "design-to-cost" e "design-to-maintain" con un sistema avionico che è pienamente rappresentativo dei caccia di ultima generazione. Adotta soluzioni innovative: è un velivolo caratterizzato da comandi di volo Fly-by-Wire con ridondanza quadrupla, ha configurazione aerodinamica a portanza vorticosa e rapporto spinta/peso prossimo a 1. La macchina, inoltre, integra avionica digitale e capacità di simulazione in volo di sensori e minacce. Queste caratteristiche, combinate con la configurazione bimotore, lo rendono il velivolo più adeguato all'addestramento tattico pre-operativo a livello mondiale. Attualmente l'M-346 Master è in produzione presso gli stabilimenti di Alenia Aermacchi di Venegono per la consegna all'Aeronautica Militare Italiana dei primi 6 velivoli che si inseriscono nell'ambito di un accordo più ampio per la fornitura complessiva di 15 M-346 e relativo supporto.

Il **C-27J Spartan**, anch'esso di Alenia AerMacchi, originariamente progettato per l'utilizzo in ambiente militare, rappresenta l'unico, vero airlifter tattico della sua classe. Questo velivolo garantisce solidità, capacità di resistenza in ambienti ostili, affidabilità e manovrabilità senza paragoni. Grazie al vano cargo più capiente della sua categoria, lo Spartan è in grado di trasportare 11 tonnellate di carico e operare senza difficoltà su piste brevi e accidentate in aree remote, senza alcun supporto esterno. Dotato di abitacolo in vetro, motori e propulsori identici a quelli del C-130J, il C-27J è completamente interoperabile non solo con questo modello, ma anche con altri mezzi di trasporto militari. L'aereo è già stato ordinato da Italia e Grecia ed è stato selezionato dalla Bulgaria.

L'**AW-139**, che nella versione per l'Aeronautica Militare prende la denominazione HH, Hospital Helicopter, è un bi-turbina di categoria media prodotto da Agusta Westland, individuato dalla Forza Armata per affiancare e gradualmente sostituire le attuali linee HH-3F e HH-212, in servizio da oltre 30 anni in Aeronautica Militare. L'HH-139A è una soluzione individuata sul mercato per continuare ad assicurare con efficacia il servizio di ricerca e soccorso aereo, sia per i compiti istituzionali di eventuale recupero di equipaggi e personale militare in difficoltà, sia per le attività di concorso alla collettività in caso di voli sanitari di urgenza, calamità naturali e grandi eventi nazionali.

Alenia-AerMacchi e Agusta Westland sono Aziende controllate da Finmeccanica, un'industria italiana attiva prevalentemente nella difesa e nell'aerospazio, nella quale la partecipazione statale è superiore al 30% e nessun azionista diverso dal Ministero dell'Economia può detenere una quota di capitale superiore al 3%.

In questo numero:

Editoriale 1

Forze AM per un Mondo più sicuro 3

Notizie al Volo 6

- Stage operativo Allievi Accademia Aeronautica
- Meeting AM - AF Singapore
- Primo M 346 per Singapore
- 75° Anniversario del 6° Stormo
- I valori della Patria in immagini
- Rilevanza Difesa e Sicurezza
- I 75 anni della Banda Musicale dell'Aeronautica Militare
- Il Generale Sciandra è il nuovo Presidente Nazionale dell'AAA

Olimpiadi e AM 11

Centro Studi 14

- Perizie sui materiali metallici (Pagliuca)
- Altri tempi... altra storia, FIAT A.S. 8 (Bergomi)

In questi mesi ricordiamo (Bergomi) 17

- Ecco il Gladiatore
- Il Bf. 109
- Il Re. 2005
- Arriva il Dove
- La "Tante JU"
- Ecco il Betty
- L'economico FC.12
- Il Cant Z 511

Viaggi dell'ANUA 20

- Marocco - 15/22 ottobre 2012

Dame d'Onore 22

- Ricordi d'amore e di gioventù (A.M. Yachez)

Dalle Sezioni Territoriali 24

- Bari - doc. su Murge e Guerra Fredda (Ceròsimo)
- Taranto - Conferenza su fisco e legalità (Marturano)
- Napoli - Reati ad alta quota (Lenzi)
- Roma - La Poesia "de li romani" (Felicetti)
- Recensione su Birra Etrusca (Di Vincenzo)

Le categorie del personale militare 30

Sostegno, ricordi e nuovi soci 32



O' rimpianto

di Gennaro ADAMO (Nibbio II)

'O vico San Liborio a Pignasecca,
na' troversa e Piazza Carità,
al 27, io stev'è casa là.

Poco cchiù annanze,
a via Pasquale Scuro,
nge steve a scola addò', tutt'è matine,
nzieme a Pinucce jèveme a sturià.

Teneve poco chiù e trìdec' anne,
Pino chiù piccirille e quase duje,
stev'attacat'a me matine e sere
comme si fosse state l'ombra mia.

Mo ca nge penze, roppo tantu tièmpe,
sapisse che tristezza ca me fà,
se stregn' o' core sulle a nge penzà.

O saccio, è tutta colpa e chest'età
ca, sempe, te fà chiagnere
o' tièmpe arrète ca nun turnarrà.

Na' cosa è certa, e ll'aggia cunfessà,
ca' scurnuse comm'ere a chell'età,
me mancava o' curagge p' allucca':
...Pinù, Pappà, Mammà, ve voglio bene!

Gennaio 2007

La Redazione di questo Corriere ha il buon intendimento di soddisfare la domanda informativa dei lettori coerentemente con le finalità dell'ANUA ed a tal fine rivolge loro un caloroso invito ad essere passionatamente reattivi alla tipologia dei contenuti pubblicati, comunicando ad anuacorriere@virgilio.it propri pareri ed osservazioni critiche che aiuteranno comunque a migliorare il lavoro redazionale.



Nel Corriere dell'Aviatore N. 7-8/2012 abbiamo tratteggiato la Struttura Organizzativa attuale dell'Aeronautica Militare (Operativa, Addestrativa, Logistica, Formativa e Territoriale), articolata sui tre livelli tradizionali: Centrale, Intermedio e Periferico.

Diamo ora un sintetico sguardo d'insieme alle Forze che la nostra Aeronautica Militare impegna per un **Mondo più sicuro**. La Redazione ritiene utile, particolarmente per i lettori non "raggiunti" dal Calendario AM 2012, riproporre in questa sede la brillante presentazione delle Forze che il 5° Reparto SMA aveva pubblicata in detto Calendario.



ISLANDA

Preparazione al rifornimento in volo dei velivoli Eurofighter del 4° e 36° Stormo durante l'esercitazione "Northern Viking".

Il Typhoon ha assicurato alla Difesa Aerea maggiore efficacia e credibilità. L'inserimento di questi velivoli nel servizio d'allarme nazionale, garantito dai reparti della Difesa Aerea 24 ore su 24, 365 giorni all'anno, ha permesso di fornire una maggiore capacità a quel complesso dispositivo che, in pochi minuti, assicura il decollo dei caccia dell'Aeronautica Militare per intercettare e identificare qualunque traccia aerea sospetta rilevata dai radar.



ISOLA D'ELBA

Missione di addestramento delle Forze Speciali per l'aviolancio di materiali e personale in mare da velivolo C-130J della 46° Brigata Aerea.

Quadrifurina da trasporto idoneo anche a missioni di aviolancio di paracadutisti e materiali. Il maggiore impegno quotidiano dei C-130J Hercules è la rete di collegamenti aerei che fa da "trait d'union" con i teatri operativi "fuori area" più importanti, in presenza di minaccia e di notte, effettuando spesso atterraggi e decolli d'assalto da piste semipreparate e di ridotte dimensioni, anche al massimo delle sue prestazioni.



MAR MEDITERRANEO

Missione di addestramento. Prova in volo del sistema di contromisura (Flares) al missile a guida IR del velivolo AMX del 32° Stormo.

Gli AMX hanno portato a termine con successo numerose missioni operative su tutto il territorio afgano con attività di supporto aereo ravvicinato e appoggio tattico alle truppe in operazioni (close air support) e ricognizione aerea per supportare le esigenze di intelligence, sorveglianza e ricognizione (ISR).



COSTA SICILIANA

Missione di ricognizione in volo del velivolo F-16A del 37° Stormo.

Gli F-16 hanno permesso di mantenere la credibilità della componente pilotata della Difesa Aerea, chiamata negli ultimi anni a fronteggiare l'incremento delle intercettazioni di velivoli sospetti e a gestire i dispositivi di protezione creati, in occasione di eventi di particolare risonanza, contro possibili minacce terroristiche provenienti dal cielo.



GRAZZANISE

Missione del velivolo AB.212 del 9° Stormo in supporto alle Forze Speciali del 17° Stormo.

Gli AB.212 permettono all'Aeronautica Militare di assicurare il servizio di ricerca e soccorso sull'intera Penisola e acque territoriali. Grazie alla capacità d'impiego di giorno, di notte e in condizioni meteo critiche, con l'utilizzo di visori notturni NVG (Night Vision Goggles), gli AB.212 e i loro equipaggi rappresentano un punto fermo nelle missioni più complesse e di difficile gestione. Anche gli AB.212, nella configurazione ICO (Implementazione Capacità Operativa) sono stati rischierati in teatro operativo a supporto del contingente ISAF in Afghanistan.



LAGO MATESE

Missione di addestramento all'ammarraggio del velivolo HH-3F del 15° Stormo.

Nell'attività operativa dell'Aeronautica Militare grande risalto hanno gli interventi a favore della collettività che vanno dal concorso in occasione di pubbliche calamità (in coordinamento con la Protezione Civile) all'intera tipologia delle missioni SAR (Search And Rescue, Ricerca e Soccorso). I reparti HH-3F del 15° Stormo, hanno anche sviluppato una capacità Combat SAR, molto apprezzata in campo internazionale e alleato, che rende possibile condurre, anche in ambiente ostile, operazioni di soccorso e di evacuazione sanitaria, così come missioni di trasporto o di supporto alle forze speciali.



MAR MEDITERRANEO

Velivoli Tornado IDS del 6° Stormo in supporto all'operazione "Unified Protector".

Il Tornado è un velivolo da combattimento bireattore, biposto, con ala a geometria variabile le cui capacità ognitempo, nel corso del recente impiego in Libia, sono risultate particolarmente adeguate per la configurazione della nostra missione. Nel teatro libico infatti, così come in quello afgano il Tornado ha confermato la propria valenza nel corso delle cosiddette "operazioni di risposta alle crisi", interventi cioè nelle fasi più virulente di un confronto militare con lo scopo di attivare il processo di progressiva stabilizzazione, di svolgere quell'azione di deterrenza che permettono, insieme, di garantire, dal cielo, la sicurezza delle forze di superficie e di spegnere, sul nascere, possibili "ritorni di fiamma". Nella versione standard IDS (Interdiction Strike), in dotazione al 6° Stormo di Ghedi (Brescia), il Tornado può essere impiegato come cacciabombardiere e ricognitore.



MARE ADRIATICO

Missione di rifornimento in volo del velivolo Boeing KC-767A del 14° Stormo con Tornado ECR del 50° Stormo.

Il KC-767 Tanker/Transport garantisce un'elevata autonomia di volo e di carico unita alla capacità di rifornimento in volo, quale "receiver" o "tanker". Il KC-767A può rifornire usando il sistema "boom" oppure i pod alari e centrale a tubi e cestelli. Il 50° Stormo di Piacenza, invece, è equipaggiato con la variante Tornado IT-ECR (Electronic Combat Reconnaissance), specializzata nella soppressione delle difese aeree avversarie mediante l'impiego di missili aria-superficie AGM-88 HARM.

Uno sguardo alle Forze dell'AM per un Mondo più sicuro



LATINA

Missione di addestramento al volo in formazione con velivoli SF-260EA del 70° Stormo.

Il velivolo SF.260EA è un monoplano ad ala bassa di costruzione in lega leggera con carrello retrattile. Appena entrati in Accademia, gli allievi piloti sono inviati presso il 70° Stormo di Latina per conseguire il brevetto di pilota e navigatore di aeroplano sul velivolo monomotore a elica SF.260.



AMENDOLA

Missione di addestramento in volo del velivolo MQ-9 (Predator B) del 32° Stormo per ricognizione a terra.

Il velivolo MQ-9 "Predator B", costruito dalla General Atomics, è un aeromobile a pilotaggio remoto (APR) impiegato dall'Aeronautica Militare per assolvere missioni di ricognizione, sorveglianza e acquisizione obiettivi. I Predator B, sono in grado di assolvere un ampio spettro di compiti con notevole flessibilità d'uso, versatilità, e efficacia operativa. In particolare, consentono di verificare l'eventuale presenza di minacce quali, ad esempio, dispositivi gli ordigni esplosivi improvvisati che rappresentano il pericolo più insidioso e comune nei teatri operativi odierni.



LIVORNO

Missione di addestramento all'aviolancio vincolato di paracadutisti dal velivolo C-27J della 46ª Brigata Aerea.

Il C-27J Spartan, è la nuova ed avanzata versione del velivolo da trasporto tattico in dotazione all'Aeronautica Militare. Il C-27J si è dimostrato un cargo medio particolarmente versatile e flessibile nell'impiego e in grado di svolgere con efficacia le diverse missioni da trasporto tattico operando anche da piste semi-preparate o deteriorate e all'interno dei teatri operativi. Questo velivolo garantisce all'Aeronautica Militare di effettuare con efficacia anche missioni di tipo sanitario, aviolancio di materiali e paracadutisti, pattugliamento marittimo.



LECCE

Missione di addestramento per volo in formazione con velivoli MB.339 CD del 61° Stormo.

Una volta conseguito il brevetto, i piloti militari prescelti per la linea da caccia svolgono un corso pre-operativo presso il 61° Stormo di Galatina (Lecce) con l'MB.339CD - versione del "tre-tre-nove" aggiornata e migliorata nell'avionica - per poi continuare l'addestramento presso i gruppi di conversione operativa dei velivoli da combattimento che saranno chiamati a impiegare. L'MB.339CD (Completamente Digitale) può anche essere impiegato per compiti di Difesa Aerea.

Le 12 precedenti immagini con relative descrizioni sono state dedicate, nell'ordine, ai mesi da Gennaio a Dicembre dell'anno in corso.

Stage operativo per gli Allievi dell'Accademia

Dal 30 Luglio al 10 Agosto, gli allievi del primo e secondo anno dell'Accademia Aeronautica (Corsi Nibbio V e Orione V) hanno frequentato uno stage operativo presso il 16° Stormo di Martina Franca



Gli Allievi hanno preso parte all'esperienza operativa presso il Reparto di Martina Franca con vivo entusiasmo e partecipazione, saggiando con interesse gli aspetti salienti della Force Protection, settore determi-

nante per l'Aeronautica Militare, in cui il 16° Stormo è specializzato.

Il 16° Stormo "Protezione delle Forze", costituito il 25 maggio 2004 presso il sedime di Martina Franca, offre sicurezza e protezione terrestre al personale, ai mezzi e materiali, nonché a installazioni e infrastrutture di particolare interesse per la Forza Armata, in ambito nazionale ed internazionale. Dall'agosto del 2005, il 16° Stormo è presente in Afghanistan con una compagine di Fucilieri dell'Aria che, nel contesto dell'operazione International Security Assistance Force (ISAF), assicura la Force Protection della Forward Support Base (FSB) di Herat. Gli allievi dei corsi "Nibbio V" e "Orione V" hanno preso parte all'esperienza operativa presso il Reparto di Martina Franca con

vivo entusiasmo e partecipazione, saggiando con interesse gli aspetti salienti della Force Protection, settore determinante per l'Aeronautica Militare, in cui il 16° Stormo è specializzato. (fonte: portale AM - 16° St. - Cap. M. Battista).

Expert Meeting AM e Aeronautica singaporiana

Dal 23 al 27 Luglio si è svolto l'Expert Meeting tra una rappresentanza dell'Aeronautica Militare e una delegazione della Republic of Singapore Air Force (RSAF); il programma dell'incontro, incentrato sui futuri

programmi addestrativi del velivolo M-346T, ha incluso la visita al Reparto Sperimentale Standardizzazione Tiro Aereo di Decimomannu (R.S.S.T.A.) e la visita al 61° Stormo di Galatina.



Da Alenia Aermacchi il primo M 346 per Singapore

Il 7 agosto u.s. a Roma, Alenia Aermacchi - società di Finmeccanica - ha presentato all'Aeronautica Militare di Singapore il primo dei 12 velivoli da addestramento avanzato M-346 Master ordinati nel 2010 con una commessa di circa 250 milioni.

L'addestratore è stato venduto in sei esemplari all'Aeronautica Militare italiana ed in 30 a quella israeliana, un contratto questo maturato ad inizio anno che avrà ricadute per circa 800 milioni di euro.

La cerimonia di roll-out s'è svolta presso gli stabilimenti di Venegono Superiore (VA) alla presenza di Chang Cheow Teck, Presidente della capocommessa ST Aerospace, di Giuseppe Giordo, A.D. di Alenia Aermacchi, del Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare Italiana Gen. S.A. Roberto Corsini, e del Gen. Isp. Capo Domenico Esposito, Direttore di Armaereo, nonché di altri rappresentanti



dell'Industria e delle Forze Armate dei due Paesi. L'Aeronautica Militare di Singapore è tra le più efficienti e tecnologicamente attrezzate dell'area.



75° Anniversario - 6° Stormo

Il 21 settembre 2012 presso l'Aeroporto Militare "L. Olivari" di Ghedi (Bs) si svolgerà, in occasione del 75° anniversario del 6° Stormo, il raduno dei Diavoli Rossi; contemporaneamente sarà celebrato il 30° anniversario del velivolo militare PA200-Tornado.



L'evento è riservato esclusivamente a tutto il personale che a vario titolo ha prestato servizio o è attualmente in servizio presso il 6° Stormo.

I Volti dei Militari Italiani...

I Valori della Patria in un'Immagine



Questo il titolo di una interessantissima mostra fotografica, inaugurata il 24 maggio scorso dal Ministro della Difesa, Giampaolo Di Paola, al Sacrario delle Bandiere delle Forze Armate, presso il Complesso Monumentale del Vittoriano a Roma. La Mostra, realizzata seguendo l'intendimento espresso dal Presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, di diffondere le immagini dei soldati italiani impegnati all'estero, è stata visitata, nei due mesi di apertura, da ben 89.032 persone, fra italiani e stranieri, con una media di circa 1.500 al giorno. L'iniziativa, organizzata dalla Commissione Italiana di Storia Militare (CISM) - aveva lo scopo di rendere omaggio all'impegno profuso dai nostri militari ed ai valori in cui credono.

Le 'Frece Tricolori' in Russia

In volo sui cieli di Mosca in occasione del centenario delle Forze Aeree russe

Dal 10 al 12 Agosto, le 'Frece Tricolori' hanno partecipato alle celebrazioni del centenario delle Forze Aeree russe che si sono svolte sull'aeroporto di Zhukovskiy, vicino Mosca.

Nel corso della manifestazione, che ha richiamato circa 100.000 visitatori, gli Aermacchi MB-339 della Pattuglia Acrobatica Nazionale hanno condiviso il palcoscenico con altre prestigiose formazioni, quali le 'Red Arrows' inglesi, i 'Midnight Hawks' finlandesi e gli ISKRI della pattuglia acrobatica polacca.



Poteri speciali nei settori Difesa e Sicurezza

10.08.2012 - Il Presidente del Consiglio Mario Monti ha varato il regolamento per l'individuazione delle attività di rilevanza strategica nel settore della difesa e della sicurezza nazionale. Una nota di Palazzo Chigi ricorda che, in altre parole, "il decreto definisce il perimetro e i contenuti del possibile esercizio dei poteri concessi dal decreto sulla golden share". Il provvedimento rende possibile l'applicazione dei poteri speciali delegati al presidente del Consiglio su proposta del ministro della difesa e, qualora si tratti di aziende controllate dallo Stato, su proposta del ministro dell'Economia. Finmeccanica è il gruppo controllato dal Tesoro al 30,2% che opera, tra gli altri, nei settori della difesa e della sicurezza nazionale.

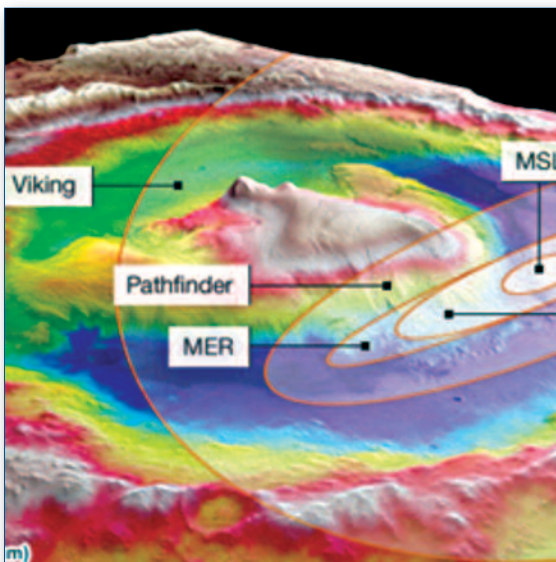
"Com'è noto, in base alla legge n. 56 dell'11 maggio 2012, il presupposto dell'esercizio di tali poteri è l'esistenza di una minaccia di "grave pregiudizio" per gli interessi essenziali della difesa e sicurezza nazionale", dice Palazzo Chigi.

I poteri speciali che il governo può esercitare riguardano l'imposizione di specifiche condizioni all'acquisto di partecipazioni, il veto all'adozione delle più significative delibere societarie o l'apposizione di specifiche condizioni, se sufficienti a garantire un'adeguata tutela. Inoltre, il decreto consente al governo di opporsi all'acquisto di partecipazioni che "raggiungano un livello tale da compromettere gli interessi protetti, secondo valutazioni da operare caso per caso, non essendo possibile ricorrere a fattispecie astrattamente predeterminate", dice Palazzo Chigi. L'adozione del decreto è subordinata al parere del Consiglio di Stato.



I poteri speciali che il governo può esercitare riguardano l'imposizione di specifiche condizioni all'acquisto di partecipazioni, il veto all'adozione delle più significative delibere societarie o l'apposizione di specifiche condizioni, se sufficienti a garantire un'adeguata tutela. Inoltre, il decreto consente al governo di opporsi all'acquisto di partecipazioni che "raggiungano un livello tale da compromettere gli interessi protetti, secondo valutazioni da operare caso per caso, non essendo possibile ricorrere a fattispecie astrattamente predeterminate", dice Palazzo Chigi. L'adozione del decreto è subordinata al parere del Consiglio di Stato.

Curiosity manda la prima cartolina da Marte: una vista a 360 gradi del cratere Gale



Tutto bene su Marte per Curiosity, il rover di NASA sbarcato il 7 agosto sul pianeta rosso dopo una mirabolante discesa durata 7 minuti in cui la capsula che lo conteneva ha dovuto fare tutto da sola, per l'impossibilità di essere governata in tempo reale da Terra. Impiegherà un mesetto per provare e mettere a punto tutti i suoi strumenti, una batteria degna del più perfezionato laboratorio di analisi chimico fisiche. Gli scienziati sono entusiasti per l'ottimo funzionamento della strumentazione e qualche timore suscitato dalla presenza di detriti sulla parte superiore di Curiosity è svanita all'istante: quella povere non darà fastidio.

I dati che sono arrivati durante il volo verso Marte sono già sotto esame, e sono eccezionalmente importanti per valutare l'impatto delle condizioni dello spazio interplanetario, soprattutto le radiazioni, non solo sulle attrezzature, ma anche per i prossimi voli umani sul Pianeta Rosso, in programma, o forse meglio dire nei desideri, di USA e Cina.

Partecipa al Progetto Curiosity SITAEL l'unica azienda Italiana selezionata direttamente da NASA e da EADS Astrium grazie alla tecnologia che possiede per costruire un circuito estremamente complesso che raccoglie i dati in condizioni critiche.

I 75 anni della Banda Musicale dell'Aeronautica Militare

Il primo luglio scorso la Banda musicale dell'Aeronautica Militare ha compiuto 75 anni.

Costituita con decreto ministeriale il 1° Luglio 1937 e tenuta a battesimo dal M° Pietro Mascagni, alla cui presenza venne effettuata la prima esibizione, la Banda ha accompagnato con le sue note le vicende della nostra Arma Azzurra negli eventi più significativi e continuerà a farlo per molti e molti anni ancora.

Si narra che al suo esordio, in quel giorno d'estate di 75 anni or sono, le lacrime di commozione del grande Pietro Mascagni sottolinearono il battesimo del primo concerto, al quale

tanti altri seguirono e seguiranno. Lo testimoniano i numerosi inviti che la Banda continua a ricevere da importanti istituzioni nazionali e straniere, che la portano a esibirsi in prestigiosi teatri, piazze e auditorium, in cui sempre riscuote grande successo di pubblico e immane apprezzamenti della critica musicale. Ciò anche in virtù del ricco repertorio, comprendente moltissimi brani di autori che vanno dal '600 ai giorni nostri.

Dal 1992 la Banda è diretta dal M° Ten.Col. Patrizio Esposito ed è costituita da ottimi professionisti, diplomati presso i Conservatori italiani, inseriti nel complesso mediante concorso pubblico per l'accesso nel Servizio Permanente Effettivo.



Una delle peculiarità della Banda è quella di collocarsi fisicamente vicino al pubblico, ponendo i musicisti nelle piazze che regolarmente li ospitano, come avviene in quella di fronte al Santuario della Santa Casa a Loreto, nella piazza di Sant'Ignazio a Roma e in quella del Quirinale.

E, per concludere, non possiamo non rivolgere un sincero omaggio al mitico Maestro Alberto Diminiello, colui che è stato il primo Direttore della Banda e anche l'autore della Marcia d'ordinanza dell'Aeronautica Militare, brano eseguito in occasione di ogni esibizione, un autentico "marchio di fabbrica" musicale che rimane nelle orecchie di chi l'ascolta e nel cuore di tutto il personale aeronautico.



Il Generale Sciandra è il nuovo Presidente Nazionale dell'AAA

Il Gen. S.A. **Giovanni Sciandra** è il nuovo presidente nazionale dell'Associazione Arma Aeronautica. Sostituisce il pari grado **Gianbortolo Parisi**, che aveva retto per due mandati il sodalizio che da 60 anni riunisce il personale in congedo dell'Aeronautica Militare. Lo rende noto l'AAA sul proprio sito, a seguito dell'assemblea generale dei soci svoltasi a Roma il 30 giugno. Sciandra presiede attualmente anche l'Associazione Pionieri dell'Aeronautica.





Londra 2012 è già storia - L'Italia 8^a fra 82 Nazioni in gara

Il prestigioso risultato eguaglia quello ottenuto ad Atene nel 2004; il futuro è Rio 2016

Medaglie Italiane

8 ORO: Elisa Di Francisca Scherma 28/07/12; Italia Arco 28/07/12; Daniele Molmenti Canoa Slalom 01/08/12; Italia Fioretto F 02/08/12; Jessica Rossi Tiro 04/08/12; Italia Fioretto M 05/08/12; Niccolò Campriani Tiro 06/08/12; Carlo Molfetta Taekwondo 11/08/12.

9 ARGENTO: Luca Tesconi Tiro 28/07/12; Arianna Erri-go Scherma 28/07/12; Diego Occhiuzzi Scherma 29/07/12; Niccolò Campriani tiro 30/07/12; Sartori/Battisti Canottaggio 02/08/12; Massimo Fabrizi Tiro 06/08/12; Clemente Russo Boxe 11/08/12.

11 BRONZO: Valentina Vezzali Scherma 28/07/12; Rosalba Forciniti Judo 29/07/12; Italia Scherma 03/08/12; Matteo Morandi Ginnastica 06/08/12; Martina Grimaldi Nuoto 09/08/12; Fabrizio Donato Atletica 09/08/12; Vincenzo Mangiacapre Boxe 10/08/12; Mauro Sarmiento Taekwondo 10/08/12; Italia Pallavolo 12/08/12; Marco Aurelio Fontana MTB 12/08/12; Italia Ritmica 12/08/12.

Il commento del Presidente CONI

“Mi ero sbilanciato alla vigilia indicando in 25 medaglie il numero per essere soddisfatti. È stata una previsione ampiamente superata e quindi per questo mi ritengo soddisfatto”. Gianni Petrucci, presidente del Coni, è molto contento del bilancio dell'Italia, e non esita a gioire nel corso della conferenza stampa finale: “Siamo nel G8 dello sport, abbiamo anche guadagnato una posizione rispetto a Pechino, e quindi posso ritenermi soddisfatto perché questa era davvero un'Olimpiade difficile - ha aggiunto -. La situazione economica del Paese ci tocca, sappiamo che non viviamo in un Eden, siamo cittadini dell'Italia e quindi anche per questo abbiamo voluto mantenere un profilo basso anche dopo le vittorie”. L'Italia ha concluso i Giochi con 28 medaglie di cui 8 d'oro, 9 d'argento e 11 di bronzo: effettivamente all'ottavo posto dopo Stati Uniti, Cina, la stratosferica Gran Bretagna con le sue 65 medaglie, e poi Russia, Corea del Sud, Germania e Francia. Petrucci ha poi elogiato gli sport di squadra, alla vigilia considerati poco per quanto riguardava una speranza di medaglia, ma che si sono rivelati preziosi:

“Molti erano pessimisti sulle squadre italiane, invece... - dice il presidente, rivolgendosi poi direttamente al ct dell'Italvolley Mauro Berruto, presente in sala -. Lei non si deve scusare per non aver battuto il Brasile, ha portato l'Italia sul tetto del mondo e per questo le siamo grati”. L'unica nota stonata della spedizione è stato il caso Schwazer: “Questa è stata la parte negativa, l'ombra della positività di Schwazer. Non potrò mai dimenticare”.



In figura uno dei momenti della bella cerimonia di chiusura, la sera del 12 ago 2012

La partecipazione di atleti militari

Molti degli atleti italiani che hanno partecipato alle Olimpiadi fanno parte delle Forze Armate o dei Corpi di Polizia. Si tratta di una caratteristica dello sport italiano: oltre ai professionisti in alcuni degli sport più diffusi - tennis, calcio, basket, pallavolo - gran parte degli atleti che gareggiano nelle altre discipline appartiene alle FFAA ed alle varie Polizie. È una tradizione molto antica e tipica dell'Italia ed è, nei fatti, un sostegno diretto dello Stato alle attività sportive, che ha una storia molto lunga e caratteristiche molto particolari. A volte questa tradizione è stata criticata, con l'argomento che lo Stato non dovrebbe fornire uno stipendio unicamente per praticare un'attività sportiva. Va però rilevato che senza questo tipo di sostegno negli sport cosiddetti “minori” molti atleti validi incontrerebbero grandi difficoltà nel trovare il tempo di allenarsi e prepararsi degnamente alle competizioni internazionali.



Gli atleti che gareggiano per l'Italia alle Olimpiadi di Londra 2012 sono complessivamente 290. Di questi, l'Aeronautica Militare ha 29 atleti, la Marina Militare ne ha 9, l'Esercito 25 e i Carabinieri 22. Tra i corpi dello stato, la Polizia ha 31 atleti (che fanno parte delle cosiddette "Fiamme Oro", dal nome del gruppo sportivo, nel caso lo sentiate in una telecronaca), la Polizia Penitenziaria 18 atleti ("Fiamme Azzurre"), il Corpo Forestale dello Stato altri 18 e i Vigili del Fuoco ("Fiamme Rosse") ne hanno uno solo. La Guardia di Finanza ne ha ben 41 (del "Gruppo sportivo Fiamme Gialle"). In totale, quindi, 194 atleti su 290, circa due terzi del totale.



denominazione in quella attuale di Centro Sportivo. Esso dispone di un palazzetto con due campi polivalenti, di una pista indoor a due corsie di 60 metri e ampie strutture per la pratica della pallacanestro e della pallavolo, di un campo d'atletica omologato a 6 corsie, di una struttura tensostatica attrezzata adibita alla pratica della scherma, di una sala pesi, di due foresterie e una sala fisioterapica dotata dei più moderni e tecnologici macchinari attualmente sul mercato. Le discipline del Centro Sportivo dell'Aeronautica Militare sono: la scherma, il tiro con l'arco, l'atletica leggera, la ginnastica ritmica e artistica, l'equitazione, il tennis tavolo, il tiro a volo, la pallavolo e il beach volley, la vela e il wind surf, la pallacanestro.

I 29 atleti dell'Aeronautica Militare alle Olimpiadi di Londra 2012

Atletica: Av. capo Jacques Riparelli; 1° Av. Davide Manenti.

Beach volley: 1° Av. Greta Cicolari; 1° Av. Marta Menegatti.

Ginnastica Artistica: Serg. Matteo Morandi; 1° Av. Sc. Alberto Busnari; Av. Capo Enrico Po; 1° Av. Paolo Ottavi.

Ginnastica Ritmicad'insieme: Av. Capo Elisa Santoni; Av. Capo Elisa Bianchi; 1° Av. Anzhelika Savrayuk; Av. Sc. Romina Laurito; Av. Sc. Andreea Stefanescu; Av. Sc. Marta Pagnini.

Ginnastica Ritmica Individuale: Av. Sc. Julieta Cantaluppi.

Scherma: Serg. Paolo Pizzo; Serg. Ilaria Salvatori; Av. Capo Andrea Baldini; Av. Capo Bianca Del Carretto; Av. Capo Diego Occhiuzzi; Av. Capo Nathalie Moellhausen.

Sport equestri: Av. Capo Vittoria Panizzon.

Tennis Tavolo: 1° Av. Mihai Bobocica; 1° Av. Francesca Clapcich.

Tiro con l'arco: Av. Capo Marco Galiazzo; Av. capo Michele Frangilli; 1° av. Mauro Nespoli; 1° Av. Maria Pia Carmen Lionetti.

Vela: Av. Sc. Jessica Tom.



In figura uno dei momenti della bella cerimonia di chiusura, la sera del 12 ago 2012

Campioni aeronautici

Tiro con l'arco

Gli Avieri Nespoli, Galiazzo e Frangilli conquistano la **Medaglia d'oro a squadra** proprio nella giornata d'apertura della 30^a edizione delle Olimpiadi estive di Londra.



A Vigna di Valle nel 1964 fu istituito il Nucleo Sportivo Aeronautica Militare, e solo nel 1969 ha cambiato la propria



Fioretto M (oro)

I quattro fiorettilisti italiani Andrea Cassarà, Valerio Aspromonte, Giorgio Avola e l'Aviere Capo Andrea Baldini, quest'ultimo (foto sotto) in forza al Centro di Vigna di Valle, sono saliti sul gradino più alto del podio Olimpico sconfiggendo in finale l'outsider team giapponese.



Fioretto F (oro)

Altra strepitosa impresa della scherma italiana. Il Dream Team di fioretto femminile (Elisa Di Francisca, Arianna Errigo e Valentina Vezzali) hanno conquistato la medaglia d'oro olimpica nella prova a squadre. Nella finalissima c'è stato spazio anche per la riserva Il Serg. AM Ilaria Salvatori.



Sciabola individuale

Un altro atleta del Centro Sportivo dell'Aeronautica Militare, l'Aviere Capo Diego Occhiuzzi, ha vinto invece la **Medaglia d'argento**.



Ginnastica artistica

L'atleta dell'Aeronautica, Sergente Matteo Morandi conquista la medaglia di bronzo negli anelli.



Farfalle azzurre

Nella giornata conclusiva delle **Olimpiadi** è arrivata una meritatissima **medaglia di bronzo** per la **ginnastica ritmica** italiana. Allenate da Emanuela Maccarani: Elisa Santoni,



Marta Pagnini, Romina Laurito, Andreea Strefanescu, Elisa Bianchi e Anzhelika Savrajuk, hanno chiuso la finale al terzo posto dietro alla Russia, vincitrice dell'oro, e alla Bielorussia.



Perizie sui materiali metallici:

Come nasce una perizia?

di A. Pagliuca



È noto che gli aeromobili moderni sono macchine estremamente sofisticate, con soluzioni costruttive sempre più complesse imposte da severissimi requisiti, con esigenze fra loro contrastanti che devono essere bilanciate nel modo più armonico, funzionale ed economico possibile, così da conseguire un'elevata affidabilità accanto all'utile impiego del mezzo stesso. Ma, nonostante i progetti di costruzione sempre più accurati, i metodi di calcolo, le simulazioni e le prove sui materiali adoperati, non è possibile tuttavia evitare, specie nelle prime serie di macchine, l'insorgere di una qualche avaria. Ogni componente strutturale infatti, quando viene posto in esercizio, può presentare alcuni difetti considerati accettabili, ma che durante il periodo di funzionamento possono accrescersi a causa di meccanismi di degradazione di origine diversa. Nel momento in cui il difetto raggiunge la dimensione critica, viene compromessa la capacità di sostenere carichi e si può avere la rottura dell'elemento strutturale con conseguenze spesso catastrofiche.

Il ramo della scienza che studia gli effetti di difetti su stati di sforzo applicati ad un corpo è noto come "meccanica della frattura". Questa materia, di estrema importanza in campo aeronautico (dove l'accuratezza nella progettazione e la verifica dei componenti sollecitati devono essere massime), è chiamata in sintesi a fornire risposte ai seguenti quesiti:

- Qual è la resistenza residua di un componente strutturale contenente un difetto?

- Qual è la massima dimensione tollerabile del difetto sotto i carichi di servizio?

- Qual è la vita residua del componente che possiede un difetto iniziale al suo interno?

- Durante la vita della struttura, qual è il massimo intervallo temporale da lasciar trascorrere tra successivi controlli, affinché il difetto (ad es. una cricca) non raggiunga una dimensione critica che possa condurre alla rottura?

Riguardo a tale ultimo quesito vi è da aggiungere che è possibili distinguere, di massima, tre diverse filosofie progettuali di un componente strutturale:

- Safe life: la struttura o il componente è progettato per sopportare in sicurezza le massime tensioni prodotte dai carichi di esercizio previsti durante tutta la vita;

- Fail safe: il componente o la struttura è progettata per resistere alle sollecitazioni di esercizio per un certo periodo temporale senza incorrere in una rottura catastrofica;

- Damage tolerance: il componente o la struttura è progettato per restare in servizio in piena efficienza, pur presentando difetti (ad es. microfessure o discontinuità) la cui presenza era già prevista in fase progettuale.

Secondo gli insegnamenti classici e limitandoci a considerare i componenti metallici, alla base di avarie di diversa origine vi sono essenzialmente quattro tipi di difetti:

- difetti di progettazione,
- difetti del materiale,
- difetti di produzione,
- difetti di servizio o d'impiego,

tali possibili difetti possono intervenire da soli o, più spesso, assieme nel determinare un danno.

Le cause del danno possono essere di origine meccanica (es. rottura di sovraccarico), termica (fusione, surriscaldamento, infragilimento), preesistenza di una cricca nelle saldature o sua formazione in una zona di concentrazione di tensione, o legate alle condizioni chimico-fisiche dell'ambiente operativo (tensocorrosione, ecc.).

Quando un componente di un aeromobile si rompe, la prima domanda che ci si pone è "perché"? Se la risposta non è evidente, come quasi sempre accade, è necessario innescare la procedura di esecuzione della relativa perizia condotta presso Laboratori altamente specializzati.

Il processo inizia con la ricostruzione della sequenza degli eventi che hanno portato all'avaria e al termine delle indagini si conclude con la determinazione della causa (a volte la più probabile) e la conseguente attribuzione della responsabilità.

In alcuni casi la ricostruzione è semplice, ma più spesso è necessaria la raccolta di moltissimi indizi e l'esame della documentazione inerente al caso in esame, con particolare riferimento ai dati statistici su analoghe avarie. Successivamente si passa all'esecuzione delle indagini tecniche vere e proprie.

La perizia, per molti aspetti, assomiglia ad una indagine di polizia, in quanto è necessaria la combinazione di molti indizi con l'esito delle prove tecniche per ottenere il quadro completo dell'accaduto.

Si è detto che la raccolta delle informazioni rappresenta il primo passo dell'indagine; essa comprende l'esame dei dettagli del progetto, le condizioni operative generali e la conoscenza della storia del componente (la filosofia progettuale, gli intervalli di ispezione, le eventuali manutenzioni subite, ecc.).

Successivamente si stabilisce il piano di indagine che prevede la documentazione fotografica, generale e in dettaglio del componente da esaminare ed i metodi di prova da impiegare. A tal riguardo le metodologie di prova comprendono:

- controlli non distruttivi,
- analisi chimica,
- prove tecnologiche,
- esame metallografico,
- esame frattografico e microfrattografico con microscopi ottici ed elettronici.

Raccolti gli esiti delle prove ed ultimate le indagini, l'ultima fase dell'esecuzione della perizia è la compilazione della relazione con le conclusioni. È questa la fase più delicata, che richiede molta esperienza e la conoscenza approfondita dei meccanismi di rottura del materiale sotto indagine. Nei casi più complessi, quando si esaminano avarie su componenti strutturali di un aeromobile, il relatore è infatti cosciente che dalle sue conclusioni possono dipendere la sicurezza del volo e l'operatività dei velivoli, senza contare il rischio di poter provocare lo spreco di risorse economiche a volte notevoli, a fronte di un giudizio non correttamente motivato.

Per quanto riguarda specificamente gli aeromobili, la responsabilità delle rotture strutturali ricade principalmente su difetti di progetto quali: vita a fatica insufficiente o danni causati da insufficiente protezione dalla

corrosione. Vengono poi le cause legate alla produzione (montaggio errato, danni superficiali da utensile, saldature mal eseguite, materiali o trattamenti termici non idonei, ecc.) ed infine quelle legate al servizio (sovraccarichi, errori di manutenzione ecc.).

Quanto sopra descritto si riferisce alla conduzione di una perizia su componenti metallici che hanno subito danneggiamenti, eseguita con metodi "classici". L'enorme sviluppo tecnologico degli ultimi decenni, pur senza modificare il percorso logico illustrato, ha consentito di acquisire straordinarie possibilità d'indagine con l'impiego di strumentazioni sempre più sofisticate e programmi di disegno assistiti dal computer (CAD) che consentono la ricostruzione virtuale tridimensionale del particolare in esame e delle zone di sforzo a cui è sottoposto.

L'attività sopra descritta in modo estremamente semplice e sintetico, presuppone evidentemente la formazione di tecnici altamente specializzati con conoscenze multidisciplinari (ingegneria, chimica, fisica, informatica, dinamica del volo) e la disponibilità di Laboratori dotati di strumentazioni sofisticate e continuamente aggiornate.

L'Aeronautica Militare, storicamente sensibile alle tematiche della sicurezza del volo, sin dalle origini si è dotata di tali tecnici che appartengono soprattutto al Corpo del Genio Aeronautico e che operano nei modernissimi Laboratori attualmente inseriti nel Centro Sperimentale di Volo di Pratica di Mare. In questi Laboratori vengono eseguite le perizie su tutti gli incidenti di volo degli aeromobili delle FF.AA. e dei Corpi dello Stato e spesso, su richiesta della magistratura, anche di quelli civili.



Un momento istruzionale di allievi presso gli attuali laboratori AM a Pratica di Mare



Una simpatica caricatura
dei chimici aeronautici

Altri tempi... altra storia

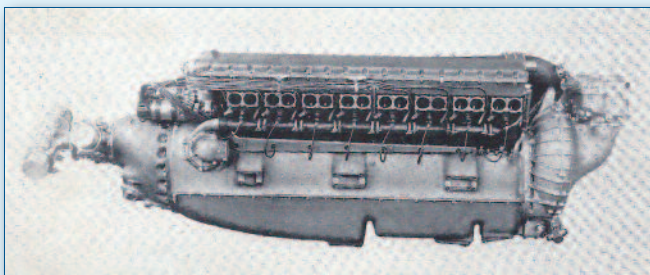
Se avessimo continuato su quella strada

di G. Bergomi

Sono arcinote le vicende relative alla nostra rinuncia a proseguire nelle sperimentazioni di motori in linea raffreddati a liquido, verso la fine degli anni trenta, per passare ai motori stellari più o meno derivati da esemplari stranieri.

Vi fu però un episodio che, se non fosse stato interrotto, avrebbe potuto dare alla nostra aviazione un magnifico motore della potenza che sarebbe stata necessaria sui prossimi futuri velivoli, specialmente da caccia.

Si tratta del motore **FIAT A.S.8**



Questo motore era la naturale derivazione del famosissimo A.S.6 montato sull'idrovolante da primato Macchi 72.

Si trattava di un sedici cilindri a V di 45 gradi con un solo albero ma con un doppio riduttore che dava il moto a due eliche controrrotanti.

Le prime prove al banco dell'esemplare costruito si svolsero all'inizio del 1940 e dettero ottimi risultati confermando una eccezionale robustezza. Contrariamente all'A.S.6, notevolmente delicato, sopportò senza il minimo difetto la prova delle 100 ore di funzionamento a pieno regime.

La potenza massima sviluppata fu di 2.250 cavalli al regime di 3.200 giri al minuto.

Il riduttore portava i giri delle eliche da 3.200 a 1.920 ed il peso netto era di 790 Kg. con un rapporto peso/potenza di 0,350 Kg/CV, ottimo.

Il velivolo sul quale doveva essere montato, un aereo da primato anche lui, per l'avvento della guerra, non venne più costruito e così si abbandonò anche il motore, peccato!



MC 72 al Museo storico AM di Vigna di Valle

Nel mese di settembre

Ecco il Gladiatore

Settembre 1934: prende il volo il Gloster S.S. 37 Gladiator. Si può affermare che fu l'ultimo tipo di caccia biplano della Raf, contemporaneo del nostro C.R. 42. Potenziato da un motore stellare Bristol Mercury VIS da 645 cavalli, era armato con due mitragliatrici Vickers e due Levis da 7,7 mm. Dopo un certo numero di aerei di prova, venne ordinato in serie con un motore Mercury IX da 840 cavalli e le mitragliatrici erano tutte Browning. Aveva una velocità massima di 410 Km/h. ed una autonomia di 600 Km. La costruzione era metallica con rivestimento in tela, sia per le ali che per la fusoliera che era munita, quest'ultima, di un posto di pilotaggio chiuso. Fu usato intensamente fino a tutto il 1941 quando venne ritirato dal servizio attivo. Vennero costruiti in tutto 533 esemplari.



Il Bf. 109

Settembre 1935: prende il volo il più famoso caccia tedesco della II guerra mondiale. È il Messerschmitt Bf 109, che, per la mancanza di motori tedeschi pronti venne munito di un Rolls-Royce Kestrel V ma già dal secondo prototipo vennero montati motori Junkers Jumo.



Fece il suo esordio nella guerra civile di Spagna e, nella sua lunga carriera venne prodotto in oltre 30.000 esemplari solo in Germania ma venne costruito, anche dopo la guerra, in un certo numero in Cecoslovacchia ed in Spagna. Ebbe numerosissime versioni munite generalmente di motori Mercedes Benz serie DB (601 o 605) o Junkers Jumo di varie potenze fino ad arrivare ai 2.000 cavalli. Anche l'armamento ebbe diverse varianti, sempre però con un cannone di vario calibro nel mo-

zo dell'elica più vari tipi di mitragliatrici in fusoliera. Il tipo più veloce raggiungeva i 727 Km/h. *In foto: uno dei prototipi.*

Il Re. 2005

Settembre 1942: è il prototipo del Reggiane Re 2005 Sagittario che prende il volo. Derivato dai suoi predecessori della Reggiane, incorpora tutte le migliori disponibili al momento tali da farne uno dei migliori, se non proprio il migliore, dei caccia italiani. È potenziato con motore tedesco DB605A da 1.475 cavalli che gli conferisce una velocità di 630 Km/h. ed una quota massima di 12.000 metri. È armato con tre cannoni da 20 mm. più due mitragliatrici da 12,7 e, come caccia bombardiere, può caricare fino a 630 Kg. di bombe. La produzione di serie, purtroppo limitata ad una manciata di velivoli, venne potenziata dallo stesso motore ma prodotto dalla Fiat come RA.1050 RC58 Tifone, della stessa potenza dell'originale ma un po' più pesante, fatto questo dovuto all'impiego di materiali meno pregiati.



In questi mesi ricordiamo...

a cura di Guido Bergomi



Arriva il Dove

25 settembre 1945: vola il prototipo del de Havilland DH.104 Dove. È un bimotore da trasporto leggero a corto raggio per 8 passeggeri. Propulso da due motori de Havilland Gipsy Queen da 300 cavalli ciascuno. Ebbe un notevole successo tanto che venne prodotto, nelle varie serie e con motori fi-

no a 400 cavalli, in un totale di 542 esemplari l'ultimo dei quali consegnato il 20 settembre 1967. Le ultime versioni avevano una velocità di crociera di 261 Km/h. ed una autonomia di poco meno di 2.000 Km.

Nel mese di ottobre

La "Tante JU"

13 ottobre 1930: esegue il primo volo un'altro dei velivoli storici: lo Junkers Ju 52/3m. Nato come velivolo commerciale fu impiegato anche come cargo, bombardiere, ricognitore, sminatore e trainatore di alianti. Il prototipo venne motorizzato con i Diesel Junkers Jumo 205C da 550 cavalli ma nelle versioni successive ebbe motori radiali BMW di vari tipi e potenze da 600 a 830 cavalli ma anche motori stranieri.

Costruito interamente in metallo con la caratteristica copertura in lamiera ondulata, carrello fisso non carenato, con apertura alare di m. 29,25 e peso massimo di Kg. 11.030. La sua velocità massima era di 305 Km/h. ed una autonomia di 1.300 Km. In Germania vennero costruiti 4.845 esemplari ma venne costruito anche in Francia ed in Spagna, anche dopo la guerra. In Svizzera, dove volano attualmente due esemplari, viene chiamato col simpatico nomignolo di "Tante JU" cioè "Zia JU."



Ecco il Betty

Ottobre 1939: pilotato da Katsuzo Shima vola uno dei più diffusi bombardieri giapponesi, il Mitsubishi G4M denominato Betty dagli alleati. È un bimotore medio-pesante a lunga autonomia, 5.000Km. con un carico di bombe di circa 800 Kg. Impiegato intensamente in tutti i teatri di guerra del pacifico, venne costruito in 2.479 esemplari. Un episodio famoso fu quello



che, trasportando l'ammiraglio Yamamoto in un lungo volo verso l'isola di Bougainville venne intercettato ed abbattuto da un gruppo di Lightnings con la morte dell'ammiraglio. Un impiego speciale, verso la fine della guerra, fu quello di trasportare nei pressi dell'obiettivo la bomba volante Baka.

In questi mesi ricordiamo...

a cura di Guido Bergomi

L'economico FC.12

16 ottobre 1940: vola il FIAT-CANSA FC 12 nelle mani del collaudatore Moroni. È un bi-posto da addestramento caccia che ha una caratteristica che lo rende economico: monta lo stesso motore del CR 32 completo di capottatura, motore che si trova in grande quantità perché appunto dismesso dalla catena dei CR 32 radiati dalla linea, quindi a buon mercato. Il motore è un FIAT A30 R.A. bis da 600 cavalli. Munito di aerofreni, era anche disponibile per l'addestramento al bombardamento a tuffo ma, nonostante le ottime caratteristiche dimostrate



dal famoso pilota Arturo Ferrarin, il Ministero non lo approvò e così fu abbandonato. Aveva una velocità massima di 425 Km/h ed una autonomia di 1.100 Km. Poteva essere armato con quattro mitragliatrici.

Il Cant Z 511

È il 19 ottobre 1940 quando decolla il grosso idrovolante dei Cantieri progettato dal famoso ingegnere Filippo Zappata. Si tratta di un quadrimotore con galleggianti, il più grosso mai costruito fino ad allora, con apertura alare di 40 metri. Di costruzione interamente metallica aveva motori Piaggio XII RC da 1.300 cavalli. Poteva portare 48 passeggeri più 4 uomini d'equipaggio con una autonomia di 4.000 Km. La velocità massima era di 424 Km/h. Caratteristica importante era che sia i motori ma anche i galleggianti potevano venire ispezionati in volo. Purtroppo uscì a guerra già iniziata e questo fece sì che si dovette rinunciare alla costruzione in serie. Fu anche protagonista di un fantasioso progetto di un volo senza ritorno per portare vicino a New York degli ordigni bellici distruttivi.



I Viaggi dell'ANUA: 8 giorni in Marocco dal 15 al 22 ottobre 2012

Tour delle Città imperiali organizzato da Internazionale Travel srl

Voli internazionali diretti Royal Air Maroc a/r Roma-Fiumicino/Casablanca e ritorno pensione completa durante il tour ad iniziare con la cena per finire con la prima colazione. Soggiorno in hotel 5*. Cene in hotel tranne il sesto giorno a Marrakech dove c'è una cena speciale nella Fantazia Chez Ali con spettacolo. Pranzi in corso di escursione. Mance (bagagli all'aeroporto, hotel, ristoranti negli hotel). Assicurazione base medico-bagaglio.
Quota a persona in camera doppia €880

1° GIORNO: ITALIA/CASABLANCA

Arrivo all'aeroporto "MOHAMED V" ed incontro con l'assistente **S'TOURS** e trasferimento in albergo. Consegna da parte nostra dei documenti viaggio e di informazioni sull'itinerario.

Cena e pernottamento in hotel.



2° GIORNO: CASABLANCA/RABAT

Prima colazione in albergo e visita panoramica della capitale economica del Marocco con il mercato centrale, il quartiere di Habous, il Palazzo Reale, la piazza Mohamed V, il quartiere residenziale di Anfa e l'esterno della stupenda moschea HASSAN II.

Pranzo a base di pesce. Partenza per Rabat e visita della capitale del reame con il Palazzo Reale (Mechouar), la casbah di Oudaya, lo splendido Mausoleo di Mohamed V e la torre di Hassan. Sistemazione in albergo cena e pernottamento.

Cena e pernottamento in hotel.

3° GIORNO: RABAT/MEKNES/FEZ

Prima colazione e partenza per Meknes famosa per i suoi 40 km di mura che la cingono, ancora perfettamente conservati. Si visiterà Bab Mansour, la più importante porta di entrata, la vecchia Medina il quartiere ebraico e le stalle Reali.

Dopo **pranzo a Meknes** proseguimento per Moulay Idriss, città santa, dove è sepolto il fondatore dell'Islam in Marocco. Nel tardo pomeriggio passaggio per Volubilis, città romana e proseguimento per Fes.

Cena e pernottamento in hotel.



4° GIORNO: FES

Prima colazione in albergo ed intera giornata dedicata alla visita "capitale culturale" del Marocco (gemellata con Firenze) la più antica delle Città Imperiali fondata da Moulay Idriss II, è la culla della civiltà e della religione del paese dov'è nata la prima università religiosa del mondo islamico. La visita inizierà con la vecchia Medina con le sue università (Mediterranea Bounania e Attarine). Si proseguirà con la fontana Nejjarine, il Mausoleo di moulay Idriss e la Moschea Karaouine. **Seconda colazione nella Medina in ristorante tipico.** Nel pomeriggio proseguimento della visita di Fes Jdid con i famosi Souks (i più rinomati del Marocco).

Cena e pernottamento in hotel.

I Viaggi dell'ANUA: 8 giorni in Marocco dal 15 al 22 ottobre 2012



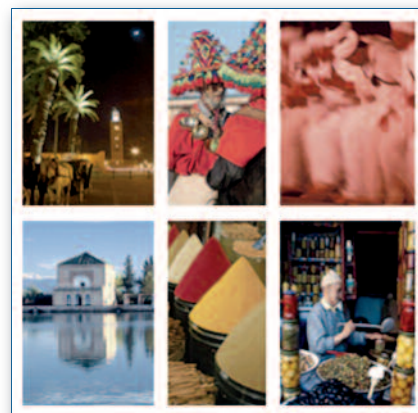
5° GIORNO: FEZ/BENI MELLAL/MARRAKECH

Prima colazione e partenza per Marrakech attraverso la regione del Medio Atlante passando per Immouzer El Kandjar e Ifrane, villaggi berberi famosi per l'artigianato in legno di cedro. *Seconda colazione a Beni Mellal.* Proseguimento verso la "perla del sud" e arrivo a Marrakech nel tardo pomeriggio. *Cena e pernottamento in hotel.*

6° GIORNO: MARRAKECH

Prima colazione in albergo ed intera giornata dedicata alla visita di "Marrakech la rouge" (dai colori ocra delle case e dei monumenti) la seconda delle Città Imperiali (dopo Fes), fondata nel XII secolo dalla dinastia degli Almoravides. Questa città stupenda e leggendaria stupisce per i suoi tesori artistici, l'architettura ispano-moresca ed il verde dei giardini. Potrete ammirare il giardino ed il bacino della Menara, le Tombe Saadiane, il Palazzo Bahia, la Koutoubia. *Pranzo in albergo.* Nel pomeriggio si visiteranno i souks nella Medina e la stupenda ed unica Piazza "Djemaa El Fna" teatro naturale per ciarlatani, incantatori di serpenti e venditori d'acqua. Ritorno in albergo.

Cena nella FATANZIA CHEZ ALI e pernottamento in hotel.



7° GIORNO: MARRAKECH/CASABLANCA

Dopo prima colazione. Tempo libero. *Pranzo in ristorante* e partenza per Casablanca. *Cena e pernottamento in albergo.*

8° GIORNO: CASABLANCA/ITALIA

Dopo prima colazione in albergo, trasferimento in aeroporto in tempo utile, assistenza per le modalità d'inbarco e partenza.

Fine dei servizi.

Attività ANUA 2012 - programma dell'ultimo quadrimestre

- Pranzo sociale alla Casa dell'Aviatore: merc. 19 sett. - merc. 17 ott. - merc. 21 nov.;
- Viaggio culturale in Marocco o Germania: 5/7 giorni in ottobre;
- Gita in Costiera amalfitana: 3 giorni a novembre;
- Convegno sulla Fusione Fredda, a Pratica di Mare in novembre;
- Consiglio Direttivo Nazionale e pranzo di Natale alla Casa dell'Aviatore, ven. 14 dic.

Ricordi d'amore e di gioventù

di A.M. Yachez

IL PERIODO 1943-1945 della Seconda Guerra Mondiale è stato particolarmente difficile per l'Italia. Dopo l'armistizio una parte delle nostre forze armate si è unita nel Nord, un'altra parte ha voluto combattere accanto agli Alleati per la Liberazione dell'Italia. Per i nostri aviatori che scelgono di collaborare con gli Americani si allestisce il Campo Vesuvio e il Campo Ottaviano, in Provincia di Napoli. Si forma il 28° Gruppo - Stormo Baltimore che si trasferirà poi all'Aeroporto di Campomarino.

Campomarino è un piccolo paese del Molise, dove in riva al mare, sulla spiaggia gli Alleati hanno creato, con le famose "grelle", una pista di volo. La Guerra continua, i nostri coraggiosi piloti sono impegnati alle dipendenze della "Balkan Air Force", molti sono appena usciti dall'Accademia e dalle Scuole di Addestramento. Ora questi giovani si trovano sotto le tende, fra molti sacrifici, soprattutto durante i rigidi inverni con il freddo e il fango, ma sono sorretti dal loro ideale, dalla passione del volo e dall'orgoglio di avere accanto il grande eroe Carlo Emanuele Buscaglia (che presto morirà in un incidente aereo) e altri validissimi comandanti come Roveda, Graziani, Moci, Erasi. Questo è il quadro generale dove si svolge il mio piccolo racconto. Tra questi giovani piloti, che sperano in un mondo migliore dove vivere e amare, c'è il tenente Mario Mitchell. L'ho conosciuto due anni fa a Roma, mi sono subito innamorata di lui perché serio, intelligente, buono. Ha solo 23 anni, ma chiede al Ministero il consenso per sposarmi. L'ottiene. Viene a prendermi, ci sposiamo a Roma il 2 aprile 1945. Io sono felice, ottimista, pronta ad andare con lui e a superare tutte le difficoltà. Licenza brevissima, dopo due giorni dobbiamo partire. Mario deve tornare alle missioni di guerra, lo attende l'aeroporto di Campomarino. E qui iniziano le nostre avventure.

Quel giorno della partenza a Roma non troviamo un mezzo militare. Non ci sono treni, né pullman, né auto.

Quasi tutto è distrutto, ma ecco un mezzo di fortuna: un camioncino aperto con già due passeggeri: una donna e un vecchio signore. La donna è incinta e ho il sospetto e il timore che partorirà davanti a noi, il vecchio signore va a ritirare un'eredità. Io penso: data l'età speriamo che arrivi alla meta. Il conducente intanto ci dice che al ritorno dal sud deve caricare patate. Dopo che le avrà certamente vendute (la gente è affamata) cercherà altri passeggeri. Finalmente si

parte, noi sposi siamo abbracciati e felici anche se viaggiando con il camioncino aperto ci accorgiamo di essere diventati completamente bianchi di polvere, viso, capelli, abiti. Facciamo una sosta, ci fermiamo a Montecassino dove tutto è sconvolto: il paese è stato teatro di molte battaglie. C'è solo una baracca di legno, alcuni operai ci offrono una specie di caffè. Proseguiamo e infine arriviamo alla città di Campobasso. È sera, c'è una grande folla di militari (inglesi, americani e soldati di colore) che riempie la città. Ci informiamo, Campomarino è vicina. Ci avvertono però che per quella sera siamo bloccati: un mezzo dell'Aeronautica passerà solo all'indomani mattina. Ora sorge un interrogativo: "Dove dormiremo?". Tutti gli alberghi e le pensioni sono occupati. Risolviamo il problema: ci sono i famosi "sensali". Sono bravissimi e ci trovano una camera da un'anziana vedova. Rassicurati sistemiamo la valigia, ma siamo assaliti da un forte appetito. Dove mangeremo? Non abbiamo molti soldi, anzi ne abbiamo pochissimi, pochi residui della festa di nozze. Poi per fortuna ci ricordiamo che nella valigia ci sono 30 vasetti di miele (30 come i giorni della luna di miele) che il mio testimone di nozze, industriale del miele, ci ha regalati alla partenza. Rifocillati e stanchi dell'avventuroso viaggio finalmente andiamo a letto. Felici ci bacciamo, chiudiamo la luce. In quel momento nella stanza sorge un chiarore. Siamo spaventati, ma ci accorgiamo che su un mobile, sotto una grande campana di vetro, c'è la statua di Sant'Antonio che si illumina. Abbiamo continuato a baciarsi, a dirci mille parole di amore, e così chissà se Sant'Antonio ci ha perdonati, abbiamo passato quella notte in tre! La mattina dopo, con un mezzo dell'Aeronautica arriviamo finalmente a Campomarino. È un piccolissimo paese agricolo con antiche usanze. Scopriamo che in questo territorio sembra che il tempo sia rimasto fermo al passato. Ci domandiamo: gli abitanti come sopporteranno l'invasione di tanti soldati? Ma ora andiamo alla scoperta della nostra piccola casa (trovataci da un amico). Ci guardiamo intorno, inizia l'esplorazione dell'appartamento. C'è un bagno, (rarissimo esemplare in paese) con una sorpresa. Nel water di porcellana è depositata una grande forma di ricotta. Ci spieghano: "Per tenerla in fresco". Comunque gentilmente la togliamo. Continuiamo la nostra ispezione.

Dame d'onore

In camera da letto trionfa un letto antico molto alto (per salirci ci vorrà una sedia). Ci informano che ce l'ha imprestato la marchesa del Castello, signora del paese. Apprendiamo che questa nobile famiglia, in mille modi cerca di essere utile per provvedere ai bisogni dei militari. Scopriamo poi che vicino al letto si apre una grande finestra con un piccolo balcone, Alziamo gli occhi: c'è un cielo azzurro e un sole splendente. Un pensiero sereno mi assale: mi piacerà stare qui accanto al mio amore. Intanto i miei padroni di casa ci descrivono le altre comodità che possono offrirci:

- 1° hanno nel piano inferiore uno spaccio di vari generi;
- 2° si cucina con la benzina! Non c'è altro;
- 3° l'acqua arriva a mezzogiorno nella botte trasportata da un asino (in compenso il vino è buono, mi consola mio marito).

Io sono turbata un po' scossa ma affronterò questi ostacoli. Comprendo poco questa gente perché parla in dialetto albanese. Debbono essere emigrati, in un lontano passato, dall'Albania in seguito a persecuzioni o guerre. Viene la sera. Ringraziamo per tutte le spiegazioni e per la gentile accoglienza. Augurando la buona notte ci avviamo a dormire, ma c'è una simpatica sorpresa: avendo noi invaso l'aeroporto di confetti di nozze, un gruppo di giovani avieri come usano nei paesi del sud, ci suona e ci canta una famosa serenata: "Oh Marianna dammi la dote, oh Marianna non dir di no!". È una nota allegra che ci fa sorridere e ci rasserena.

Il giorno seguente mio marito va al Campo e io vado subito alla Posta per lasciare il nostro nome.

Purtroppo ricevo una doccia fredda quando l'impiegata mi dice: "Quanti piloti non tornano, quanti incidenti di volo!". A quelle parole mi assale tanta tristezza, ma mi viene in mente una preghiera: "Gesù mio, aiutali tu, proteggili tu, salvati tu questi aviatori." Con fede la sussurro e mi dà forza. Ogni giorno mi abituo alla nuova vita faccio qualche amicizia, molte piccole passeggiate sempre guardando il cielo per contare il numero degli aeroplani che tornano dalle missioni. Spero sempre che mio marito sia tra quelli che ritornano! Viene Maggio: è passato solo un mese. La guerra volge al ter-



mine e l'8 maggio finisce. Un'esplosione grande, immensa di gioia, il mondo si apre alla speranza. Felicità! Finalmente si può vivere e pensare al futuro! Siamo trasferiti a Roma. È stato breve il nostro soggiorno a Campomarino, ora dobbiamo lasciare questo piccolo angolo di mondo dove pur nelle difficoltà siamo stati felici! Partiamo con un aeroplano "Savoia Marchetti" e all'aeroporto brindiamo con i colleghi. Per me è il primo volo: dall'alto vedo le belle isole Tremiti. Saluto Campomarino con la promessa di tornare e ringraziare per l'ospitalità.

Anche col passare degli anni, quasi tutti i piloti superstiti di quel periodo sono tornati a rivedere quei luoghi.

Alla presenza di numerose autorità civili e militari si sono svolte spesso commemorazioni con vari discorsi.

In una grande piazza si è innalzata una stele marmorea che ricorda i caduti e porta gli stemmi e i nomi degli Stormi di italiani che vi combatterono. Campomarino è stata veramente la "Città degli Aviatori". La popolazione con commossa memoria così la rammenta e la commemora e noi la chiameremo sempre così. Ora questo paese in riva al mare è un luogo moderno di villeggiatura con alberghi e ville. Questi ricordi che ho raccontato sono una testimonianza di quei difficili anni di guerra. Noi in quell'epa avevamo 22, 23 anni, credevamo nei valori, negli ideali, avevamo la giovinezza. Come si può dimenticare?

*Anna Maria Yachez
Vedova del Generale DA Mario Mitchell*

BARI

(a cura di Giovanni Battista Cersòsimo)

Il 6 luglio 2012 l'Apulia Film Commission ha presentato a Bari, presso il Cineforum della Fiera del Levante, il documentario "Murge - il fronte della Guerra Fredda", prodotto dalla casa torinese "Zenit Arti Audiovisive S.C.R.L. (www.zenit.to.it)".

Faceva gli onori di casa il regista Fabrizio Galatea di Torino, autore delle riprese cinematografiche.

Il documentario ricorda alcuni momenti cruciali della Storia Mondiale recente: il lancio del primo Sputnik sovietico (ottobre 1957), l'installazione dei missili nucleari Jupiter dello schieramento N.A.T.O. in ampia dispersione geografica nella Murgia pugliese (1960), l'invasione dell'isola di Cuba ad opera di alcuni oppositori del regime di Fidel Castro (aprile 1961), la costruzione del muro di Berlino (agosto 1961), la caduta del MIG 17 bulgaro nei pressi del Gruppo Missili Jupiter di Acquaviva delle Fonti (BA) (gennaio 1962), la crisi dei "missili di Cuba" ed il loro smantellamento a seguito degli accordi intervenuti tra le due grandi potenze mondiali del tempo, Stati Uniti ed Unione Sovietica (ottobre 1962) e quello dei missili Jupiter della N.A.T.O. dall'Italia e dalla Turchia (aprile 1963).

Erano ospiti d'onore del Cineforum quanti avevano contribuito, con le loro testimonianze, alla realizzazione del documentario cinematografico: amministratori locali del tempo, storici, giornalisti ed alcuni testimoni di quegli importanti avvenimenti, tanto magistralmente ricostruiti.

Fra loro l'autore, che con il collega Renato Cecchetti di Roma, all'epoca entrambi giovani sottotenenti in servizio al Comando della 36^a Aerobrigata I. S. di Gioia del Colle (BA), aveva rievocato, "sul filo dei ricordi", quell'ormai lontano periodo di vita aeronautica (1960-1963), dopo la frequenza negli Stati Uniti d'America (1960) dei corsi di specializzazione sul sistema d'arma Jupiter che sarebbe stato poi in dotazione all'Aerobrigata Interdizione Strategica di Gioia del Colle.

Il documentario cinematografico, presentato in anteprima al Cineforum della Fiera del Levante di Bari, sarà poi trasmesso dal programma TV "RAI STORIA" di Giovanni Minoli e dalla rubrica "LA GRANDE STORIA" di RAI 3 in occasione del cinquantesimo anniversario della

"crisi dei missili di Cuba" del prossimo mese di ottobre e sarà, inoltre, destinato agli Archivi interessati a mantenere vivo il ricordo di quel particolare periodo della Storia mondiale.



Dalle Sezioni Territoriali

TARANTO

Conferenza su “FISCO, LEGALITÀ e ART. 11 della COSTITUZIONE” c/o il 16° STORMO “Protezione delle Forze” sede del “Battaglione Fucilieri dell’Aria” Martina Franca

Dal prof. dott. Aldo Marturano, Presidente della Sezione ANUA di Taranto, la Redazione riceve e riporta:

Anche con il caldo torrido i Nostri Soci Benemeriti ci impegnano per testimoniare l'apprezzamento che l'ANUA rivolge agli Ufficiali in servizio che, intenzionalmente, mantengono vivi i valori della tradizione militare con chi è fuori dall'A.M.

In ossequio alle strategie della C.D.C. dell'ANUA, la Sezione di Taranto, per il tramite del suo Presidente ha ricevuto l'Autorevole Considerazione del Com/te del 16° STORMO

“Protezione delle Forze” Colonnello Romeo PATERNÒ, per indire una conferenza su “Fisco, Legalità e Costituzione”.

Lunedì 06.08.2012 il sottoscritto per la sua professionalità, anche di Giudice Tributario, ha colto la onorevole opportunità offerta per svolgere la connessa relazione, indirizzata al personale civile e militare del REPARTO, presenti i frequentatori dei corsi, cadetti dell'A.M. ed appartenenti a Corpi dello Stato e ad altre F.A.



(Allocuzione del Prof. Marturano)

Il Com/te PATERNÒ, Socio Benemerito dell'ANUA, ha così sottolineato l'evento:

«Validità dell'iniziativa per lo sviluppo dei concetti della

cultura della legalità e del senso della responsabilità civile e sociale, nella consapevolezza di come l'obbligazione tributaria sia alla base dei diritti dei cittadini garantiti dallo Stato,

Dalle Sezioni Territoriali

quali la salute, la scuola, la sicurezza, ecc. con un'attenzione significativa all'art. 11 della COSTITUZIONE» ed evidenziato

«L'ORGOGGIO dei presenti per aver affermato che i militari, forse più di qualsiasi altra categoria di cittadini, sono produttori di etica, ossia di tutti quei valori quali Doveri, Lealtà, Esempio, Trasparenza, espressioni della deontologia e della tradizione propriamente militare. Rafforzamento al

rispetto delle "regole fiscali" tanto da recepire che il cambiamento di mentalità e, soprattutto, con l'esempio di una sana cultura della legalità, deve partire proprio dai militari che di quella cultura sono chiamati ad essere custodi e trasmettitori. Concludendo «col ringraziare il PRESIDENTE NAZIONALE dell'ANUA, Gen. S.A. Mario MAJORANI, per l'attenzione all'iniziativa rappresentata dal Presidente Aldo Marturano, dal Segretario Domenico Rossini e dal Socio Giovanni Rossini della Sezione ANUA di Taranto».



(In ricordo dell'evento con l'intero Battaglione Fucilieri dell'Aria)

Articolo 11 della Costituzione

L'Italia ripudia la guerra come strumento di offesa alla libertà degli altri popoli e come mezzo di risoluzione delle controversie internazionali; consente, in condizioni di parità con gli altri Stati, alle limitazioni di sovranità necessarie ad un ordinamento che assicuri la pace e la giustizia fra le Nazioni; promuove e favorisce le organizzazioni internazionali rivolte a tale scopo.

NAPOLI

“REATI AD ALTA QUOTA”

Il Gen. Giuseppe Lenzi, Presidente Sez. ANUA Napoli, ha esternato alcune sue riflessioni in merito al comportamento del comandante il volo Alitalia sul quale, lo scorso mese di marzo, furono imbarcati due tunisini da rimpatriare.

Spiace dover intervenire su questo periodico dedicato agli “Aviatori” e che è istituzionalmente proteso alla “nostra” tutela per evidenziare un “anomalo” comportamento di un pilota Com.te (a 4 strisce) della nostra compagnia di bandiera. Credo doveroso, infatti, intervenire in merito all’incredibile vicenda riportata, con gran rilievo, da tutta la stampa nazionale a proposito dei due tunisini forzatamente rimpatriati con un aereo Alitalia. Le immagini di uno dei due malcapitati incerotato, imbavagliato e ridotto all’impotenza comunicativa, ma più ancora, ad una difficoltosissima funzione vitale, quale la respirazione, lasciano inorriditi per due ragioni: la prima ascende all’umiliazione che i due extracomunitari hanno dovuto patire di fronte a tutti i presenti nel velivolo (equipaggio e passeggeri); la seconda emerge dalla spiccata crudeltà ed insensibilità del personale di polizia adibito al loro accompagnamento fino alle patrie frontiere africane.

Dire che quanto è accaduto è contro la nostra Costituzione è dire cosa lapalissiana. Ciò che appare necessario sottolineare sono gli aspetti penalistici che l’assurda vicenda origina. Di fatto è accaduto che a bordo di un velivolo italiano, perché recante “marche di nazionalità” italiane, e pertanto assoggettato alla legislazione italiana, è stata commessa un’evidente violazione della nostra legge penale che, all’art. 608 “abuso di autorità” espressamente prevede **“la reclusione fino a trenta mesi del pubblico ufficiale che sottopone a misure di rigore non consentite dalla legge una persona di cui egli abbia la custodia anche temporanea o che a lui è stata affidata in esecuzione di un ordine dell’Autorità competente”**. Credo che non occorra un attimo di riflessione in più per comprendere che l’ipotesi delittuosa innanzi espressa si addice, perfettamente, a quanto accaduto a bordo del velivolo italiano. Ed in relazione ai fatti, così come riportati dalla stampa e verosimilmente svoltisi, l’evidente reato commesso trascina, con sé, più di un’aggravante. Così come previsto dall’art. 61 del C.P., infatti, l’abuso perpetrato in danno dei due “passeggeri” tunisini, configura, a carico degli autori del fatto criminogeno, le seguenti aggravanti:

1. l’illegittima azione coercitiva è stata determinata da motivi “futili”, quali quelli di indurre al silenzio soggetti -di fatto inermi perché con le mani legate- impossibilitati a recare danno ad alcuno. 2. l’aver agito con crudeltà verso i due passeggeri loro affidati in custodia. 3. l’aver profittato delle circostanze ambientali che ostacolavano, di fatto, una qualsiasi difesa dei malcapitati. 4. l’aver commesso il fatto (incerottamento della bocca) con abuso dei poteri e violazione dei doveri inerenti a una pubblica funzione. 5. l’aver commesso il fatto con abuso di relazioni d’ufficio (dal momento che i due tunisini erano affidati esclusivamente alla loro tutela e sorveglianza). Tali circostanze “aggravanti”, in caso di accertamento delle effettive responsabilità, del personale della polizia, possono comportare significativi aumenti delle pene previste per il reato principale di “abuso di autorità”. Ma non è solo sul personale della polizia che deve soffermarsi l’attenzione sull’incredibile episodio di che trattasi. Per quanto di nostro specifico interesse “aviatorio” vi è un altro soggetto fra i protagonisti, sciagurato, del reato consumatosi a bordo di un aereo italiano. Mi riferisco al Comandante dell’aeromobile Alitalia del volo Roma Tunisi delle 09.30. Il Capo III del Codice della Navigazione, nel disciplinare gli aspetti della “polizia di bordo e della navigazione”, espressamente prescrive, all’art. 809 che **“Tutte le persone che si trovano a bordo sono soggette all’autorità del comandante”**. Ciò significa una sola cosa: che se il Com.te dell’aeromobile - com’è verosimile- fu messo al corrente (da uno qualsiasi dei viaggiatori presenti a bordo o da un membro dell’equipaggio) che ad un “suo” passeggero stavano applicandosi misure di rigore non consentite dalla legge dello stato di appartenenza del velivolo, aveva il dovere legale - oltre che morale- di intervenire immediatamente ed ordinare, agli autori del crimine, con la pienezza dell’autorità conferitagli dalla legge, di cessare quelle pratiche illegittime ed inumane. Ne aveva tutta l’autorità. E se gli fosse stato eccepito, dagli agenti di polizia a bordo, che i due tunisini, liberati nelle mani (dalle manette in plastica) e dai cerotti sulla bocca avrebbero potuto costituire motivo di speciale “disturbo” per i passeggeri e per l’equipaggio,

il Comandante, alla luce delle vigenti norme poste a tutela della sicurezza della navigazione, dei passeggeri e dell'aeromobile, aveva da fare una cosa ed una soltanto:

invertire la rotta e rientrare all'aeroporto di partenza; o in alternativa dirigersi all'atterraggio nello scalo più vicino, far salire a bordo la Polaria, spiegare i fatti e consegnar loro i tunisini e gli agenti. Quindi, nel rigoroso rispetto dell'art. 772 del Codice della navigazione redigere sul "giornale di bordo" i fatti accaduti in quanto (come recita la legge) di "speciale rilevanza" e darne contestuale comunicazione alla compagnia di bandiera ed all'A.G.

Stupisce, pertanto, che nonostante la formazione giuridica, che si presume posseduta da tutti i Com.ti, si sia disatteso ad un preciso dovere.

La Procura della Repubblica di Civitavecchia (nella cui competenza territoriale cade l'aeroporto di Fiumicino, dal quale è partito il volo Roma - Tunisi) ha aperto un fascicolo in merito all'accaduto.

L'argomento del trasporto/rimpatrio di immigrati irregolari - per quanto comprensibilmente riottosi - è delicato e demandarne la pratica "gestione" alla fantasiosa iniziativa di agenti di PS appare del tutto fuori luogo. La nostra pur modesta esperienza del volo, degli aerei e delle complessive problematiche ambientali, operative, e di sicurezza coeve ad ogni volo (civile o militare che sia), consentono di "bollare" come improponibili i rimpatri via aerea specialmente con velivoli civili. Diverso sarebbe l'impiego di velivoli militari (C-130 o J27 o altri) che consentirebbero margini di operatività e di intervento, in caso di necessità, molto più ampi, efficaci e sicuri.

ROMA

Recensione del Socio ANUA Dott. Antonino Di Vincenzo su una bella attività di Famiglia

(Venerdì di Repubblica - 27.07/2012: stralcio da un art. di Emanuele Coen)

GLI ARCHEO-INGREDIENTI
GRANO SARAGOLLA, MALTO D'ORZO, NOCCIOLE, UVA
PASSA, MELOGRANO, RESINA NATURALE E MIELE.
NELLA FOTO: LEONARDO DI VINCENZO
DI BIRRA DEL BORGO CON LE ANFORE DI ETRUSCA



Grano Saragolla Malto d'orzo Nocciole Uva passa Miele

ALLA RICERCA DELLA BIRRA (ETRUSCA) PERDUTA

LEONARDO DI VINCENZO, DELLO STABILIMENTO ARTIGIANALE DEL BORGO, HA RIUNITO UN TEAM (COMPRESO UN ARCHEOLOGO AMERICANO) PER RICOSTRUIRE LA RICETTA DELL'ANTICA SPECIALITÀ. LE PRIME BOTTIGLIE? PRONTE AD AGOSTO

Sono andati sulle tracce degli Etruschi, come fossero Indiana Jones alla ricerca della bionda perduta. I «predatori» di Birra del Borgo hanno ritrovato, o meglio creato in laboratorio, la bevanda ispirata alle fermentate dell'antica popolazione di Toscana e Alto Lazio. Dopo aver studiato a lungo documenti e siti archeologici insieme a un gruppo di esperti, i mastri birrai di Borgorose, nel Reatino, hanno fatto la prima cotta di mille litri il 6 marzo scorso. E a metà agosto, dopo la fermentazione in quattro grandi anfore realizzate *ad hoc* e l'esito positivo dei test, Etrusca, questo il suo nome, sarà pronta per essere imbottigliata, in tempo per il debutto ufficiale al Salone internazionale del Gusto di Torino (dal 25 al 29 ottobre) e l'approdo in autunno nelle birrerie, tra cui quelle di Eataly a Roma e New York.

La poesia “de li romani”

Un omaggio alla Capitale “di una volta” di Alberto Maria Felicetti, socio emerito dell’ANUA e per decenni al servizio della Giustizia, nei ruoli di Pretore, Sostituto Procuratore, Direttore del Dipartimento della Giustizia Minorile del Ministero e Presidente del Tribunale dei minorenni della Capitale.

“Nata dal sogno di un poeta” (Edizioni Sabinae) è l’ultima raccolta di poesie in dialetto romano di cui Felicetti è autore. raccontandovi la Roma di una volta col “linguaggio de li fiori”.

... “che te viè su dar profonno -
de strillà a voce arta a tutti quanti”

Le poesie sono romane della tradizione, legate ai luoghi e alla piazze che fanno grande una Capitale antica e moderna. Un percorso nei colori e sapori di una Roma che, molti dicono sparita, ma nella poesia rimane immutata nei secoli.

Il rapporto di amicizia col Presidente Felicetti consente al questa Redazione di riprodurre “a mò di quadretti” uno stralcio di versi che, nel dare evidenza della dolcezza e bellezza delle espressioni e dei sentimenti contenuti nell’intera raccolta, sicuramente stimolerà la ricerca per una lettura compiuta del libro.



Le parole

“quarache vorta so segno de doppiezza
d’ipogrisia, de voja de liscia
oppuramente segno de tristezza,
de delusione e d’infelicità”

Roma

“Si voi conosce mejo sta città
devi d’aripenzà a li tempi belli
de quanno se sgobbava pe campà
ma ‘r popolo cantava li stornelli”.
che ‘na vorta, pe di er vero,
è ‘n paradiso e’n antra vorta è inferno,
sta città che si tu ciabbiti drento,
te viè de mannà moccoli ‘gni ‘stante
ma si ce stai lonitano ciai ‘n tormento
come ce lo po avè solo ‘n amant”

La natura

“quell’acqua de sorgente
che scenne fresca giù da la montagna,
ch’è ristoro per corpo e pe la mente
e mantiene ‘n odore de campagna”

Ritagli di umanità (come il lavavetri che..)

“quarchiduno caccia
co ‘n occhiataccia
e cor braccio de fora
quarcunantro lo manna a la malora”

Capricci della gola (che vanno dalla raffigurazione del Cocommeraro alla degustazione della Pizza Margherita, “nata a Napoli come ‘na bandiera sortanto pe fa onore a ‘na regina ... ma che “se magna dall’America a la Cina”.

Breve richiamo sulle origini della nomenclatura delle tre categorie in cui è ripartito il personale militare:



Ufficiali

Ufficiale, ovvero persona incaricata di un pubblico ufficio, dal latino Opus Facere, da cui opificio ed officium. Il termine rientrò in Italia intorno alla metà del 1500 dal francese Officier, Officier militaire, ed attraverso le diverse versioni Officiale, Ufiziale, Ufficiale. Si stabilizzò in Ufficiale dopo la metà dell'800.

Sottufficiali

Il termine che indica la categoria gerarchicamente inferiore agli Ufficiali deve il suo nome alla traduzione del francese "Sous Officier" del 1791. In precedenza la categoria era indicata dalla parola "Bas Officier", Bassi Ufficiali, in uso fintanto che non fu ritenuta offensiva.

In effetti la spiegazione più semplice del termine, pur partendo dalla medesima radice di Ufficiale, Opus Facere, caratterizzava i compiti assegnati ai sottufficiali, ritenuti "bassi". E non tanto perchè tali compiti fossero umili, ma poichè "bassi" nella catena gerarchica. Si ritenne quindi di migliorare l'identificazione della categoria prendendo a riferimento la sua posizione gerarchica piuttosto che i compiti e le mansioni svolte.

Sergente: Il termine è stato ricondotto a significati diversi. Sergente era nel medioevo il coordinatore del gruppo di paggi e scudieri che seguivano un signore. Di qui il legame con capo, signore di molte persone,

molta gente. Altra ricerca lo collega al participio presente del verbo servire che in latino è serviente, colui che serve. Nel periodo cavalleresco sergenti erano i valletti dei cavalieri. Un'altra ricerca scompone il termine in Serra gente, incarico degli uomini d'ala degli schieramenti di fanteria che dovevano impedire lo sbandamento delle fila sotto l'urto del nemico o del suo fuoco. Sergente fu l'Ufficiale subalterno delle Milizie italiane risorgimentali. Molto prima, intor-



no al 1200 in Italia Sergente era chiamato il fante semplice. Nel vecchio Piemonte infine (XVI secolo) si ebbero Sergenti che erano Ufficiali subalterni, Sergenti Maggiori comandanti di Battaglione ed i Sergenti di Battaglia con il Sergente Maggiore Generale nel ruolo di Ufficiali Generali. Così se nel 1294 Brunetto Latini definisce la parola sergente come "persona sottoposta", nel 1540 il Guicciardini lo etichetta come "grado militare". Ma come abbiamo visto per almeno due secoli e mezzo se non di più, la posizione gerarchica fluttua dai massimi vertici della gerarchia del Sergente Maggiore Generale dei tempi di Emanuele Filiberto per identificarsi, almeno in Italia nel XVIII secolo come grado, di massima dei Sottufficiali. Affiancato fin dal 1814 dal Sergente Maggiore resta dal XIX secolo legato al livello ordinativo del Comandante di squadra. Intreccia la sua storia al grado di furriere, Sergente furriere seguito da Furriere Maggiore nel 1841. Il Sergente Maggiore tornerà nel 1903 con l'apparizione del grado di Maresciallo e assorbirà in parte i furieri e furieri Maggiori. Da quel momento il grado è rimasto immutato salvo essere considerato il Sergente come grado apice dei Graduati di Truppa ed il Sergente Maggiore come primo gradino dei Sottufficiali. Dal 1995 i Sergenti costituiscono un Ruolo a parte che con il Ruolo dei Marescialli formano la categoria dei Sottufficiali. Le posizioni contemplate nel ruolo sono tre, il Sergente, il Sergente Maggiore ed il Sergente Maggiore Capo.



li formano la categoria dei Sottufficiali. Le posizioni contemplate nel ruolo sono tre, il Sergente, il Sergente Maggiore ed il Sergente Maggiore Capo.

Maresciallo: Il termine è presente fin dal 1427 nella lingua e nei documenti italiani. Discende dal francese "Marechal", grado militare e dignitario dello Stato creato nel 1185 da Filippo Augusto di Francia, assegnato anche al responsabile delle scuderie reali. Ottenuto dall'unione di due parole arabe e cioè

Le categorie del personale militare

“marah” e “skalk” che significano rispettivamente Cavallo e servo. Servo del cavallo dunque, incarico ben importante ed umile insieme: il maniscalco, altra parola che lega bene con maresciallo, ha infatti la grande responsabilità della ferratura del cavallo di un signore o dei cavalli di uno squadrone. Da qui la duplice valenza del termine Maresciallo come grado o qualifica di vertice della gerarchia oppure grado dei Sottufficiali della cavalleria “corrispondente al Sergente delle Armi a piedi”. Un “Maresciallo d’Italia” era inteso quindi come “Palafreniere del Re” oppure Scudiero delle fortune militari della Nazione e quindi massimo grado raggiungibile. Secondo soltanto al “Capitano Generale” grado che spettava al Re, in Italia resta in uso a fasi alterne fino alla fine della 2^a Guerra Mondiale. Parimenti il Maresciallo entra nella categoria dei Sottufficiali o “Bassi Ufficiali” fin dall’ordinamento della cavalleria piemontese cinquecentesca di Emanuele Filiberto come “Marechal de Logis” poi tradotto in “Maresciallo d’Alloggio”. Sostituito da “Furiere”, introdotto nell’Esercito piemontese dal francese “fourrier”, addetto al foraggio ma anche “precursore”, cioè colui che giungendo per primo in un luogo organizza la sistemazione logistica cioè di alloggio per il reparto. La categoria dei Marescialli come Sottufficiali rientra nell’Esercito italiano nel 1903 sostituendo i “Furieri” e ordinandosi in tre livelli di Compagnia di Battaglione e di Reggimento equivalenti a Maresciallo Ordinario, Maresciallo Capo e Maresciallo Maggiore con spiccato orientamento logistico-amministrativo. Il grado successivamente rimaneggiato e ridenominato si stabilizza comunque al di sopra dei “sergenti”. La categoria otterrà nel 1916 un grado nuovo, ed unico nel suo genere, l’ “Aiutante di Battaglia”. Sganciato dalla progressione d’anzianità, si accedeva al nuovo grado per meriti acquisiti in combattimento, indipendentemente dal grado di provenienza. La necessità di tale “invenzione” stava nella necessità di colmare i paurosi vuoti

apertisi nelle fila degli Ufficiali Subalterni dopo i primi mesi di guerra di trincea, ed immettere rapidamente nuovi comandanti di plotone con esperienza di combattimento. La sequenza dei tre gradi del Maresciallo resterà invariata fino agli anni settanta quando verrà istituita la qualifica del Maresciallo Maggiore “Aiutante” che nel 1995 diverrà il nuovo grado vertice della categoria. Con le riforme più recenti, dovute alla riforma in chiave professionale dello strumento, a seguito della suddivisione dei Sottufficiali in più ruoli, quello dei Marescialli si riordina i suoi quattro gradi in Maresciallo, Maresciallo Ordinario, Maresciallo Capo e Aiutante. Nel 2001 un nuovo provvedimento ha trasformato l’Aiutante in 1° Maresciallo ed ha creato la qualifica del 1° Maresciallo Luogotenente.

Truppa

Definita nel 1568 come “qualsiasi organico di forza militare”, la parola “truppa” arriva dal francese troupe, dove assume significato militare verso la fine del 1400. Dal francone “thorp”, villaggio, insieme di persone, branco, venne ripresa dal latino con “trophus”, gregge. Appare la prima volta nella Lex Augustea del 717-719 d.C.. Il termine “graduato” invece giunge dal latino “Gradu”, scalino, di cui graduato è il participio passato del verbo graduare. Identifica generalmente gli appartenenti alla catena gerarchica. SOLDATO: dopo il Legionario romano, combattente di fanteria, il grado più basso della gerarchia è diventato “SOLDATO”. Parola di etimologia semplice, si può facilmente ricondurre ad “assoldato” cioè al soldo di qualcuno. Già nel 1300 con tale termine si indica la paga di un mercenario. L’accezione del termine è inizialmente spregiativa e più corretta sarebbe la dizione “milite”, cioè colui che milita, che si addestra, che si batte per una causa e non per mero denaro.

(fonte: internet Portale Difesa)

Consistenze del personale militare attuali e future (2024)

<i>Organico</i>	Ufficiali	Marescialli	Sergenti	Truppa/Allievi	Totale
2012	23.082	56.647	14.892	87.997	182.618
2024	18.300	18.200	22.320	91.180	150.000

Sono Volati più in Alto



D.O. Bertuzzi Zompi Antonietta
Venezia, marzo 2012

Gen. di Br. Cortese Tonino
Roma, luglio 2012

Ten. Gen. Verdacchi Cesare
Paciano (PG), luglio 2012

Gen. S.A. Salamina Michele
Roma, luglio 2012

Nuovi Soci

Col. AArnn d'Ippolito Dario - Colonna (Roma)
Dott. Cosenza Marcello - Roma
Col. AArann Ciminna Antonino - Vicenza

Sig. Parachini Gaudenzio - Roma
Sig. Bicolini Lucio - Roma
Col. GARat Bellizzi Vincenzo - Roma

Contributi volontari

D.O. Castellazzi Pieruccetti Mirella, €35;
D.O. Catalano Berardi Maria, in ricordo del marito
Gen.D.A. Mauro Catalano, €50;
D.O. Paoletti Navas Maria Cristina, €35;
D.O. Buonamico Dall'Oglio Laura, €35;
Brig. Gen. Gentili Vincenzo, €74.

Per i contributi volontari indicati nel Corriere dell'Aviatore n. 7-8/2012 si riportano di seguito i nominativi, dei benemeriti offerenti, che erano stati omessi per esigenze tipografiche:

Gen. Br. Valenti Mario - Roma, €15;
Gen. Div. Castaldi Gaetano - Roma, €50;
D.O. Varini Beatrice - Voghera, €25;
D.O. Manassero Barberis Elena - Bordighera, €35;
D.O. Natale Letizia Maria - S. Barbara (CE), €20;
D.O. Radogna Stefania - Roma, €50;
Ten. Col. Turconi Giovanni - Roma, €35;
Gen. SA Cavalera Francesco - Roma, €15;
Col. Bianchi Aldo - Roma, €35;
Ten. Felicetti Alberto Maria - Roma, €50;
D.O. Ambrosioni De Santis Silvana - Ariccia, €50;
D.O. Gasparini Giancarla - Taranto, €50;
Avv. Andreuzzi Massimo - Roma, €50;
D.O. Mascia Rosaria - Napoli, €35;
D.O. Appiani Tosato Paola Maria - Vicenza, €50;
D.O. Poerio Treves Anna Maria - Roma, €50;
Gen. Br. Genghi Giuseppe - Brindisi, €15;

D.O. D'Angelo Morandi Laura - Arcugnano, €50;
D.O. Livatino Del Canale Alessandra - Vicenza, €50;
Gen. B.A. Trimarchi Giuseppe - Catania, €50;
Col. Lazzari Idalo - Bruxelles, €15;
Ing. Di Giorgio Giovanni - Lagonegro, €20;
D.O. Caruso Sansone Rosalia - Pozzuoli, €35;
Gen. D.A. Gullotta Giuseppe - Roma, €15;
Ten. Col. Portacci Roberto - Roma, €35;
Col. Tudini Bruno - Latina, €35;
D.O. Di Giovanni Maniscalco Lia - Pisa, €25;
D.O. Bergamini Kross Edith - Rimini, €50;
D.O. Robone Isabella - Roma, €50.



Latina: Monumento all'Aviatore



GESTIONE DEL TRAFFICO AEREO

Soluzioni e servizi per il Controllo del Traffico Aereo



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

FORCE MULTIPLIER



Partner strategico, difensore, campione.

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

www.eurofighter.com



 **Eurofighter
Typhoon**

nothing comes close