

# *Il* CORRIERE *dell'*AVIATORE



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

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



*Ricorrendo il Novantesimo Anniversario  
dell'Aeronautica Militare  
gli Aviatori onorano il suo "fondatore" Giulio Douhet*

*N. 1-2/2013*

# IL CORRIERE dell'AVIATORE

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

**N. 1-2 gennaio-febbraio 2013**

Ufficio Presidenza Nazionale  
Direzione - Redazione - Amministrazione  
00192 Roma - Via Marcantonio Colonna, 25  
Tel. 06 32111740 - Fax 06 4450786  
E-mail: [anua.aeronautica@virgilio.it](mailto:anua.aeronautica@virgilio.it)

"Il Corriere dell'Aviatore"  
E-mail: [anuacorriere@virgilio.it](mailto: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](http://www.stilgrafica.com) • [info@stilgrafica.com](mailto:info@stilgrafica.com)

Stampato nel mese di gennaio 2013

Numero a 40 pagine

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

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

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

Le modalità di pagamento della quota associativa sono:

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

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

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

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

## 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).



S  
e  
z  
i  
o  
n  
i  
T  
e  
r  
r  
i  
t  
o  
r  
i  
a  
l  
i

BRESCIA - Pres. Vanni Scacco  
Via Livorno 7 - 25125 (BS)  
Tel. 3779539324 [vanniscacco@tin.it](mailto:vanniscacco@tin.it)

CAGLIARI - Pres. Santo Vittorio Rossi  
Via S. Benedetto 14 - 09128 (CG)  
Tel. 070 400311 [sanvitt.rossi41@gmail.com](mailto:sanvitt.rossi41@gmail.com)

CATANIA - Pres. Lucio Arena  
Via Catania 26 - TRECASTAGNI 95039 (CT)  
Tel. 095 438198 [assoaeroufficialict@alice.it](mailto:assoaeroufficialict@alice.it)

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

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

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

NAPOLI - Pres. Giuseppe Lenzi  
Via S. Lucia 97 - 80132 (NA)  
Tel. 081 7643929 [giuseppe.lenzi@tin.it](mailto:giuseppe.lenzi@tin.it)

PADOVA - Pres. Vittorio Martignani  
Via Monte Grappa 9 - 35141 (PD)  
Tel. 049 8722618 [felice.cosentino@libero.it](mailto:felice.cosentino@libero.it)

RIMINI - Pres. Piero Rohr  
Via Parmense 14 - 47900 (RC)  
Tel. 0541 773571 [ludrummer@alice.it](mailto:ludrummer@alice.it)

ROMA - Pres. Raffaele Cariglia  
Via Marcantonio Colonna 25 - 00192 (RM)  
Tel. 06 3254924  
[presidenzaanuroma@virgilio.it](mailto:presidenzaanuroma@virgilio.it)

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

TORINO - Pres. Domenico Boschini  
Via Duc.a Jolanda 21bis - 10127 (TO)  
Tel. 011 19707873  
[domenico\\_boschini@fastwebnet.it](mailto:domenico_boschini@fastwebnet.it)

VERONA - Pres. Piero De Piero  
Via Cardinal Massaia 2 - 37138 (VR)  
Tel. 0458 103405 [pierodepiero@libero.it](mailto:pierodepiero@libero.it)

VICENZA - Pres. Francesco Ranieri  
Via s. Antonino - 36100 (VI)  
Tel. 0444 922489  
[anua@assoaeronaucavi.com](mailto:anua@assoaeronaucavi.com)

## “2013”: anno da dedicare ai giusti mutamenti ...anche aeronautici, ovviamente

**L'**Anno appena iniziato era stato annunciato denso di mutamenti sociali ed economici per superare congiunture negative emerse nel recentissimo periodo storico in quasi tutta la comunità mondiale, ma in misura più evidente nell'EUROZONA e negli USA. Le Nazioni dell'Europa comunitaria e gli Stati Uniti d'America hanno, sia pure in modi differenti, già adottate misure tendenzialmente rigorose per ridurre i rischi di ipotizzati fallimenti statali. Gli Italiani sono ben consci dei sacrifici che hanno dovuto sopportare proprio nel 2012 e di quanti altri sono stati annunciati affinché si possa uscire, nel biennio 2013/14, dalla recessione e si possa confidare in ipotesi di sviluppo e di certezza del lavoro, soprattutto per i giovani che, pur laureati e quarantenni, non trovano sbocchi per le loro capacità lavorative.

Si sta sviluppando nei Paesi occidentali un certo fermento di idee per dare credibilità alla Politica, avere fiducia nelle Istituzioni, incoraggiare l'Imprenditoria, difendere la Cultura, assicurare la Pace, ma non è ancora chiaro su quali settori intervenire per assicurare progresso e benessere. Ecco quindi l'esigenza di impegnare risorse economiche ed umane nella ricerca e nella cultura, uniche vere fonti di progresso. Ciò detto resta ancora valido l'interrogativo: *Quale sarà la novità del 2013?* In proposito mi è sembrata interessante l'informazione, apparsa recentemente in un editoriale di Stefano Cingolani ([www.formiche.net](http://www.formiche.net)), secondo la quale tra Unione Europea e Stati Uniti si starebbe negoziando un accordo di libero scambio che farebbe cadere le ulteriori barriere commerciali e segnerebbe una svolta interpretabile come preludio alla nascita dell'EURAMERICA. Siamo a vedere, ma intanto pensiamo all'Italia ritenendo che le riflessioni e gli auguri più pertinenti al suo progredire siano contenuti nel messaggio di fine anno del Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano. Il Capo dello Stato, nell'ultimo e forse più difficile discorso del suo mandato settennale, si è rivolto alla Nazione con un messaggio di fiducia. Ha parlato della crisi economica che “resta grave”, ma ha sottolineato che il Paese ha la capacità per uscirne. Senza dare giudizi e orientamenti di parte, e neppure programmi per il governo del Paese le sue sono state riflessioni per “una considerazione più attenta e partecipe della realtà del Paese”. Lo ha fatto partendo da

quella che chiama “questione sociale”, “situazioni gravi di persone e di famiglie che bisogna sentire nel profondo della nostra coscienza e da porre al centro dell'attenzione e dell'azione pubblica”, guardando “all'unità nazionale come bene primario da tutelare e consolidare”.

“Uscire dalla recessione e rilanciare l'economia è possibile solo insieme all'Europa, portando in sede europea una più forte spinta e credibili proposte per una maggiore integrazione, corresponsabilità e solidarietà nel portare avanti politiche capaci di promuovere realmente, su basi sostenibili, sviluppo, lavoro, giustizia sociale. L'Italia in Europa non può essere un passivo esecutore” (intero messaggio su [www.quirinale.it](http://www.quirinale.it)).

V'è poi l'appuntamento elettorale del 24-25 febbraio che induce alla cautela; solo dopo capiremo come meglio orientarci in una rinnovata atmosfera di verità, giustizia e benessere. Fatte queste premesse di carattere generale per caratterizzare, sia pure sommariamente, il momento storico che attraversiamo, riprendiamo l'argomento dei mutamenti del 2013 per riassumere quanto è invece già concretamente delineato nel nostro ambito della Difesa e dell'Aeronautica Militare.

Raccomandiamo in proposito la lettura dell'articolo in cui, nelle pagine seguenti, il Vice Presidente ANUA, con informazioni tratte dalla conferenza del Capo di SMA tenuta il 5 dicembre u.s. ai Vertici della F.A. ed ai Gradi apicali in congedo, riferisce su come cambia in termini di contrazione la Forza Armata nei prossimi anni e quali sono le prevedibili conseguenze nel personale (organici, carriere, pensionamento, assetto ordinativo) a seguito dei provvedimenti di razionalizzazione dello strumento militare.

E, per concludere, può il Sodalizio di cui facciamo parte ed al quale con impegno di puro volontariato ci dedichiamo sottrarsi ai mutamenti ed al “nuovo-che-fa-progredire”? La risposta è auspicabilmente negativa, ipotizzando anche una comunione d'impegni con i Sodalizi aeronautici ospitati nella Palazzina Douhet; ma lo spirito che alimenta il nostro agire induce a effettuarne una opportuna e doverosa verifica. In tal senso il questionario inserito in questo numero vuole essere strumento di un'ampia partecipazione per consentire all'ANUA di assumere solo decisioni condivise.

Mario Tancredi

## In questo numero:

**Editoriale** 1

**Governance A.M.** 3

**L'ANUA e i suoi Soci Onorari** 5

Introduzione del Presidente Majorani  
Vivere nello Spazio - Torchia  
Lavorare per la Difesa - Bontempi  
La SICAMB - Klinger  
Il Tribunale di Sorveglianza - Brandimarte  
Alenia e Spazio - De Majo  
Strategie dell'innovazione - Benigni

**Notizie al Volo** 12

Nuovi Vertici FFAA  
Workshop x Ufficiali Pubblica Informazione  
Onorificenze CRI  
Primo allarme con F2000  
Avvicendamento al CASD  
Un'idea per la preparazione ai Concorsi

**La Casa dell'Aviatore Senior** 16

Aggiornamenti (Di Vincenzo)

**Centro Studi** 17

Il Mago della Guerra (Pagliuca)  
Lo scandalo della Forza Centrifuga (Bedeschi)

**Missione Libia 2011** 21

**La tappa di BOLAMA (Canham)** 22

**In questi mesi ricordiamo... (Bergomi)** 24

**Le Scuole dell'A.M.** 27

**Premiazione studenti ONFA** 29

**Sezioni Territoriali... e non solo** 30

Milano: Celebrazione per Kindu  
Milano: Festeggiamento per Gen. Melchiorre  
Brescia: Conferenza su Pace e Pacifismo  
Brescia: Concerto di Natale  
Bari: Ricordo del Gen. Peroni  
Napoli: Visita all'Osservatorio Astronomico  
Latina: Conferenza su Internet e Social Media  
Taranto: Convegno Vivere nello Spazio

**I consigli dell'Odontoiatra** 35

**Il Gen. Siro Casagrande (Cersosimo)** 36

**Convegno Autoclub Storico Italiano** 38

**Sensazioni dal Sud (A.M. Poerio)** 39

**È volato più in Alto: il Generale De Paolis** 40

## **Comunicazione del Presidente**

Carissimi Soci,

come avrete appreso dagli annunci pubblicati nel nostro "Corriere dell'Aviatore", quest'anno 2013 si presenta denso di avvenimenti e ricorrenze. È intenzione di questa Presidenza, anche in previsione dell'Assemblea Generale ANUA che si terrà nel mese di maggio, poter fruire della Vs. collaborazione diretta e indiretta al fine di ottimizzare la gestione del nostro Sodalizio e renderla, nostro obiettivo principale, sempre più vicina alle Vs aspettative. Confido in proposito nella utilità di un sondaggio per orientare le linee di programmazione delle future attività e, a tal fine, con il questionario allegato intendo chiedere varie informazioni sulle prestazioni dell'Associazione, avendo riguardo all'importanza dei diversi fattori che concorrono alla soddisfazione dei Soci. Potremo così individuare gli ambiti d'intervento da fare oggetto di specifiche azioni di miglioramento, privilegiando le aree nelle quali non siamo ancora all'altezza delle aspettative.



Considerata l'importanza che riveste la Vs partecipazione, sono sicuro che non farete mancare il VS contributo. Chiedo pertanto che vogliate restituire, anche non firmato, il questionario compilato in ogni sua parte e possibilmente integrato con consigli e commenti.

Con gratitudine per la collaborazione, un cordiale saluto.

IL PRESIDENTE NAZIONALE

## **Eventi\* Presidenza ANUA 2013**

- |              |  |
|--------------|--|
| Marzo 26     | Roma - Casa dell'Aviatore:<br>Seminario su tematiche pensionistiche.                       |
| Aprile 7-10  | Gita sociale in Piemonte.  |
| Aprile 30    | Roma, Commedia di beneficenza:<br>"Le pillole di Ercole"                                   |
| Maggio 26-29 | Convention Nazionale ANUA c/o Casa<br>dell'Aviatore, Udienza Papale e Visita<br>Quirinale. |
| Giugno       | Roma: Torneo di Tennis.  |
| Ottobre      | Roma: Convegno Stampa Aeronautica.   |
| Novembre     | Roma: Seminario su Fusione Fredda.   |

\* Programma di massima sul quale la Presidenza Nazionale si riserva comunicare a parte le informazioni di dettaglio.

*Spending Review - Decreti "Fornero" - Razionalizzazione dello Strumento Militare :*

## **COME CAMBIA LA FORZA ARMATA NEI PROSSIMI ANNI QUALI SONO LE PREVEDIBILI CONSEGUENZE NEL PERSONALE**



**I**l 5 dicembre u.s. il Capo di S M dell'Aeronautica ha esposto ai gradi apicali in congedo le principali linee programmatiche di intervento sugli organici, sulle carriere, sugli assetti pensionistici e sul futuro assetto ordinativo dell'Aeronautica Militare.

L'insieme dei cambiamenti deriva da una incessante opera di riduzione della spesa ed è attuato attraverso una serie di provvedimenti legislativi già posti in essere o in via di esecuzione, la cui operatività è fortemente legata agli esiti finali della legislazione in corso di conclusione.

Alcune norme sono già attive, altre sono di probabile implementazione, altre ancora rischiano di non essere approvate prima della fine della legislatura vigente, con la conseguenza di in-

terrompere un disegno a metà e la necessità di tornarci sopra con le nuove Camere. Per il momento ecco quello che si può dire.

### **Riduzioni Organiche**

È prevista una riduzione del personale militare delle Forze Armate da 190.000 a 170.000.

Una ulteriore riduzione dello strumento militare da 170.000 a 150.000 unità, da effettuarsi entro il 2024, è inoltre allo studio attraverso una apposita legge delega al Governo recentemente approvata alla Camera dopo l'avvenuta approvazione del Senato. Senza voler occupare di questo eventuale ulteriore taglio del personale, entriamo nel dettaglio di quanto già approvato con la c.d "Spending Review".

L'Aeronautica scenderà dalle 41.000 unità attuali ad un massimo di 39.368 entro il 2015 attraverso la riduzione dei reclutamenti e l'estensione dell'Aspettativa per Riduzione Quadri (ARQ) anche al personale non dirigente. Trattasi di una sorta di congelamento del servizio durante il quale non si è più in attività, non si partecipa alle valutazioni per il grado superiore, si percepisce il 95 per cento degli emolumenti continuando a pagare i contributi ed a progredire negli anni di servizio utili a pensione.

Il collocamento in ARQ, disposto solo a partire dal 31 dicembre 2015, avverrà prioritariamente su base volontaria e, a com-

pletamento delle eccedenze, attraverso il criterio anagrafico ( verrà colpito grado per grado e ruolo per ruolo chi è più vicino al proprio limite di età). I nuovi interventi non mutano il quadro normativo vigente ma ne modificano solo i contingenti numerici, di conseguenza permangono in vigore tutte le norme relative allo "scivolo" ed al transito anticipato dall'ARQ all'Auxiliaria, posizione nella quale, pur continuando a versare i contributi, si riceve subito la Buonuscita.

| AM          | CONSISTENZA<br>1° LUGLIO 2012 (1) | ORGANICO 2016<br>(Spending Review) | CONSISTENZA<br>PRESUMIBILE 2016 |
|-------------|-----------------------------------|------------------------------------|---------------------------------|
| UFFICIALI   | 5.745                             | 5.500                              | 5.728                           |
| MARESCIALLI | 24.091                            | 9.480                              | 22.815                          |
| SERGENTI    | 4.611                             | 14.035                             | 5.714                           |
| VSP         | 4.735                             | 5.900                              | 4.711                           |
| VFP         | 2.465                             | 4.453                              | 1.530                           |
| TOTALE      | 41.647                            | 39.368                             | 40.498                          |

(1) Personale non incluso: tratteati/riciamati; Ufficiali in ferma prolungata; allievi Accademia/Scuole

STATO MAGGIORE AERONAUTICA  
Pianificazione della Struttura Aeronautica



## **Riduzione delle Promozioni**

Il taglio del volume organico della dirigenza (20% per i Generali e 10% per i Colonnelli) per l'AM riguarda complessivamente 70 unità:

- . 2 Gen\*\*\* (AArnn)
- . 4 Gen\*\* (3AArnn - 1 GARn)
- . 13 Gen\* (7AArnn - 2Aaran - 2 Garn - 1CCrn - 1CSArn)
- . 51 Col (22AArnn - 8Aaran - 7Garn - 4CCrn - 3CSArn - 7 R.S.)

Per contenere i nuovi organici, oltre alle citate misure di A R Q, verrà progressivamente ridotto il numero di promozioni annuali secondo le nuove tabelle allegate ai decreti attuativi.

## **Armonizzazione del sistema pensionistico**

Il 26 ottobre 2011 il Consiglio dei Ministri ha approvato il decreto di armonizzazione dei requisiti pensionistici del personale militare ai nuovi parametri previsti dalla "riforma Fornero". Il nuovo provvedimento - ora al vaglio delle commissioni difesa di Camera e Senato - prevede l'innalzamento graduale dei limiti di età utili a conseguire la pensione di vecchiaia o ad accedere alla pensione di anzianità.

Gradualmente, a partire dal 1° gennaio 2013 verranno applicati i ritardi relativi ai 3 mesi di "finestra mobile" ed agli innalzamenti previsti per l'aumento dell'aspettativa di vita, fino ad arrivare, nel 2018, ad un limite di età variabile con i vari gradi fra 62 e 66/67 anni.

Per la pensione anticipata viene innalzato a 42 anni e 3 mesi il requisito contributivo e viene previsto anche un doppio requisito per chi ha minore anzianità contributiva che, a partire dai 58 anni e 3 mesi con 37 anni di contributi arriverà, nel 2019, a 59 anni con 40 anni di contributi versati.

Il nuovo regime non ha modificato gli istituti tipici del personale militare quali l'Ausiliaria e la supervalutazione dei periodi operativi.

## **Governance A.M.**

La persistente carenza di risorse e le future riduzioni di personale hanno indotto l'Aeronautica a semplificare e razionalizzare la sua struttura di vertice in modo da semplificare ed accelerare i processi decisionali fornendo un'interfaccia simmetrica alle strutture interforze e lasciando alla sola Difesa la disciplina di taluni procedimenti oggi duplicati negli Stati Maggiori di Forza Armata.

Ciò consentirà di coniugare meglio le funzioni di Capo di S M dell'Aeronautica con quelle di Capo delle Forze Aeree ed avverrà attraverso la **cubicazione a palazzo Aeronautica dei Comandi di Vertice (Logistico, Squadra Aerea e Scuole)**, l'accentramento delle funzioni di formazione ed impiego, la revisione e riduzione dei Reparti dello Stato Maggiore, l'accentramento in un unico centro delle funzioni di Comando e Controllo, lo snellimento dell'organizzazione Territoriale.

Tutti i suddetti processi di razionalizzazione avverranno nell'arco dei prossimi 4 anni.

## **Conclusioni per una iniziativa ANUA**

Sul quadro complessivo sopra riportato pende la variabile della mancata approvazione definitiva e, quindi, del delinearsi di un quadro normativo incompleto ed incongruente che, più di ogni altra situazione, pone i destinatari in uno stato di angosciosa incertezza.

Con il consueto spirito di servizio l'ANUA si farà perciò carico nel prossimo mese di marzo - a quadro giuridico composto - di organizzare un nuovo Convegno Pensionistico nel corso del quale i Vertici del Settore saranno invitati a fornire tutti gli aggiornamenti conclusivi ed i possibili sviluppi futuri nella materia. Chiunque sia interessato ad intervenire può iscriversi al Convegno anche per E-Mail indirizzando l'adesione al seguente indirizzo : [anua.aeronautica@virgilio.it](mailto:anua.aeronautica@virgilio.it)

Arturo Zandonà

# L'ANUA e i suoi Soci Onorari



Convegno del 10 dicembre 2012



Nelle ore pomeridiane del giorno dedicato alla celebrazione della Santa Patrona dell'Aeronautica Militare si è concretizzata, presso la Sala Soci della Casa dell'Aviatore a Roma, l'interessante e straordinaria iniziativa voluta con ferma determinazione dalla Presidenza ANUA. All'evento, che ha avuto uno "sturt up" con il **saluto del Capo di Stato Maggiore AM Generale Giuseppe Bernardis**, hanno partecipato un centinaio di convenuti, fra i quali importanti figure della più recente Storia dell'Aeronautica come i Generali Lamberto Bartolucci e Basilio Cottone. Finalità principale del Convegno è stata **la conoscenza di Personalità delle Aziende Nazionali e delle Istituzioni** per dare quindi evidenza delle motivazioni che legano i Soci Onorari al Sodalizio, intensificare i rapporti interpersonali tra i Soci e l'Aeronautica Militare, aumentare la base associativa che dà forza al Sodalizio.

## Introduzione del Presidente ANUA Gen. S.A. Mario Majorani

Signore, Signor Capo di Stato Maggiore, Soci tutti, è motivo di sentito orgoglio presiedere un'Associazione che è in grado di programmare, organizzare e svolgere un convegno come quello odierno. Il merito è da attribuirsi al Generale Zandonà - Vice Presidente Nazionale, al Generale Tancredi - Direttore del Corriere dell'Aviatore, al Generale Pagliuca - responsabile del Centro Studi, al Generale Cariglia - Presidente della Sezione di Roma, al Generale Gentili - capo della Segreteria ed ai Colonnelli Bove e Fabbri - infaticabili collaboratori della Presidenza. Ma un particolare apprezzamento va rivolto al Segretario Generale, il Dott. Cesare d'Ippolito. Solo grazie alla sua disponibilità, alla sua professionalità ed alla sua generosità si è potuto realizzare questo evento al quale ha dedicato ogni attenzione perché il risultato fosse quello auspicato. Al Generale Bernardis rivolgo un grazie da parte di tutto il Sodalizio per la sua presenza odierna, ma soprattutto per l'attenzione che ha sempre rivolto ed il supporto che ha sempre riservato all'Associazione dedicando del tempo ad ascoltare ed accogliere le esigenze rappresentate nel corso di colloqui avvenuti anche di recente. Sarà nostra cura seguire il suo invito alle Associazioni per intervenire sulle accuse che da qualche mese sono oggetto di quotidiano interesse dei mass-media verso la nostra F.A. con articoli ed interviste offensive. Il documento che è in via di elaborazione e che sarà inviato ai quotidiani ha già un titolo: ...ADESSO BASTA PER FAVORE; e dimostrerà, ci si augura, quanto siano inaccettabili alcune affermazioni che hanno amareggiato la Forza Armata ed il suo Personale, indipendentemente dal grado e dagli incarichi, e che, a testimonianza dell'attaccamento dei suoi uomini, sono state "sopportate" evitando polemiche inutili e danno soprattutto per coloro che quotidianamente sono impegnati a rischio della vita in missioni operative in Italia ed all'estero. Tutto per rispondere alla fiducia che è a loro rivolta da parte



dell'intera Nazione. La presenza odierna di Ufficiali Generali e di Ufficiali rappresenta anch'essa un motivo di orgoglio. Il mio augurio è che i presenti si associno al Sodalizio per assicurarne la indispensabile continuità. La nostra è un'associazione di categoria che pone al centro la figura del Socio, il quale, per farne parte, deve aver svolto un periodo di servizio in qualità di Ufficiale dell'A.M.

Siamo altresì pronti ad accogliere suggerimenti e consigli dal personale in servizio per rendere il Sodalizio sempre più coerente e vitale. È ancora doveroso ringraziare i Soci Onorari ed i Soci che saranno titolati Onorari dal prossimo Consiglio Direttivo del 19 dicembre p.v. L'occasione mi è propizia per presentare all'uditorio il Prof. Antonio Villani, medico che ha ricoperto il ruolo, per decenni, di

primario di anestesia e rianimazione al famoso ospedale **Bambin Gesù** di Roma, il Generale Ispettore Capo Aurelio Mola ex Capo del Corpo di Commissariato A.M., che ha sempre dimostrato attenzione verso l'ANUA, l'Ing. Enzo Martucci, Dirigente Generale del Ministero Difesa ed oggi Presidente di SIAF, l'Ing. Michele Grifa, Presidente GTC - Elettronica - Viterbo.

Le suddette personalità hanno accolto con particolare piacere l'invito a far parte dell'Associazione e l'Associazione ne è gratificata. Grazie Generale Bartolucci, Generale Cottone, Prof. Bruno Zobel, Dottor Sparagna e Signore che presenziando avete oggi conferito al Convegno una particolare valenza.

Ritengo ora opportuno riprendere le finalità dell'incontro che abbiamo titolato "L'ANUA ED I SUOI SOCI ONORARI".

In assoluto giova ricordare l'obiettivo dell'Associazione che è essenzialmente rivolto alla custodia del patrimonio spirituale degli iscritti e tende a mantenere sempre più viva ed operante l'unione tra coloro che hanno o hanno avuto il privilegio di appartenere alla Forza Armata. Con tali presupposti Personalità di elevato prestigio, che manifestano con attività ed atti un concreto interesse per l'Aeronautica militare, vengono accolti in qualità

# L'ANUA e i suoi Soci Onorari



Convegno del 10 dicembre 2012



di Soci Onorari e tali sono anche sia Ufficiali di Vertice e sia i Presidenti ANUA pro tempore.

Si è tuttavia constatata l'opportunità di dare maggiore risalto alle informazioni sul ruolo dei Soci Onorari ed ai rapporti interpersonali con i Soci. La Presidenza ha quindi deciso di realizzare questo convegno mirato a far meglio conoscere le personalità delle Aziende nazionali e delle Istituzioni, dando evidenza delle motivazioni che legano i Soci Onorari al Sodalizio. L'intensificazione di rapporti interpersonali produce ovviamente forza e credibilità nella ricerca di strategie che incrementino la base associativa.

Prima di affidare il leggio ai relatori, veri protagonisti dell'evento odierno, ritengo opportuno presentare in termini molto sintetici alcune iniziative di particolare interesse per gli associati, le Da-

me d'Onore e, perché no, per i Soci Onorari:

- sono allo studio convenzioni dell'ANUA con medici della F.A. e con studi legali e commerciali;
- è in fase avanzata un progetto per la realizzazione di una Casa degli Aviatori Senior nelle vicinanze della Capitale ove potrebbero trovare ospitalità i soci desiderosi di convivere con altri soci limitando le penalizzazioni di una solitudine sempre in agguato e difficilmente superabile;
- è intenzione costituire un CORO VOCALE per diffondere la conoscenza del Sodalizio in ambito nazionale ed operare proselitismo ampliando la partecipazione ai nuclei familiari; - è rivolta attenzione alla realizzazione di cooperative edilizie per i soci e loro familiari ricorrendo alla costituzione di una fondazione.

## Relatori e temi d'interesse sono stati:

T. Col. C.S.A.M. Francesco TORCHIA

Ing. Antonio BONTEMPI

Ing. Umberto KLINGER

Dott. Massimo BRANDIMARTE

Ing. Placido DE MAJO

Ing. Enzo BENIGNI

*"Vivere nello spazio: esperienze dal vivo"*

*"Lavorare per la Difesa: chi, come, perché"*

*"Nascita e sviluppo internazionale di SICAMB"*

*"Il tribunale di sorveglianza nel contesto giudiziario"*

*"Il ruolo di Alenia-Aermacchi nel settore aerospaziale"*

*"Elettronica - Strategie dell'innovazione e conclusioni"*



### Vivere nello spazio: esperienze dal vivo

Il Tenente Colonnello **Francesco Torchia**, laureato in Medicina e Chirurgia presso l'Università Cattolica di Roma e specialista in Chirurgia d'urgenza, è Ufficiale Medico dell'Aeronautica Militare dal 1994. Capo Sezione "Relazioni Internazionali" presso la Direzione Generale della Sanità Militare è Medico Sperimentatore di Volo e ha seguito l'addestramento in camera ipobarica dei piloti militari presso il Gruppo Alta Quota ed Ambienti Estremi del Reparto di Medicina Aeronautica e Spaziale, Centro Sperimentale Volo. Specializzato in Medicina Aeronautica presso Scuole statunitensi (USAF e US Navy), nel 2005 è stato qualificato Medico di Volo Spaziale presso il Centro Addestramento Cosmonauti "Gagarin" della Città delle Stelle a Mosca. Docente di "Effetti biologici del volo spaziale e sistemi di protezione" presso la Scuola di Ingegneria Aerospaziale dell'Università Sapienza di Roma, Laurea Magistrale in Ingegneria Astronautica, è Delegato nazionale del Progetto "Aviation Medicine" dello European Air Group e Corresponding Member dell'International Academy of Astronautics.

### Lavorare per la Difesa: chi, come e perché

L'Ing. **Antonio Bontempi**, nato a Napoli il 23 ottobre 1950 si è laureato in ingegneria elettronica all'Università di Roma nel 1976. Nello stesso anno è assunto alla Elmer come commercial area manager e nel 1984 passa alla Elettronica, società che opera nella Difesa e dove ricopre l'incarico di regional manager. Nel 1985 Bontempi inizia la sua carriera professionale nel gruppo Finmeccanica e si sposta nel 1996 alla guida della WASS, l'azienda specializzata negli armamenti subacquei. Successivamente approda in AMS, nella joint venture tra Finmeccanica e BAE Systems ricopriva il ruolo di vice a.d. L'azienda è sciolta nel 2005 e le attività italiane di AMS passano alla società di Finmeccanica Selex Sistemi Integrati. Nella primavera del 2003, fu candidato da An alla guida dell'Enav, la società che gestisce il traffico aereo. La candidatura fu però respinta da Giulio Tremonti, ministro dell'Economia. Bontempi, sostituisce in **Vitrociset** Tommaso Pompei, dimessosi in febbraio dal cda e dalle cariche societarie e le cui deleghe erano state riassunte dal presidente di Vitrociset Mario Arpino.





## Convegno del 10 dicembre 2012



### SICAMB, la sua nascita ed il suo sviluppo internazionale

**L'**Ing. **Umberto Klinger** è nato a Porza (Svizzera) nel 1935. Laureatosi in ingegneria meccanica presso l'Università di Pisa, dopo il servizio militare in Aeronautica ed esperienze all'estero in Inghilterra, entra nel 1964 nell'azienda di famiglia le Officine Aeronavali Venezia. Ricoperti molteplici incarichi nell'area tecnica e di produzione, nel 1971 ne diviene direttore generale. Nel 1975 fonda la Sicamb, con sede a Borgo Carso (Latina), collegata con la società inglese Martin Baker, **leader mondiale nella produzione di seggiolini eiettabili, oltre 7.500 sono i piloti salvati**. La produzione Sicamb si concentra in tre settori: **seggiolini eiettabili**, che costituiscono il core business, elementi strutturali destinati a velivoli commerciali e militari e "inversori di spinta". L'azienda esporta oltre l'80% della propria produzione ed è presente sui mercati internazionali in Europa, Stati Uniti e Medio ed Estremo Oriente. La Sicamb dà lavoro a oltre 350 dipendenti e nel 2010 ha fatturato circa 50 milioni di euro. Si colloca fra le principali aziende del settore in campo internazionale nell'area produzione strutture e partecipa a tutti i programmi nel settore militare e civile. In particolare la Sicamb sviluppa e partecipa alla produzione di aerostutture civili destinati agli Airbus - tra cui si distingue la progettazione e produzione delle porte per i velivoli A380F, A330F, A320P2F - al Dassault Falcon 2000 e al Falcon 900, oltre gli inversori di spinta per Business Jet. È stato presidente dell'Associazione degli Industriali di Latina dal 1988 al 1992, di Confindustria Lazio dal 1986 al 1989, di Parco Tecnologico Lazio Meridionale dal 1996 al 2001.

### "Il tribunale di sorveglianza nel contesto giudiziario nazionale"

*Dott. Massimo BRANDIMARTE Presidente Tribunale di Sorveglianza di Taranto*  
(a pagina 9 la sua interessantissima relazione).

La magistratura di sorveglianza ha il compito di vigilare sull'esecuzione della pena nel rispetto dei diritti dei detenuti e degli internati, interviene in materia di applicazione di misure alternative alla detenzione, di esecuzione di sanzioni sostitutive, di applicazione ed esecuzione di misure di sicurezza.

In particolare, il magistrato di sorveglianza ha il compito di vigilare sulla organizzazione degli Istituti penitenziari; segnalare al ministero della Giustizia le esigenze dei servizi; **approvare il programma di trattamento individualizzato per ogni singolo detenuto e i provvedimenti di ammissione al lavoro all'esterno; provvede sulla remissione del debito e sui ricoveri dei condannati per infermità psichica; decide sulle concessioni dei permessi, sulle misure di sicurezza e sui reclami disciplinari e in materia di lavoro dei detenuti e degli internati.**



### Alenia-Aermacchi, il suo ruolo nel settore aerospaziale

**L'**Ing. **Placido De Maio**, nato il 29 dicembre 1957 laureato in ingegneria presso l'Accademia Aeronautica, in SPE dal 1978, ha percorso un notevole tratto di carriera nel Corpo del Genio Aeronautico, congedandosi col grado di Colonnello sul finire degli anni 90, per lavorare in Alenia. Attualmente è Responsabile del Mercato Nazionale di Alenia Aermacchi, industria leader del settore aeronautico. Si ricordano con interesse il workshop da lui curato presso l'Accademia Aeronautica di Pozzuoli, su iniziativa di Alenia Aeronautica, nel novembre 2011, avente ad oggetto "System methodology design for advanced UAV". Un tema per focalizzare l'attenzione sulle origini e sulle strutture di Alenia Aeronautica presenti in ambito nazionale ed internazionale e fornire quindi alcuni dettagli in merito al sistema "**Unmanned Aircraft System**" (U.A.S.), il cui impiego è previsto su piattaforme dedicate alla sicurezza del territorio.

### Strategie dell'innovazione e Considerazioni conclusive

**L'**Ing. **Enzo Benigni** è nato a Milano nel 1938. È Presidente e Consigliere Delegato di **Elettronica SpA**, fondata nel 1951 dal Cavaliere del Lavoro Filippo Fratolocchi, azienda leader in Italia nonché centro di eccellenza nella progettazione, nello sviluppo e nella produzione di **sistemi di difesa elettronica** (ECM, ESM, RWR, DASS, ELINT). Entrato in Elettronica nel 1966, dopo aver conseguito nel 1963 la laurea in ingegneria elettronica all'Università di Bologna e nel 1965 il Master in Business Administration alla Bocconi di Milano, attento all'innovazione e alle strategie di "multi-domestication" globali, ha dato impulso allo studio e all'applicazione delle nuove tecnologie



# L'ANUA e i suoi Soci Onorari



Convegno del 10 dicembre 2012



*segue da pag. precedente: Strategie dell'innovazione e Considerazioni conclusive*

microelettroniche, conservando e nello stesso tempo rinnovando il migliore know-how dell'azienda, ha condotto Elettronica a ricoprire un ruolo di primissimo piano in ambito internazionale.

Oggi l'Ing Benigni raccoglie nella sua persona tutte le massime responsabilità gestionali e societarie, avendo assunto la carica di presidente nel 1997, dopo aver rilevato il controllo azionario della società nel 1992. Vicepresidente dell'AIAD, è socio di IAI, ISTRID, UCID, Marche Capital SpA e Civita. Socio della Fondazione Cassa di Risparmio di Fermo, fa parte del Consiglio direttivo e della Giunta dell'Unione degli Industriali e delle Imprese di Roma.

La società è protagonista dei più importanti programmi di difesa europei e NATO, dagli aerei Tornado, AMX, Eurofighter e Mirage 2000 agli elicotteri A129, NH90 e EH101, alle fregate Horizon, FREMM e Baynunah, alle portaerei Garibaldi e Conte di Cavour, alle reti di intelligence elettronica. La società è attiva nei progetti internazionali, in gran parte sviluppati attraverso accordi di collaborazione e joint venture, che assicurano la presenza diretta di Elettronica in vari paesi, quali i presidi industriali di crescente rilevanza che la società ha stabilito in Germania con Elettronica GmbH, partecipata al 100%, in USA con la LNX, della quale detiene il 30% dell'azionariato e negli Emirati Arabi Uniti. Con più di 800 dipendenti e un volume di affari superiore ai 200 milioni di euro l'anno, Elettronica esporta più del 50% della propria produzione. I sistemi per la difesa elettronica progettati e prodotti dalla società e dalle sue controllate estere sono attualmente impiegati dalle Forze Armate di 28 paesi.

Al Convegno sarebbe dovuto intervenire anche il Prof. Bruno Zobel che, trattenuto da un imprevisto serio impegno, ha dovuto ritardare l'arrivo, per cui la sua interessante illustrazione sulla *diagnostica per immagini* sarà effettuata in un prossimo evento.



## Diagnostica per immagini: aspetti di grande interesse



Il Prof. Bruno Beomonte Zobel (Professore Straordinario Settore MED/36) dell'Università Campus Bio-Medico di Roma (UCBM) si compiace di offrire all'ANUA una sintesi informativa sui principali ambiti di attività clinica:

- Diagnostica e interventistica cardio-vascolare
- Diagnostica e interventistica delle malattie dei distretti toracico e addominale
- Diagnostica e interventistica oncologica
- Diagnostica e interventistica osteo-articolare

Laureato in medicina e chirurgia all'Università dell'Aquila nel 1984, ha percorso un impegnativo iter di ricerca e specializzazione anche negli Stati Uniti, divenendo nel 1998 Responsabile Unità di Ricerca di Diagnostica per Immagini e Radiologia Interventistica della UCBM.



### *Il tribunale di sorveglianza nel contesto giudiziario nazionale*

**P**assare dalla dimensione aerea a quella giudiziaria è un bel cambiare argomento. Ma poi mica tanto. Alla fine, al centro di tutto resta l'uomo, con lo spazio che lo circonda. Come interagisce questa diversa dimensione? Intanto, sappiamo che lo Stato è governato dal principio della separazione dei poteri. Serve affinché ogni potere controlli l'altro e tutti i poteri in campo stiano in perfetto equilibrio tra di loro. Però, viene il dubbio che non sia sempre così. *Vediamo perché.*

Il **potere esecutivo** si esprime nella collegialità oppure attraverso una serie di centri decisionali così allargati ed estesi, in ogni latitudine, che, alla fine, non si capisce quasi più chi decide e cosa.

Il **potere legislativo** è assembleare: il singolo deputato o senatore conta, ma solo nell'insieme.

Nel **potere giudiziario** le cose funzionano diversamente. Questo potere è concentrato, per intero, in ogni singolo giudice; che in Italia sono diecimila. Si parla di potere diffuso, dove l'aggettivo non sta per sparso o distribuito, ma proprio per immedesimato. Ma attenzione: non è detto che ogni singolo giudice, messo di fronte allo stesso caso, deciderebbe allo stesso modo.

Dunque, i poteri costituzionali da noi sono tre oppure diecimila più due? Il paradosso è un modo autoironico e garbatamente critico per stigmatizzare il prevalere di un certo eclettismo giudiziario, che squilibra la bilancia della tripartizione dei poteri e disorienta l'opinione pubblica. Un esempio emblematico sta nel **caso Ilva di Taranto**. Viene disposto il sequestro preventivo di uno stabilimento siderurgico dapprima senza facoltà d'uso, poi con facoltà d'uso, poi senza, poi con ed infine di nuovo senza, a colpi di carta bollata e conflitti giudiziari interni. È dovuto intervenire il governo nazionale con un decreto legge, per ricomporre gli interessi pubblici in gioco e riprendere le redini di una situazione forse sfuggita di mano a qualcuno. Le sorti di una città di oltre duecentomila abitanti, di ventimila lavoratori, di cinquantamila famiglie e di uno stabilimento industriale con un indotto dai riflessi mondiali non possono dipendere da sofisticate schermaglie giudiziarie.

Funzione essenziale della giustizia degli uomini è anche quella di garantire la corretta ed equa espiazione delle pene detentive. Corrisponde ad una esigenza di civiltà, nella quale lo Stato è impegnato con tutte le risorse materiali ed umane disponibili. Sempre insufficienti. Si dice che il biglietto da visita della civiltà di un popolo è il livello di vivibilità delle proprie carceri.

L'espiazione penale si svolge sotto il controllo di un organismo giudiziario conosciuto meno di quanto bisognerebbe. Lo chiamano tribunale di sorveglianza, davanti al quale vanno a finire i condannati definitivi, che stanno per entrare in carcere e che

aspirano ad ottenere una misura alternativa, come l'affidamento in prova al servizio sociale ordinario oppure terapeutico al Sert o in comunità, la detenzione domiciliare svuota-carceri (legge 199/2010), quella ordinaria biennale o umanitaria infraquadriennale, quella speciale per donne incinte o madri con prole sotto i tre anni e la semilibertà, cui possono accedere anche gli ergastolani, dopo almeno vent'anni di pena detentiva, dietro favorevole degli educatori penitenziari.

### *Com'è il carcere dentro?*

Un pomeriggio di alcuni anni fa passeggiavo per le vie di Modica. Alzo lo sguardo e noto una targa di marmo. Non indicava la via, ma conteneva una scritta, che diceva: ognuno sta solo sul cuor della terra, trafitto da un raggio di sole ed è subito sera. Senza saperlo, ero andato a finire sotto la casa natale di Salvatore Quasimodo. Non condivido il pessimismo racchiuso nella frase. Certo, soli si muore, ma solo senza l'amore, diceva una canzone. Poi, credo che l'essere umano sia stato programmato dal padreterno non per vivere da solo. Allora, perché quel grido di solitudine, anche se vestito di così altissima poesia? Credo che dipenda dalla cruda ed amara consapevolezza dello scontro esistente tra il senso di finito che è dentro di noi ed il desiderio di infinito. Ci sono uomini sottoposti a sollecitazioni tali, da sperimentare più di altri quel senso di solitudine. Come il pilota di un jet militare in missione bellica, quando è solo con se stesso nelle gravi decisioni da prendere a bordo della sua macchina volante. Oppure come l'astronauta in situazione di emergenza. Alla torre di controllo che comunicava la presenza di un'avaria irreversibile ai circuiti della navicella spaziale, l'astronauta Tom rispondeva dicendo: sono qui che galleggio intorno al mio barattolo di latta e non c'è niente che io possa fare. Tom è solo un personaggio di fantasia, narrato nella bella canzone Space Oddity di David Bowie, ma rende bene l'idea.

Anche i detenuti sono sottoposti a sollecitazioni. Lo sanno bene i registi del cinema, che sono stati capaci di far assurgere al ruolo di eroi alcuni detenuti immaginari, a dimostrazione del fatto che tra carcere e mondo esterno non c'è discontinuità, ma, anzi, sovrapposizione, come due specchi che si riflettono l'un l'altro. Inutile scaricare sul carcere rancori personali e sociali, nella falsa presunzione che quello sia la casa del male, dove vanno a finire, naturalmente, sempre e soltanto gli altri; tanto, prima o poi, gli altri siamo noi. Le sollecitazioni, cui sono sottoposti i detenuti, possono spingersi sino alle estreme conseguenze: 56 suicidi registrati nelle carceri nel 2010 ed altrettanti nel 2011; il bilancio del 2012, fermo al 22 novembre, è di 54 unità. Stiamo parlando di coloro che se ne vanno dimenticati da



## Convegno del 10 dicembre 2012



tutti, senza nemmeno il prete e la messa, perché, come si sa, di un suicida non hanno pietà.

Apprendiamo da Associazione Antigone che c'è un'isola felice nel Mediterraneo, sempre accarezzata dai venti e dai profumi intensi della vegetazione a macchia. Al centro, c'è una piazzetta suggestiva, dove d'estate i turisti si soffermano per godersi il panorama o gustarsi un gelato. Ma, in questa stessa piazzetta, c'è una fortezza, che racchiude un carcere, la cui particolarità è che le celle si trovano dieci metri sotto il livello del mare. O del male? All'interno, non aleggiano fantasmi, ma ci sono esseri viventi e non ci sono solo di topi e di scarafaggi, ma anche esseri umani, cioè detenuti. Qui è dentro. Non che se la passino meglio i detenuti rinchiusi negli ospedali psichiatrici giudiziari, dove vanno a finire coloro che, come dice eufemisticamente il codice, sono affetti da grave infermità psichica; che comprende anche la depressione.

Chissà perché l'Organizzazione Mondiale della Sanità si ostina nel considerare la depressione come malattia psichiatrica. Salvo però cadere poi in contraddizione con se stessa, quando ammette che la depressione è la malattia che toglie la felicità. Ma, se toglie la felicità, vuol dire che non toglie la lucidità che serve per percepire quella non felicità. Sebbene la felicità su questa terra non esista, per cui tanto vale abituarsi ad essere felici senza. Come consigliava Jerry Lewis. Per fortuna, però, non esiste nemmeno l'infelicità perfetta. Come ricordava Primo Levi.

La pena detentiva richiama il problema del sovraffollamento carcerario, di vivissima attualità. Nessuna soluzione è avvistabile all'orizzonte, se non si procede prima ad una revisione critica del concetto di pena, sinora considerata come strumento con funzione afflittiva e riabilitativa. Sbagliato parlare di funzione afflittiva: la pena è afflittiva di per sé, per cui che senso ha riconoscerle anche una funzione che è già racchiusa nella sua essenza? Cosa aggiunge all'idea di pena, se non una grottesca caricatura? Quanto alla funzione riabilitativa, non ci sono parole da spendere: è una finalità fallimentare, poiché non si conosce uomo, uscito da questo sistema carcerario, che possa dirsi veramente riabilitato. Ma, se è vero che ogni reato costituisce un danno verso la società, allora bisogna che la pena corrispondente serva innanzitutto a riparare il danno commesso. Quanto meno per la legge del contrappasso. Tradotto, si vuol dire che il condannato dovrebbe essere messo al servizio della società che ha danneggiato. Ad esempio, svolgendo lavori socialmente utili oppure impegnandosi in un valido servizio di volontaria-

to. Senza diritto a paga al minimo sindacale e senza costi pubblici, visto che parliamo di una prestazione connaturale alla funzione riparativa della pena. Effettuabile, naturalmente, su base volontaria.

In un futuro non lontano, buona parte delle pene saranno scontate in casa o in comunità. Naturalmente, entro ragionevoli limiti quantitativi e qualitativi. Ma si va in questa direzione. Ce lo dice l'esperienza positiva della detenzione domiciliare cd. "svuotacarceri", prevista per le pene che non sfiorano l'anno e mezzo. Il carcere, come struttura muraria blindata, dovrebbe essere riservato alle pene più consistenti ed ai condannati pericolosi per la società. Ma, siccome la funzione ripartiva della pena deve valere anche nei confronti costoro, immagino un carcere nel quale il detenuto non debba più



*Tribunale di Taranto*

"oziare" ventidue o ventitré ore al giorno all'interno di una cella strettissima, sempre surgelata o surriscaldata, a seconda delle stagioni. Immagino un carcere organizzato e strutturato secondo il modello delle grandi comunità terapeutiche. Protetto, ma dotato di ampi spazi all'aperto, laboratori, magazzini e, perché no, terre da coltivare ed animali da allevare; dove il detenuto che voglia "fare" possa "fare", al servizio della collettività che ha danneggiato ed in linea con la funzione ripartiva della pena. Se ne gioverebbero l'uno e l'altra. Bisogna prendere atto di questa funzione moderna della pena. Saper cambiare mentalità. Adattarla alle dinamiche sociali. Non spaventarsi delle novità. Non aspettare che i cambiamenti calino dall'alto trasportati dagli angeli. Una volta tanto, i pionieri possiamo essere noi stessi. Questa aspirazione di novità, originalità, coraggio e disponibilità è magnificamente sintetizzata nelle parole pronunciate da un signore a conclusione di un discorso tenuto il 12 giugno 2005 all'università californiana di Stanford, nella solenne cerimonia per i neolaureati. Egli diceva: il vostro tempo è limitato, perciò non sprecatelo vivendo la vita di qualcun'altro. Non rimanete intrappolati nei dogmi, che vi porteranno a vivere secondo il pensiero di altre persone. Non lasciate che il rumore delle opinioni altrui zittisca la vostra voce interiore. E, ancora più importante, abbiate il coraggio di seguire il vostro cuore e la vostra intuizione: loro vi guideranno in qualche modo nel conoscere cosa veramente vorrete diventare. Tutto il resto è secondario. Quell'uomo si chiamava Steve Jobs, fondatore di Apple Incorporation.

Roma, 10 dicembre 2012

*Massimo Brandimarte*

## Alenia Aermacchi: Una nuova società



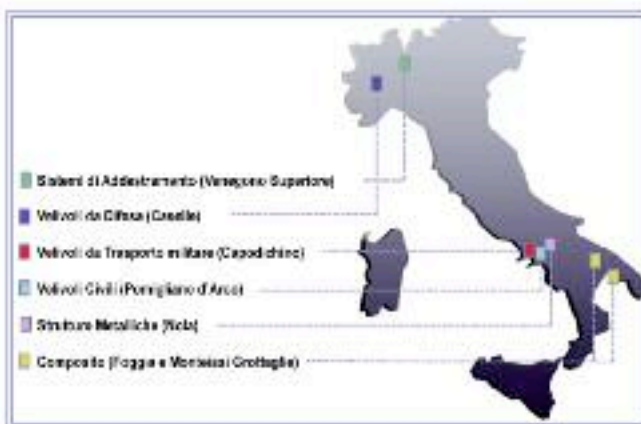
Dal 1° gennaio 2012 Alenia Aeronautica, Alenia Aermacchi e Alenia Sia, società del Settore Aeronautico di Finmeccanica, si sono fuse in un'unica azienda, con il nome di Alenia Aermacchi. L'integrazione consente di implementare le sinergie industriali, realizzando rilevanti economie di scala, sia sotto il profilo dei processi sia per quanto riguarda i prodotti, permettendo al comparto dell'ala fissa di Finmeccanica di mantenere una capacità sistemistica completa per lo sviluppo, integrazione, produzione e supporto per l'intera vita operativa di velivoli civili e militari.

Il nuovo marchio raccoglie uno straordinario patrimonio di conoscenze, di tecnologie, di esperienze, rappresentato da quasi 20.000 aerei progettati, costruiti e gestiti da aziende che hanno scritto la centenaria storia dell'industria aeronautica italiana, quali Aeritalia, Fiat Aviazione, Macchi, Romeo e SIAI Marchetti.



La nuova organizzazione esalta il concetto di "centralità della fabbrica" con una ridefinizione della missione dei siti aziendali che permetterà di efficientare l'impiego delle risorse e di garantire adeguata massa critica, flessibilità e prontezza nella risposta alle richieste del mercato e dei clienti.

La sede legale della nuova società è Venegono Superiore, affiancata da due sedi operative (Pomigliano d'Arco per le attività civili e Torino per l'area militare) che saranno il baricentro di attività industriali omogenee articolate su sei **Centri Integrati di Produzione**.



La SICAMB S.p.A. è stata fondata nel 1975 con la partecipazione della Martin Baker Aircraft Co. Ltd., con lo scopo principale di produrre e revisionare i seggiolini eiettabili Martin-Baker e di costruire sottocomplessivi maggiori per velivoli civili e militari.

### Attività e Prodotti:

Ricerca, sviluppo e produzione, su licenza Martin-Baker, di seggiolini eiettabili per velivoli militari (più di 1200 seggiolini prodotti). Ricerca e sviluppo di sistemi anticrash. Produzione di seggiolini crashworthy per elicotteri. Produzione di complessivi strutturali per velivoli militari quali: MB339, AMX, ATL2, C27J. Progettazione, sviluppo e costruzione di importanti complessivi strutturali per velivoli civili quali: 737 Auxiliary box, A380 Cargo doors, A380 Floor grid, A330 Cargo doors. Produzione di complessivi strutturali per velivoli civili quali: A109 Fusoliera, AIRBUS A380, AIRBUS A320, A300/310, ATR-42, EC135, FALCON 2000, BOEING 767 Cargo/Tanker. Progettazione e produzione degli inversori di spinta per FALCON 900EX e FALCON 2000, HAWKER 900, HAWKER 4000, CESSNA ENCORE. Produzione di Ruote e Freni per velivolo Eurofighter come workshare partner di Dunlop Aviation.

## *Nuovi vertici per Difesa, Marina e Aeronautica*

Giovedì 6 Dicembre, il Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro della Difesa - Ammiraglio Giampaolo Di Paola, ha designato i successori degli attuali Capi di Stato Maggiore della Difesa, della Marina e dell'Aeronautica. L'ammiraglio Luigi Binelli Mantelli, nato il 4 XII 1950 a Breno (BS) è nominato nuovo Capo di SMD. L'ammiraglio Giuseppe De Giorgi, napoletano, 59 anni, è nuovo Capo della Marina Militare, come suo padre, l'ammiraglio Gino De Giorgi, che fu Capo di SMM tra il 1973 ed il 1977. Per l'Aeronautica è stato nominato il Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa, che lascia l'incarico di Capo di Gabinetto del Ministro della Difesa, per subentrare al Generale Giuseppe Bernardis, al quale il Consiglio dei Ministri ha rivolto un vivo ringraziamento per l'impegno costantemente dimostrato.

**I**l Generale S.A. Pasquale Preziosa è nato a Bisceglie (BA) il 21 marzo 1953. Arruolato in A.M. nel 1971 con il corso "Marte III" dell'Accademia Aeronautica. Nel 1972 ha conseguito il brevetto di pilota d'aeroplano sul velivolo P-148 e nel 1976 di pilota militare sul velivolo G-91T. Dopo l'abilitazione sul velivolo F104 è assegnato, nel 1977, al 156° Gruppo del 36° Stormo in qualità di pilota caccia bombardiere. Al 36° Stormo ha comandato la 382<sup>a</sup> e la 384<sup>a</sup> squadriglia del 156° Gruppo. Ha frequentato la Scuola di Guerra Aerea (corso Normale, Superiore e Sicurezza Volo). Nel 1983 si è qualificato istruttore di volo sul velivolo Tornado presso la base inglese di Cottesmore. Dal 1985 all'agosto 1987 ha ricoperto l'incarico di Capo Ufficio Operazioni del 36° Stormo e, dall'agosto 1987 al settembre 1988, ha ricoperto l'incarico di Comandante del 156° Gruppo del 36° Stormo. Nel periodo luglio 1989 - gennaio 1992, ha svolto l'incarico di Aiutante di Volo e Capo Segreteria Particolare del Generale di S.A. Giorgio Santucci e del Generale di S.A. Adelchi Pillinini, entrambi Comandanti della 2<sup>a</sup> Regione Aerea. Promosso Colonnello nel dicembre 1991, è stato successivamente assegnato allo Stato Maggiore dell'Aeronautica in qualità di Capo della 2<sup>a</sup> Sezione dell'Ufficio Pianificazione Programmazione e Bilancio. Nel 1993 ha frequentato il "Defense Resources Management Corse" negli Stati Uniti d'America. **Dal 12 settembre 1994 al 9 settembre 1996, è stato Comandante del 36° Stormo.** Dal settembre 1996 al settembre 1998 ha ricoperto importanti incarichi presso lo SMA. Dall'ottobre 1998 all'agosto 1999 ha frequentato la 50<sup>a</sup> Sessione dello IASD. Il 1° gennaio 1999 è stato promosso Generale di Brigata Aerea e, dal 23 agosto 1999 al 3 dicembre 2001, ha ricoperto l'incarico di Capo dell'Ufficio del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronau-



tica Militare. Il 4 dicembre 2001 ha assunto l'incarico di Vice Capo Reparto del III Reparto dello SMA e, nel periodo 15 giugno 2002 - 30 luglio 2002, ha operato presso la cellula di risposta "Enduring Freedom" in Tampa (USA) con l'incarico di Italian Senior National Representative. Il 30 agosto 2003 ha assunto l'incarico di Addetto per la Difesa e la Cooperazione per la Difesa in Washington D.C.. Il 1° gennaio 2005 è stato promosso al grado di Generale di Divisione Aerea. Dall'11 settembre 2006 al 14 febbraio 2008, ha ricoperto l'incarico di Capo Ufficio Generale Pianificazione Programmazione e Bilancio dello Stato Maggiore Difesa. Dal 15 febbraio 2008 al 4 ottobre 2009, ha ricoperto l'incarico di Capo del III Reparto dello Stato Maggiore Difesa. Il 22 giugno 2009 è stato promosso Generale di Squadra Aerea. Dal 5 ottobre 2009 è a disposizione del Capo di Stato Maggiore AM per incarichi particolari. **Dal 21 aprile 2010 al 5 dicembre 2011, ha ricoperto l'incarico di Comandante delle Scuole AM/3<sup>a</sup> Regione Aerea.** Dal 6 dicembre 2011 ha assunto l'incarico di Capo di Gabinetto del Ministro della Difesa. Ha al suo attivo oltre 2.300 ore di volo, partecipando alle operazioni aeree in Bosnia sul velivolo Tornado. Il Gen. Preziosa è insignito dell'onorificenza di Commendatore dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana, della Medaglia Mauriziana al merito di dieci lustri di carriera militare, della Medaglia Aeronautica d'Oro di lunga navigazione, della Croce di Anzianità di Servizio, della Medaglia NATO per il servizio prestato nella ex-Yugoslavia e nel Kosovo, Medaglia Legion of Merit conferita dal Presidente degli Stati Uniti d'America, della Medaglia d'Oro delle Aquile, di Primo Grado, della Repubblica di Albania. È laureato in Scienze Diplomatiche Internazionali e in Scienze Aeronautiche.

## Workshop per Ufficiali addetti alla Pubblica Informazione

13/12/2012 - L'evento è stato organizzato dall'Ufficio Pubblica Informazione del Capo di Stato Maggiore con lo scopo di consentire lo scambio di idee e di informazioni sui temi attuali e sulle prospettive delle relazioni tra la Forza Armata e i media. All'incontro hanno preso parte circa 70 Ufficiali provenienti dagli Enti di Forza Armata presenti sull'intero territorio nazionale. Il lavoro si è aperto con il saluto di benvenuto del Capo Ufficio Generale dell'Ufficio



Generale del Capo di SMA, Generale di Brigata Aerea Roberto Comelli, che ha introdotto il responsabile della comunicazione strategica presso la NATO, Mr. Mark Laity. Nel suo intervento, Mr. Laity, ha evidenziato l'importanza della Comunicazione Strategica nella gestione delle crisi internazionali e nei conflitti armati. In particolare, il responsabile della comunicazione strategica della NATO ha sottolineato che tale è l'importanza delle informazioni per il successo di una missione che, a volte, le politiche e le azioni devono essere adattati per rispondere alle esigenze della comunicazione strategica.

Al workshop è intervenuto il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Giuseppe Bernardis, che ha dichiarato: "mi fa piacere salutarvi [...] perchè ritengo sia importante che anch'io sottolinei quello che voi fate e la pesante relazione che c'è, soprattutto in questo periodo qui, fra l'attività della PI e la resa dell'attività dell'Aeronautica Militare".

Il Capo di SMA ha poi sottolineato che in periodi difficili come questo, "l'attività della Pubblica Informazione [...] abbia un significato molto più importante di quello che poteva avere una volta. Una volta era tutto più semplice, potevamo anche evitare di relazionarci con l'esterno [...] ora abbiamo una situazione cri-

*tica e [...] quando si vive un momento difficile le interrelazioni fra varie categorie, fra varie attività, fra vari aspetti della società hanno bisogno di essere molto più esplicite, molto più conosciute, conosciute nella maniera vera. Per noi vale ancora di più questo, noi nel momento attuale, critico dal punto di vista delle risorse e finanziario, veniamo spesso percepiti come dei sottrattori di risorse e voi siete degli strumenti indispensabili per far capire che questo non è. Dovete riuscire a far capire che noi non siamo sottrattori di risorse ma siamo moltiplicatori di risorse perchè lavoriamo per la comunità. Lavorare per la comunità significa migliorare le attività della comunità, significa portare dei benefici, significa anche far partire nei vari settori delle attività che sono prodromiche per avere un sistema più efficiente, un sistema che cresce [...] che non sia statico, introverso". Il Generale Bernardis, infine, ha ricordato l'importanza di "adeguarsi costantemente ai tempi" al fine costituire "un'entità coesa che sia costantemente pronta a reagire a richieste, impressioni, opinioni [...]"*

Successivamente, il Capo di SMA ha consegnato il premio "Il comunicatore dell'anno 2012" al Luogotenente Ivano Car, addetto stampa del Distaccamento aeroportuale di Elmas (CA), per il fattivo contributo fornito nella gestione dei rapporti con media locali. Durante l'evento, sono intervenuti anche il Colonnello Giovanni Bocci, Presidente del COCER, per un aggiornamento sulle recenti iniziative della Rappresentanza Militare, il Generale di Brigata Aerea Claudio Salerno, Capo del V Reparto SMA, che ha illustrato il ruolo della comunicazione interna ed esterna della Forza Armata, e il Generale di Brigata Aerea Nicola Lanza De Cristoforis, Capo del I Reparto SMA, che ha fornito una panoramica sui recenti provvedimenti legislativi in materia di ordinamento e personale.

*(Fonte: Ufficio P. I. - Aeronautica Militare)*





## Onorificenze al merito della Croce Rossa Italiana

**I**l 14 novembre 2012 si è svolta a Roma, alle ore 10.30, presso la Sala Palasciano del Comitato Centrale della Croce Rossa Italiana, la cerimonia di consegna delle onorificenze al Merito della Croce Rossa Italiana.



L'evento è stato introdotto dalla proiezione di un filmato sulle origini, la storia e le attività della Croce Rossa Italiana e seguito nell'ordine dalle allocuzioni dell'Ispe-trice Nazionale delle Infermiere Volontarie, Sorella Mi-la Brachetti Peretti, dell'Ispe-ttore Nazionale del Corpo Militare CRI, Maggiore Generale Gabriele Lupini, e del Commissario Straordinario CRI, avvocato Francesco Rocca. Sono stati quindi consegnati riconoscimenti ad importanti personalità legate all'Associazione, a vertici militari e figure istituzionali fra i quali l'On. Guido Cro-setto, l'On. Gianni Letta, il Dott. Guido Bertolaso, il Gen. Isp. Capo CSA **Antonio Tricarico**, il Gen. CA dei Carabinieri Tullio del Sette, la Dottoressa Luisa Riccar-di, il Gen. Alberto Morichetti Franchi (Medaglia d'Oro alla memoria).

La Medaglia d'oro per il Gen. Tricarico ha la seguente motivazione: *“Ufficiale Generale del Corpo Sanitario Aeronautico nel quotidiano svolgimento del suo lavoro ha dimostrato un particolare senso di attaccamento alla CRI contribuendo significativamente al raggiungimento di importanti traguardi sia formativi che operativi del Corpo Militare della CRI, evidenziando anche profondi ideali umanitari sempre in linea con i Principi fondamentali del Movimento di Croce Rossa e Mezzaluna Rossa”.*

Al Generale Antonio Tricarico la Presidenza ANUA, onorata di annoverarlo fra i propri associati, rivolge vivissime congratulazioni per il meritato pubblico riconoscimento.

## 37° Stormo: primo allarme con F-2000 a Trapani

**M**ercoledì 12 dicembre la sirena d'allarme del 37° Stormo è tornata a suonare ed una coppia di caccia del 18° Gruppo è decollata per l'intercettazione di una possibile minaccia alla sicurezza del Paese. È stata questa la cornice operativa che ha visto i “Brandy” del 37° Stormo, al comando di velivoli F-2000 assegnati al Reparto lo scorso 18 ottobre, riprendere un'attività reale.

Da ora il 37° Stormo, base operativa avanzata nazionale, concorrerà ad assicurare il controllo e la tutela della difesa aerea del Paese, in supporto e come back-up ai due stormi dell'Aeronautica Militare (A.M.) - il 4° ed il 36° Stormo, rispettivamente di stanza a Grosseto e Gioia del Colle (BA) - che già garantiscono il Servizio di Sorveglianza dello Spazio Aereo Nazionale e NATO. Ciò, al fine di rispondere prontamente, ove necessario, alle più impegnative attività di mantenimento della pace e della sicurezza nel bacino del Mediterraneo.



## *Avvicendamento alla Presidenza del Centro Alti Studi Difesa*

**R**oma, 11 gen. 2013. Presso la storica sede di Palazzo Salviati, il Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale Bia-  
gio Abrate, alla presenza del Sottosegretario di Stato alla Difesa, Dr. Filippo Milone, ha partecipato alla cerimonia  
di avvicendamento del Presidente del Centro Alti Studi della Difesa (CASD) tra il Generale di Squadra Aerea Ora-  
zio Stefano Panato e l'Ammiraglio di Squadra Rinaldo Veri. Il discorso di commiato del Generale di Squadra Aerea Panato  
ha destato particolare commozione poiché nello stesso giorno, oltre a cedere la Presidenza del CASD, lascia il servizio atti-  
vo dopo quarantatré anni di brillante carriera. Il subentrante, Ammiraglio di Squadra Veri, si è detto onorato del prestigio-  
so incarico, pur conscio delle alte responsabilità da esso derivanti. Il Generale Abrate ed il Dr. Milone, nei rispettivi inter-  
venti, hanno poi evidenziato l'operato ec-  
cellente del Generale Panato e sottolinea-  
to come il curriculum dell'Ammiraglio  
Veri sia di grandissimo spessore profes-  
sionale e costituisca garanzia di successo.



Il Centro Alti Studi per la Difesa, massi-  
mo organismo interforze nel campo della  
formazione avanzata, degli studi e ricerche  
riguardanti la difesa e la sicurezza naziona-  
le ed internazionale, si pone come polo di  
studio, riflessione, scambio di esperienze  
ed integrazione tra grandi sistemi organiz-  
zativi. Basti pensare che nell'ultimo anno  
accademico, tra i 252 frequentatori ben 52  
provengono da 32 Paesi diversi. A suggello  
del passaggio di consegne il Presidente  
uscente ha consegnato il distintivo del  
CASD al suo successore.

Il Centro Alti Studi per la Difesa, massi-  
mo organismo interforze nel campo della  
formazione avanzata, degli studi e ricerche  
riguardanti la difesa e la sicurezza naziona-  
le ed internazionale, si pone come polo di  
studio, riflessione, scambio di esperienze  
ed integrazione tra grandi sistemi organiz-  
zativi. Basti pensare che nell'ultimo anno  
accademico, tra i 252 frequentatori ben 52  
provengono da 32 Paesi diversi. A suggello  
del passaggio di consegne il Presidente  
uscente ha consegnato il distintivo del  
CASD al suo successore.

*Un sogno a portata di mano....*

*....un sogno che può diventare realtà!!!*

**I**l C.P.C.M., **Centro Preparazione Concorsi Militari**, grazie all'esperienza di chi lo dirige e grazie anche alle persone  
che ogni giorno si adoperano per realizzare il sogno di tan-  
ti giovani, può fare molto per tutti coloro che hanno voglia  
di dare un senso alla propria vita, ma che siano disposti, anche  
e soprattutto, a lavorare molto, a sacrificarsi, a rinunciare...Sì,  
perché una Carriera Militare comporta anche delle rinunce,  
dei sacrifici, tanto lavoro ma anche.... tante soddisfazioni, una  
sicurezza economica, la possibilità di conoscere un mondo di-  
verso e far parte di una realtà entusiasmante!

Il Centro offre ai suoi iscritti la possibilità di avere attraverso do-  
centi qualificati, il contributo formativo di esperti di ogni Arma,  
un'ottima organizzazione di iter didattici in un ambiente familia-  
re ed amichevole, un'eccellente preparazione e formazione, indispensa-  
bile per superare ciascun tipo di concorso.

# La "Casa dell'Aviatore Senior"

Nel precedente numero del Corriere abbiamo dato notizia della grande opportunità che ci si presenta per realizzare in tempi rapidissimi quella che abbiamo deciso avrà la denominazione definitiva di "Casa dell'Aviatore Senior". Rammenterete che la "Casa" verrebbe realizzata a cura e spese dei due imprenditori che abbiamo contattato e che già hanno al loro attivo la costruzione e l'esercizio di due case di riposo in Faleria e in Montalto di Castro in provincia di Viterbo. Quella che ci interessa verrà realizzata in Viterbo a pochissima distanza dal centro storico.



Palazzo dei Papi a Viterbo

Come già evidenziato in precedenza, da parte dei soci interessati non vi sarà alcun esborso di denaro se non il pagamento della retta mensile una volta occupata la propria residenza. Veniva richiesta dai nostri interlocutori la formalizzazione della prenotazione e la sottoscrizione avanti a due testimoni dell'impegno - avente anche valore di obbligazione pecuniaria - di occupare appena pronta l'unità della tipologia richiesta, personalmente o da parte di parenti e/o affini.

Dopo la pubblicazione abbiamo ricevuto numerose telefonate di soci interessati all'iniziativa, ritenuta particolarmente appetibile proprio per la sua articolazione, per la concettualità di base, per l'assenza di un obbligo di esborso di denaro e maggiormente per il fatto che non vi sono implicazioni successive. Alcuni soci però hanno manifestato qualche perplessità in ordine al tipo d'impegno avente valore irrevocabile e pecuniario da formalizzare.

Queste perplessità ci hanno indotto a riprendere contatto con il presidente della fondazione che gestisce le case già in attività (ma che è anche colui il quale con la sua impresa eseguirà i lavori di ristrutturazione di uno dei due immobili visionati dal Gruppo di Progetto) per ottenere un'ulteriore facilitazione ai fini della realizzazione di questa nuova casa. Ne è scaturito, dopo un cordiale colloquio ed una forte propensione a favorirci al massimo grado, una concessione migliorativa e che a tal punto ci induce a stringere con la massima rapidità l'accordo con la nostra controparte: abbiamo ottenuto che la formalizzazione dell'impegno impegno non ha assolutamente carattere tassativo e quindi può essere disdettato in qualsiasi momento. È ovvio però che esso poggia particolarmente su un aspetto morale e di correttezza, stante che la fondazione che darà corpo alla struttura ospitativa sosterrà delle spese di non poco conto. È pur vero che la cennata fondazione non avrebbe successivamente problemi a fare occupare le unità da altri che ne hanno o avranno necessità, ma è anche vero che perderebbe valore per intero l'iniziativa in quanto verrebbero a mescolarsi estranei con i "veterani" interessati dell'Arma.

Rammentiamo che la struttura verrà approntata per quaranta ospiti. È palese quindi che se i primi quaranta interessati, in via diretta o per propri parenti, successivamente alla realizzazione dell'opera confermeranno la loro prenotazione potranno prendere possesso del monolocale o bilocale prenotato contemporaneamente alla fine dei lavori di ristrutturazione dell'immobile.

Per riassumere in un quadro sintetico questa - a tal punto - veramente irrinunciabile opportunità e facendo rinvio per maggiori dettagli a quanto già riportato sull'articolo del n.10-12/2012, si tengano presenti i punti nodali dell'iniziativa:

Per riassumere in un quadro sintetico questa - a tal punto - veramente irrinunciabile opportunità e facendo rinvio per maggiori dettagli a quanto già riportato sull'articolo del n.10-12/2012, si tengano presenti i punti nodali dell'iniziativa:

presenti i punti nodali dell'iniziativa:

- struttura basata sull'assoluta intercomunicabilità e socializzazione dell'anziano. Nella struttura hanno prevalenza le parti di fruizione comune;
- tempi di realizzazione dai 5 agli 8 mesi dall'inizio lavori;
- funzionalità dei servizi immediata sia per persone totalmente autosufficienti che per quelle che lo sono parzialmente o affatto;
- rette mensili da €1.600 - 1.700 a persona o più a seconda del tipo di sistemazione e dell'autosufficienza o meno dell'ospite;
- non è previsto alcun esborso di denaro, non ci sarà proprietà del bene in uso, si pagherà unicamente una retta mensile anticipata comprensiva di vitto al momento dell'ingresso nella Casa;
- un eventuale ripensamento o disdetta della prenotazione non comporterà alcun obbligo pecuniario né di altro genere per il socio.

Adesso attendiamo le prenotazioni degli interessati che potranno inviare anche attraverso una semplice comunicazione scritta, specificando in apertura di lettera che la loro prenotazione è senza impegno ed indicando i seguenti dati:

- nome e cognome dell'ospite, sia che si tratti del socio o di un suo parente, specificando se è totalmente o parzialmente autosufficiente o affatto;
- indirizzo completo e recapiti telefonici ed eventuale indirizzo di posta elettronica;
- qualora si tratti di un parente, anche il nome e cognome, indirizzo e recapiti telefonici della persona oltre al socio cui rivolgersi in caso di necessità;
- tipologia della sistemazione, se si desidera camera doppia con letto matrimoniale oppure con due letti, se camera singola oppure se si vuole un bilocale.

Per chi non ha voglia di scrivere, potrà richiedere il modulo predisposto per l'occorrenza in cui dovrà limitarsi a barrare le caselle delle opzioni prescelte.

Antonino Di Vincenzo

## JASPER MASKELYNE

### *Il mago della guerra: la magia inganna e cattura*

di Angelo Pagliuca

**T**ra le tante vicende che hanno caratterizzato la II Guerra Mondiale, mi è capitato di leggere un articolo sul personaggio in titolo la cui storia credo valga la pena di raccontare, ma prima ritengo necessaria una premessa “dottrinale”, che potrebbe essere intitolata *la magia inganna e cattura*, per la cui elaborazione mi sono avvalso della consulenza di un caro amico, appassionato e profondo conoscitore del rapporto tra scienza e illusionismo.

Tutti noi scuotiamo la testa increduli quando, assistendo ad uno spettacolo di un prestigiatore, una moneta sembra sbucare dal nulla, quando la carta giusta è misteriosamente pescata dal mazzo, quando l'assistente del mago scompare sotto i nostri occhi. Ovviamente la magia non esiste, dunque come funziona il trucco? È una domanda a cui neuroscienziati come Stephen Macknik e Susana Martinez-Conde stanno tentando di dare una risposta, inaugurando un nuovo ramo della ricerca cognitiva battezzato “neuromagia”.

Il loro libro “*I trucchi della mente*” è una mescolanza avvincente di scienza e magia. Gli autori ci mostrano in che modo la comprensione della miriade di modi in cui il cervello è ingannato dalla magia può risolvere alcuni dei misteri che circondano il funzionamento della mente. I maghi e gli illusionisti usano il potere della nostra mente contro di noi. Quel che vediamo, ascoltiamo e sentiamo è basato su quel che ci aspettiamo di vedere, ascoltare o sentire in base alle nostre esperienze e ai nostri ricordi. Quando queste aspettative sono violate il cervello ci mette più tempo a processare i dati o la nostra attenzione si concentra sulla violazione.

Un inaspettato “trucco” sembra esserci anche nel dipinto più famoso del mondo, la *Gioconda* di Leonardo da Vinci. La sua inafferrabile espressione enigmatica è stata svelata dalla scienziata Margaret Livingstone, proprio utilizzando una specifica caratteristica del sistema visivo umano. La parte centrale, dove c'è la fovea, percepisce i dettagli, mentre la parte periferica percepisce gli aspetti più grossolani, come i mo-



vimenti e le ombre. Così, quando si fissa la bocca della Gioconda, dato che si utilizza la fovea, viene percepita la linea dritta delle labbra e l'aspetto è serio; quando si guarda il viso nella sua interezza, vengono meglio percepite le ombre, che Leonardo ha sapientemente disegnato come si disporrebbero in un viso sorridente, e allora Monna Lisa cambia espressione. Nel complesso se ne ricava una sensazione di strana ambiguità, che è una delle caratteristiche più famose del quadro.

Tornando agli illusionisti, il loro successo dipende dall'abilità di distogliere la nostra attenzione dai loro metodi. I più grandi tra loro, attraverso innumerevoli ore di pratica, manipolano la nostra attenzione, la nostra memoria e le nostre deduzioni logiche, serven-

dosì di una sconcertante combinazione di metodi visivi, uditivi e tattili.

Senza dimenticare le raffinate tecnologie, fondamentali per la realizzazione di alcuni effetti illusori, la manipolazione dell'attenzione resta alla base di gran parte dell'illusionismo. Spiegano Macknik e Martinez-Conde. «Quando siamo concentrati su qualcosa è come se la nostra mente vi puntasse un faro e aggiungono ignoriamo in modo attivo qualsiasi altra cosa succeda all'esterno del fascio di luce proiettato dalla nostra attenzione e la nostra diventa una sorta di “visione tunnel”». Gli illusionisti sfruttano al massimo tale caratteristica del cervello». Infatti la loro abilità fondamentale sta nel portare le persone a concentrarsi sul punto della scena dove non succede niente di interessante, proprio per poter intanto fare le manipolazioni necessarie per il colpo a effetto finale, manipolazioni che in molti casi avvengono addirittura a velocità normale. Un interessante corollario di questo fenomeno riguarda un aspetto di cui oggi si parla molto: il multitasking, quell'abilità che diversi individui ritengono di avere, di riuscire a fare molte cose contemporaneamente, dividendo la propria attenzione, ma senza diminuirne la capacità. Secondo i succitati ricercatori il multitasking è un mito, perché in

realtà le ricerche effettuate avrebbero dimostrato che è impossibile prestare davvero la stessa attenzione a due compiti allo stesso momento.

Non sarebbe quindi possibile, per esempio, guidare e telefonare allo stesso tempo, anche se si è in viva voce. «Quando siete impegnati in una conversazione telefonica “abbassate il volume” delle parti visive del cervello», dicono. E sembra che i “maghi” sappiano molto bene che l’attenzione in realtà non può essere divisa mantenendola efficiente, così sono abilissimi nel dividere l’attenzione del pubblico rendendola debole e inefficiente e quindi manipolabile.

Possiamo ora finalmente parlare delle gesta di Jasper Maskelyne, che è stato definito il “*mago della guerra*” e che era sicuramente a conoscenza delle tante manipolazioni che si possono operare sulla mente umana. Prova ne è la storia che segue.

Il nostro personaggio proveniva da una famosa famiglia di maghi e illusionisti inglesi. Quando scoppiò la seconda guerra mondiale aveva 38 anni ed era all’apice della sua carriera; desiderando di fare la sua parte, pensava di mettere le sue conoscenze a disposizione dell’esercito, creando illusioni in grado di confondere il nemico.

All’inizio nessuno lo prendeva sul serio, ma, a causa delle a sua insistenza, vantando le grandi capacità che dimostrava sul palcoscenico, riuscì a farsi arruolare in una scuola per ufficiali addetti alle tecniche di mascheramento e mimetizzazione, già allora molto impiegate.

Si racconta che per impressionare un alto ufficiale in visita presso la scuola gli fece “vedere” la corazzata tedesca Admiral Graf Spee mentre risaliva tranquillamente il Tamigi.

Dopo questa prodezza fu trasferito in Egitto e gli fu messo a disposizione uno scombinato plotone composto da pittori, musicisti ed altri artisti, non impiegabili in altro modo. Questo gruppo e tutte le strutture che vennero da loro ideate e realizzate per fuorviare il nemico rimasero sempre coperte dalla massima segretezza.

Tra le “imprese” più importanti di Maskelyne, descritte nel libro di



Fisher David “*Il mago della guerra*” (Longanesi 2005), si cita lo “spostamento” del porto di Alessandria che avrebbe indotto i bombardieri italo-tedeschi a colpire per nove notti di fila un falso bersaglio, ottenuto riproducendo l’illuminazione in una zona deserta e facendo spegnere le luci della città vera. Fu artefice della “sparizione” del canale di Suez, obiettivo dei bombardieri tedeschi, posizionando grandi fotoelettriche che vennero accese contemporaneamente in modo da “accecare” i velivoli e consentire il passaggio di navi alleate. Costruì centinaia di carri armati di tela e cartone e finti cannoni che si muovevano, sparavano e lasciavano impronte credibili, che impiegò anche ad El Alamein nel 1942 per creare una grande illusione e depistare così il fuoco nemico.

Alla fine del libro sopra citato si afferma che gli eventi in esso descritti sono realmente accaduti. Tuttavia, secondo indagini recenti, tutta la storia sopra descritta sarebbe per la gran parte invenzione e il ruolo reale di Maskelyne fu molto marginale, probabilmente più legato a quello di intrattenitore delle truppe stanziate nel Nord-Africa.

Morì nel 1973, con seri problemi di alcool, solo e dimenticato, come spesso accade ad artisti famosi.

Gli incartamenti ufficiali su questa vicenda saranno resi pubblici dal governo britannico nel 2021. Forse solo allora si conoscerà la verità su Jasper Maskelyne.



## LO SCANDALO DELLA FORZA CENTRIFUGA

**D**ire ad un pilota che la forza centrifuga non esiste può sembrare un'offesa al senso comune. E come potrebbe non esserlo dopo che per tanti anni giovanili si è tirato quotidianamente i suoi bei cinque o sei "g" facendo acrobazia o finta caccia o virate strettissime durante le quali la faccia si deformava, mentre la maschera dell'ossigeno gli tirava sul naso e le budella sembravano sprofondare verso poco nobili regioni del corpo. Senza contare il deflusso del sangue che, se non fosse stato per la tuta anti-gi, abbandonava volentieri le zone della testa per provocare quella visione prima rossa e poi, se proprio insistevi come un dannato nella tirata, financo nera.

Oltretutto c'erano fior di manuali a confermarlo. E come



*Due Tornado in virata*

no? Magari manuali "tecnologici", ma pur sempre manuali. Guardare per credere al Capitolo "Virata stabilizzata": si trovava puntualmente disegnato un diagramma delle forze in cui "forza centripeta" e "forza centrifuga" si bilanciavano in perfetto equilibrio e in perfetta armonia.

E allora, come è possibile che i testi della Fisica Classica (quelli seri) insegnino nelle Università di tutto il mondo che la "forza centrifuga" non esiste, chiamandola ufficialmente "forza virtuale" o "pseudoforza"? Ve ne chiederete pure la ragione, dico io. E per questo che, adesso che siamo vecchi pensionati e che non giochiamo più a fare "Joe, il pilota", mi sono messo in testa di raccontarvi come stanno le cose. Senza che vi incazziate, come mi è capitato già di vedere in un

sondaggio preliminare mentre preparavo queste note, ricevendo risposte del tipo: < Ah, Bedè, ma che me stai a dì... E moh, tutti 'sti "g" che ho tirato in vita mia erano soltanto illusione? E bravo te!>.

Lo so che è dura mettersi contro queste diffuse opinioni aviatorie, ma sono qui per provarci, se mi state a sentire. Cominciamo col dire che la definizione di accelerazione è che essa è "una variazione vettoriale della velocità" così che risulterà subito chiaro che l'accelerazione ha, in genere, due componenti una tangenziale (che si rende visibile nel tachimetro) e una centripeta verso l'interno della curva che, nel caso di un automobile, si rende manifesta tramite lo stridio delle ruote sull'asfalto.

Così si capirà che, anche se manteniamo il tachimetro costante, ma variamo la sola direzione del vettore velocità, la differenza tra due vettori velocità in momenti successivi non sarà zero anche se i vettori sono uguali di modulo. Questo è proprio ciò che capita nel moto circolare uniforme (che avete studiato a scuola) dove si cammina sempre alla stessa velocità, ma si è sottoposti a una differenza tra i vettori velocità diversa da zero. Insomma, nel campo vettoriale, che vi piaccia o no, bisogna adattarsi all'idea che, per esempio, "due meno due non fa zero" come accade invece nel mondo dell'Aritmetica. Ebbene, tale differenza tra i vettori velocità, misurata in un certo intervallo di tempo, è quella che chiamiamo legittimamente accelerazione centripeta e che costringe

il vettore velocità a curvare verso l'interno della curva.

Naturalmente accelerazione centripeta significa subito forza centripeta non appena si sia moltiplicata tale accelerazione per la massa del corpo in questione. Sono peraltro sicuro che fin qui abbiamo scoperto l'acqua calda.

Tanto per fare i sapientoni, varrà la pena di ricordare che la parola centripeta proviene dal greco PETOS (che non significa quella cosa flatulenta e schifosa che avevate in mente, ma semplicemente "verso qualcosa") e CENTROS, cioè "verso il centro". Della curva, ovviamente.

Dove applichiamo questa forza centripeta? Al baricentro di un aeroplano, per esempio. O a quello di un automobile che sta facendo una curva a velocità costante.

Per capirci, approfittiamo dell'automobile. Immaginate di avere sulla mensola piatta posteriore una pallina. Dove pensate che finisca durante la curva? I fautori della "forza centrifuga" risponderanno che la pallina è "spinta" verso l'esterno della curva. Ma voi, se fate l'esperimento con cura, vedrete chiaramente che, mentre voi curvate, la pallina va rigorosamente dritta, dimostrando che nulla e nessuno spinge la pallina verso l'esterno della curva come dovrebbe fare invece la "vostra forza centrifuga" se esistesse. È un esperimento che potete fare in qualsiasi momento, anzi secondo me è una cosa che sapevate già benissimo senza che venissi io a pontificare. E allora? Dove sta quella benedetta forza centrifuga che negli anni di Reparto mi ha fatto venire le emorroidi? Scandaloso che possa apparire, bisogna riconoscere che tale forza non c'è, non esiste e non agisce.

La questione è invece che, mentre l'aereo rigido ubbidisce rigorosamente alla forza centripeta, le vostre budella e il vostro sangue, non altrettanto rigidi, "restano indietro", per così dire e "sembrano spinti" dall'altra parte, cioè verso l'esterno della curva. Ma sarebbe più giusto dire che "vanno di meno" verso l'interno della curva di quanto non faccia l'aereo stesso.

Così questo è ciò che sul caccia ci dava la goduriosa sensazione del "g" verso l'esterno, cioè nel nostro caso quel gusto di essere premuti "contro il seggiolino".

Che poi anche quella era una bugia. Voglio dire quella di pensare di essere spinti "verso l'esterno". Vuoi verificarlo? Bravo! Prendi una corda e legaci un peso all'estremità, poi falla girare sopra la tua testa. Ad un certo punto, molla la fune di colpo.

Da che parte credi che parta il peso? Se guardi bene, vedrai che parte lungo la direzione della retta tangente alla circonferenza che stavi descrivendo (e non certo nella direzione della tua fantomatica forza centrifuga). Proprio nel rispetto del Primo Principio della Dinamica, secondo il quale un

corpo va dritto per la sua strada fin che nessuno gli da fastidio. Così adesso forse ti sei convinto. E bravo Bedeschi, ti verrà da dire! E tutto quello che ci hanno insegnato circa la "virata stabilizzata"? Erano tutte fesserie? Beh, in qualche modo sì. O, più semplicemente, era un modo convenuto per spiegare a chi sta seduto sull'aereo durante la virata quello che accadeva attorno a lui. Una sorta di contentino per chi, muovendosi dentro un sistema accelerato, non ha voce in capitolo per giudicare e misurare i fenomeni naturali. Così ti hanno fatto credere che "forza centrifuga" e forza centripeta" siano in equilibrio, prendendoti in qualche modo in giro per tutta la tua vita di aviatore.

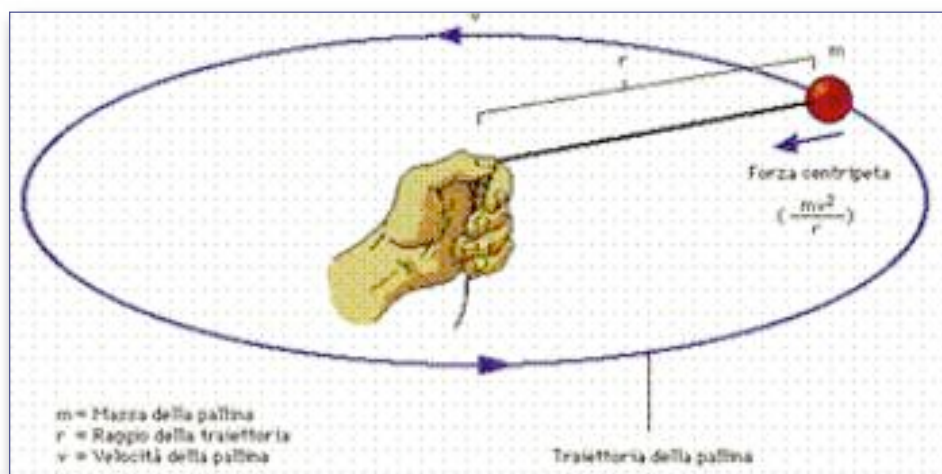
E giustificando tale condizione col Terzo Principio della Dinamica, secondo il quale ad ogni azione corrisponde una reazione uguale e contraria. Il Terzo Principio della Dinamica! Una delle cose più difficili da interpretare! Perché, rifletti un momento: se davvero ad ogni azione corrispondesse un'azione uguale e contraria, allora tutte le forze dell'Universo si annullerebbero a vicenda e non vi sarebbe più "divenire". Come vedi, anche lì bisognerebbe ragionarci nel modo giusto. Ho dimenticato di dire che la Fisica e la Meccanica si fanno misurando i fenomeni da un Sistema di Riferimento inerziale, cioè non accelerato, che significa "o fermo o che si muove di moto rettilineo uniforme". *Capisci anche tu* che il pilota, che sta seduto su un sistema accelerato, per il solo fatto di essere in virata, non ha voce in capitolo. Quello che lui vede da dentro è fallace, illusorio, virtuale appunto, come la "forza centrifuga".

Se poi vogliamo ampliare il discorso, allora bisogna ricordare che c'è un'altra Fisica che guarda e misura dai Sistemi di Riferimento accelerati e non inerziali. Ma questa è quella Fisica che si è inventata Einstein nella sua Relatività, nel tentativo di conciliare Forze Elettromagnetiche e Forze Gravitazionali, Relatività con Quantistica. Un discorso assai diverso da quello che stiamo facendo che riguarda le altissime velocità e le dimensioni sub-atomiche. Non credo proprio

che i nostri aeroplani, per quanto a noi sembrassero volare veloci come le Comete del Cielo, rientrino in questo campo. Del quale, ti assicuro, mi piacerebbe parlarne in un prossimo appuntamento.

Lo so che quello che abbiamo detto può apparire scandaloso. Ma che vuoi farci? Lo sai anche tu, il mondo della Scienza vive e si alimenta dei suoi stessi scandali. In fin dei conti questo è il suo immenso, inesauribile fascino.

*Sergio Bedeschi*



# Missione Libia 2011

## *Il contributo dell'Aeronautica Militare*

**M**ercoledì 28 Novembre 2012, alla Casa dell'Aviatore in Roma, è stato presentato il libro "Missione Libia 2011 - Il Contributo dell'Aeronautica Militare", edito dall'Aeronautica Militare - Edizione Rivista Aeronautica.

All'evento è intervenuto il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Giuseppe Bernardis che ha evidenziato il fondamentale contributo fornito dall'Aeronautica Militare, insieme alle altre FF.AA. e partner internazionali, ai fini del successo dell'operazione militare in Libia. "Gli anni Novanta hanno aperto una nuova era per l'Aeronautica Militare", ha esordito il Generale Bernardis, ricordando la partecipazione dell'A.M. alle ope-



razioni di guerra nel Golfo prima, e poi in Bosnia, in Kosovo, in Iraq, fino al recente conflitto in Libia, che ha coinvolto tutte le componenti della Forza Armata in un'attività intensissima, sia per quanto riguarda le operazioni aeree, sia per il supporto logistico fornito agli assetti stranieri rischierati. "Il libro *Missione Libia 2011 - Il contributo dell'Aeronautica Militare* - ha quindi sottolineato il Generale Bernardis - *risponde alla esigenza storica di far riconoscere quello che la Forza Armata ha fatto in sette mesi di attività in Libia, esigenza fortemente sentita da tutti quelli che hanno operato nel settore*".

Una preziosa testimonianza dell'impegno operativo sostenuto dall'Aeronautica Militare in sette mesi di attività, cui si è aggiunta, nel corso della discussione, l'analisi squisitamente politico/strategica del conflitto del Generale di Squadra Aerea Paolo Magro, che della Libia aveva seguito le vicende quale Capo del 3° Reparto dello Stato Maggiore della Difesa, e quella del Colonnello Mauro Gabetta, Comandante del 37° Stormo di Trapani, punto focale per la condotta delle operazioni. "Massima energia e unicità d'intenti di tutte le forze aeree, racchiuse in un'unica capacità operativa, alta professionalità al fine di affrontare con consapevolezza l'impegno e le varie situazioni nel massimo rispetto delle procedure nell'ambito della Coalizione". "Questi - ha dichiarato il Col. Gabetta nel suo intervento - sono stati gli elementi vincenti che hanno consentito il successo dell'operazione".



*F16 del 37° Stormo nei primi assetti italiani in "Odyssey Dawn"*

Foto ANSA:

- bombardamenti NATO su Tripoli;
- luogo dove si era nascosto Gheddafi dopo il bombardamento del suo convoglio.



# La tappa di BOLAMA nella Crociera Italia - Brasile 1930/1931: Una notte particolare per Italo Balbo (ricognizione storica di Guglielmo Canham)

**N**on è mia intenzione rifare la storia della prima crociera atlantica di Balbo. Tutti ne conoscono a memoria preparazione, svolgimento e risultati; Balbo è ormai un'ombra evanescente di un'epopea lontana. Mi pare utile, però, fare un cenno a Bolama, alla notte delle decisioni e dell'ardimento coerente, e tributare un commosso ricordo a Balbo ed ai suoi valorosi equipaggi.



Da qualche tempo, il professor Filippo Eredia è a Bolama con una miriade di strumenti. Egli è il direttore dell'ufficio presagi di Roma ed un'autorità nella scienza delle previsioni meteorologiche, anche se il termine "presagi" fa pensare più ad un'arte divinatoria che ad induzioni rigorosamente scientifiche. In base ai dati trasmessi da tutte le stazioni meteorologiche dell'area e da quelli che riceve da alcune unità navali

dislocate in Atlantico, egli può pronunciarsi sul tempo che farà nelle prossime ventiquattrore. Questo numero di ore costituisce il suo limite effettivo, ma la scienza del 1930 non è quella di oggi. Il professor Eredia studia il tempo che farà sulla rotta che, attraverso l'Atlantico, unisce Bolama a Porto Natal, in Brasile. Egli è uno degli elementi tra i più importanti che, nell'organizzazione della prima trasvolata atlantica di Balbo, è stato collocato nel punto cruciale affinché nulla venga affidato al caso. Ma, in effetti, in tutte le basi che sarebbero state interessate dalla formazione di quattordici idrovolanti, con grande anticipo sono stati inviati ufficiali di alto affidamento per assicurare i servizi prevedibili. Anche la Regia Marina fornisce un importante supporto all'impresa per il mantenimento dei contatti radio, per le segnalazioni e per l'assistenza in mare. Per le esigenze logistiche, invece, (es. alloggio degli equipaggi in aree non attrezzate) la Regia Aeronautica ha noleggiato i panfili AOSTA ed ALICE.

Come tutti ricordano, l'impresa ha inizio ad Orbetello il 17 Dicembre 1930 concludendosi a Rio de Janeiro il 15 Gennaio successivo.

Dal giorno di Natale, i velivoli sono "al gavitello" nella tristezza torbida della laguna di Bolama. Gli equipaggi hanno già dimenticato l'ardua prova del primo giorno di navigazione, quando, condizioni meteorologiche estreme hanno costretto una parte della formazione a divergere sullo scalo di emergenza di Puerto de Campos (Baleari) da dove sono ripartiti per ricongiungersi agli altri a Cartagena e per misurarsi poi sulle tratte da Cartagena a Kenitra, da Kenitra a Villa Cisneros e di là a Bolama.

Bolama è un approdo della Guinea Portoghese sull'estuario di due fiumi, una cupa laguna che le antistanti isole Bissagos

proteggono dalle vivaci onde dell'Atlantico. In avvicinamento, gli equipaggi hanno ammirato la lussureggiante foresta tropicale di Bolama e la grande laguna immersa in una luce opaca col suo aspetto di triste e desolante abbandono, dove la temperatura non si discosta dai trenta gradi all'ombra e l'aria è stagnante ed immota per giorni e giorni.

All'amaraggio della formazione, le tre unità navali italiane all'ancora hanno innalzato il gran pavese e sparato salve di saluto. La Patria, con i suoi valori e i suoi riti, è con loro, viva e presente. Nelle previsioni, la sosta a Bolama durerà una settimana, per il riposo degli equipaggi e per le attività tecniche necessarie prima di affrontare il difficilissimo decollo dalle acque stagnanti, in un'atmosfera calda, umida e buia.

Il professor Eredia studia carte e diagrammi, ma, intanto, il pensiero di Balbo e dei suoi più vicini collaboratori non si allontana dalle incognite del decollo. In effetti si tratta di decollare con 14 idrovolanti a pieno carico, in piena notte, senza vento, con temperature tropicali, su acque piatte, senza grandi segnalazioni luminose, per un volo di 3000 Km. La partenza, inizialmente stabilita per la notte del 3 Gennaio, di sera in sera viene postposta per il persistere del maltempo sull'Atlantico, mentre le ore dell'attesa sono consumate dagli equipaggi in snervante incertezza. Anche il pomeriggio del 5 trascorre così. La grande laguna è ormai piena di ombre e il vento non sussurra tra gli antichi alberi della foresta vicina. Solo i fiumi mormorano pigri tra le rive fangose. In un panorama umido ed immoto il sole è tramontato con una luce giallastra, viscida e pesante. Il cielo è gradualmente diventato duro ed ostile e trasmette una sensazione di gioco estremo.

Aleggia un senso di urgenza e Balbo deve decidere. Sulla base delle valutazioni fatte dai suoi più vicini collaboratori, il processo decisionale progredisce con costruttivo realismo e lucida competenza, ma anche con consapevole e coerente coraggio. Balbo non è un capo che viva tra l'estenuante oscillare delle decisioni difficili. La sera del 5 gennaio, il tempo a Bolama e sull'Atlantico non è cambiato, in particolare sulla prima parte della rotta dove insistono nubi e piovoschi. Il decollo ed il volo notturno non saranno favoriti dalla luna che, con quel tempo, rimane nascosta. E la presenza della luna era stata calcolata come un fattore certo. Non si potrà più contare sulla luce lunare a meno di ritardare l'ora del decollo, giungendo poi a Porto Natal di notte, con tutte le incognite di un evento non pianificato. Nè si può attendere ancora qualche giorno sperando che il tempo migliori: le unità navali di supporto sarebbero a corto di combustibile e dovrebbero necessariamente abbandonare la zona presidiata.

Scegliere un ulteriore ritardo, di ore o di giorni, non significa modificare i termini della crociera. Significa far fallire l'intera operazione, con riflessi negativi nella considerazione internazionale.

Di ora in ora giunge Eredia con i suoi scoraggianti bollettini ma Balbo ha deciso e lo comunica agli equipaggi all'ora di cena.

Alle dieci, su quattordici battellini, gli equipaggi vengono rimorchiati sulla linea dei gavitelli. Non si vede nulla: tutto sem-

# La tappa di BOLAMA nella Crociera Italia - Brasile 1930/1931: Una notte particolare per Italo Balbo (ricognizione storica di Guglielmo Canham)

bra morto sulla tetra distesa d'acqua. Salgono sugli idrovolanti. Soltanto le loro voci sono indizio di vita nel buio fondo. Balbo, Valle e Maddalena rimangono ancora a bordo dell'Alice, giocando a carte. Ogni tanto giunge un monotono bollettino di Eredia :



nessun miglioramento. Verso mezzanotte i tre salgono su di un motoscafo che li porterà sottobordo ai relativi idrovolanti. La notte è -plumbea. Una volta nuvolosa nega la luna e le stelle. La terra, il mare, il cielo non hanno orizzonte né confini visibili.

Motori in moto. Il loro rombo cancella sensazioni tristi. Gli interrogativi di natura idro-aerodinamica, che hanno tormentato i partecipanti all'impresa, stanno per avere una risposta. Una risposta forse differente da quella attesa, perché le condizioni sono peggiori di quelle pre-calcolate. a cominciare dalla mancanza della luna. In altre parole si tratta di gestire una realtà diversa di quella a cui si era preparati.

Gli idrovolanti corrono sull'acqua nera, nella notte buia, senza validi riferimenti luminosi. Sono sul "redan". Uno per volta decollano.

Un autore riporta la descrizione del difficile involo, come descritto dallo stesso Italo Balbo:

*"Tiriamo la cloche al petto: avverto il distacco dalla superficie marina, la più rapida corsa dell'idro nell'aria notturna. Bisogna tenere la cloche ferma con tutta la forza delle braccia e dare al volo, in questo momento drammatico, la massima velocità. Guai a guardare fuori della cabina verso il pelo dell'acqua. Guai a cercare l'orizzonte. La più piccola indecisione, l'attimo di incertezza, l'errore imponderabile, frutto del cieco istinto, vuol dire la perdita sicura*

*dell'apparecchio e della vita. Avanti, avanti dritto nel buio. Non appena ci stacciamo dall'acqua, mi affido alla precisione degli strumenti. Per venti minuti non vi è altro da fare: guadagnare quota e filare. Impossibile conoscere la quota del nostro volo se non sul*

*quadrante radionizzato del nostro altimetro: intorno a noi sono tenebre, cielo chiuso, aria cupa. Nessun punto di riferimento: possiamo essere alti nel cielo venti metri come duemila. Ma gli occhi nostri, fissi all'altimetro che funziona perfettamente, ci permettono di regolare il volo....."*

Ora l'impresa conta le proprie vittime: l'I-BOER, subito dopo il decollo precipita, causando la morte di tutto l'equipaggio. Un chiarore rossastro ne indica il punto di caduta. Lo I-RECA, ancora in corsa di decollo urta un qualcosa forse un tronco affiorante; uno scafo si incendia ed un motorista perde la vita. L'I-VALL non riesce a decollare. Ritorna sulla linea di partenza, scarica una certa quantità di carburante, ritenta con successo e dopo un accanito inseguimento, durato alcune ore, raggiunge la formazione.

Abbiamo premesso che questo scritto non vuole rievocare la crociera Italia-Brasile, ma solo rivivere il difficile momento di Bolama, quando il decidere o il non decidere faceva un'incalcolabile differenza.

Qualche giorno dopo l'arrivo a Rio de Janeiro, Balbo legge al personale riunito il messaggio di congratulazioni del Capo del Governo. Il messaggio chiude: "Voi avete posto l'ala italiana all'ordine del giorno del mondo, voi avete benemeritato dalla Patria. Viva il RE!"

## GLOSSARIO E NOTE

L'idrovolante scelto per la crociera fu l'S.55, viste le buone prove fornite nelle due precedenti crociere di massa. Esso fu, comunque, migliorato con l'adozione del nuovo motore FIAT A22R con riduttore, con l'adozione di eliche di maggior diametro-rendimento e con scafi allungati sia per decolli più facili che per contenere più carburante. La velocità di crociera dell'idrovolante così modificato raggiungeva i 215 Km/h (116 Kts, circa) mentre l'autonomia si estendeva ben oltre i 3000 Km, (1610 miglia nautiche, circa). L'idro fu allora ridenominato S 55 TA.

## LA DIVISIONE IN TAPPE DEL PERCORSO:

|  |          |
|--|----------|
| Orbetello - Cartagena (Spagna)         | 1200 Km. |
| Cartagena - Kenitra (Marocco)          | 700 Km.  |
| Kenitra - Villa Cisneros (Sahara Occ.) | 1600 Km. |
| Villa Cisneros - Bolama (Guinea Port.) | 1500 Km. |
| Bolama - Porto Natal (Brasile)         | 3000 Km. |
| Porto Natal - Bahia (Brasile)          | 1000 Km. |
| Bahia - Rio de Janeiro (Brasile)       | 1350 Km. |

I quattordici velivoli, divisi nelle squadriglie "Nera", "Bianca", "Rossa" e "Verde" avevano ricevuto un'immatricolazione supplementare costituita dall'iniziale "I" di Italia e dalla prime quattro lettere del cognome dei rispettivi comandanti (es. I-BALB, I-MADD, I-VALL). I nomi delle navi di supporto erano di esploratori: NICOLOSO DA RECCO, TARIGO, UGOLINO VIVALDI, ANTONIO D'ANOLI, LANZEROTTO MALOCELLO, LEONE PANCALDO, EMANUELE PESSAGNO, ANTONIOTTO USODIMARE. Tali navi furono classificate "cacciatorpediniere" in tempi successivi.

**GAVITELLO:** galleggiante che indica il punto dove è calata l'ancora, oppure segnala secche e scogli. Il gavitello d'ormeggio (o boa) è per ormeggiare navigli leggeri (o idrovolanti, come nel nostro caso).

**REDAN:** lo scafo di un idrovolante è anche un sostenitore statico, idrodinamico e aerodinamico. Per facilitare il distacco dalla superficie liquida lo scafo è sagomato, nella sua parte inferiore, con un gradino detto "redan", sì che la parte posteriore dello stesso scafo vada fuori dal liquido non appena si manifesti una pur modesta componente di portanza, in grado di sollevarlo di un piccolo numero di centimetri.

## Nel mese di gennaio

### Vola il Cant. Z. 1015

È del gennaio 1939 il primo volo del trimotore dei Cantieri. Concepito come velivolo postale transatlantico ad elevate caratteristiche, era previsto che fosse motorizzato con i nuovi motori Alfa Romeo Tornado da 1.550 cavalli, con la cabina di pilotaggio posta alla radice dell'impenaggio verticale per ottenere un centraggio ottimale dato il forte peso dei grossi motori Tornado. A causa però dei notevoli inconvenienti dati dai succennati motori venne modificato per l'uso dei più affidabili Piaggio XII RC da 1.280 cavalli e quindi la cabina venne riposizionata in posizione anteriore.

Dimostrò caratteristiche eccezionali, come una velocità di massima di 565 Km/h. ed una autonomia di 5.000 Km. Peccato che gli eventi del momento con la necessità di dare assoluta precedenza ad aerei militari ne fermò lo sviluppo dell'unico esemplare costruito.



### La battaglia di Agordat

26 gennaio 1941: inizia quella che rappresentò la prima fase della guerra dell'Africa Orientale Italiana. Gli scontri di questa battaglia durarono fino al 31 gennaio di quell'anno, e vide contrapposti ai reparti italiani gli anglo-sudanesi nonché l'aviazione sudafricana. Durante gli scontri ad un certo punto, per ritardare l'avanzata nemica, si sacrificò lo squadrone di cavalleria amhara del tenente Amedeo Guillet.

A favore degli inglesi vi fu la schiacciante superiorità numerica, l'incontrastato dominio dell'aria e i nuovi carri armati Matilda Mk II. Ci toccò soccombere!

### È la volta del Cessna 310

Il 3 gennaio 1953 vola il primo bimotore della Cessna prodotto dopo la guerra.

È un elegante velivolo da turismo per sei persone (1 pilota più 5 passeggeri) di costruzione interamente metallica e motorizzato con due motori a pistoni Continental IO-470-M-flat-6 di 240 cavalli l'uno che muovono eliche a passo variabile e giri costanti. Il carrello è triciclo anteriore completamente retrattile. Una caratteristica del velivolo è quella di avere parte del carburante in serbatoi esterni alle estremità alari che gli danno un aspetto particolare. Può volare alla velocità massima di 383 Km/h. con una autonomia di 2.668 Km. Le prime consegne sono avvenute nel 1954 e venne costruito in numerose varianti con diverse motorizzazioni per un totale di 6.321 esemplari.



# In questi mesi ricordiamo...

a cura di Guido Bergomi

## Il Convair 880

Il 27 gennaio 1959 prende il volo l'elegante quadrigetto della Convair, l'880 Coronado.

Pressoché contemporaneo anche se un po' più piccolo dei suoi due rivali, il Boeing 707 e il Douglas DC 8, ma sebbene fosse più veloce, tanto da essere definito il più veloce aereo di linea del momento, non ebbe il successo sperato e ne vennero costruiti soltanto 65 esemplari.

Venne comunque ordinato dalla TWA e da altre società, come la Delta, La Japan, la Swissair e la Cathai Pacific.

Aveva un'apertura alare di m. 36,58 ed una lunghezza di m. 39,42 ed un peso totale di 87.730 Kg. Era motorizzato con quattro General Electric CJ-805-3 da 5.280 Kg. di spinta che gli imprimevano una velocità massima di 990 Km/h. Aveva una autonomia di 4.430 Km. Poteva portare cento passeggeri.



## Nel mese di febbraio

### Arriva lo L.10 Electra

Il 23 febbraio 1934 prende il volo uno dei, per quell'epoca, più moderni bimotori da trasporto passeggeri.

È il Lockheed L.10 Electra. Costruito interamente in metallo, è motorizzato con due radiali Pratt & Whitney Wasp Junior da 450 cavalli con eliche metalliche bipale a passo variabile. Con due o tre piloti/assistenti può portare 10 passeggeri alla velocità di crociera di 314 Km/h. La prima società che lo ordinò fu la Northwest Airline che iniziò ad operare con tale aereo l'undici agosto del medesimo anno. Venne ordinato anche dalla Pan American ed altre società importanti. Venne costruito in 148 esemplari con diversi tipi di motori.



### Ecco la nostra Cicogna

È il 10 febbraio 1936 quando, nelle mani del collaudatore Enrico Rolandi sul campo di Torino, vola il prototipo del Fiat Br. 20 Cicogna.

È un bimotore da bombardamento medio propulso da due Fiat A.80 RC.41 da 1.000 cavalli. Ha una velo-

# In questi mesi ricordiamo...

a cura di Guido Bergomi

cità massima di 432 Km/h. ed è in grado di portare 1.600 kg. di bombe o spezzoni ed è armato con una mitragliatrice da 12,7 e due da 7,7.

Di costruzione metallica con alcune parti rivestite in tela, ha il carrello principale retrattile nelle gondole motrici. L'equipaggio è composto da 5 persone.

È stato poi costruito in numerose versioni, anche civili, una delle quali, con due velivoli, partecipò alla corsa Istres-Damasco-Parigi mentre un'altra effettuò il famoso raid da primato Roma-Addis Abeba (vedi Corriere n° 3/4 2009).

Ebbe il battesimo operativo durante la guerra civile di Spagna mentre venne impiegato intensamente durante la seconda guerra mondiale.

## Il Breguet Deux Ponts

15 febbraio 1949: prende il volo il prototipo del grosso quadrimotore Br. 763 Provence.

Viene denominato Deux Ponts perchè la grossa fusoliera è suddivisa in due livelli, quello superiore per 59 passeggeri e quello inferiore per 48 per un totale di 107 anche se, in configurazione ad alta densità i passeggeri possono arrivare a 135.

La motorizzazione del prototipo è costituita da quattro Gnome-Rhone 14R da 1.580 cavalli sostituiti poi nella serie dai Pratt & Whitney R 2800 CA 18 Double Wasp da 2.400 cavalli che gli conferiscono una velocità di crociera di 351 Km/h.

Nonostante non avesse avuto molto successo fu tuttavia apprezzato per le sue capacità di carico che spaziavano tra il trasporto di passeggeri e quello di merci. Fu utilizzato in parte dall'Air France ma anche dall'Armée de l'Air e da qualche altra compagnia minore. Vennero costruiti in tutto 16 esemplari.



## Compare il SAAB 210

È il 21 febbraio 1952 quando vola il velivolo sperimentale svedese costruito dalla SAAB per controllare il comportamento di un'ala a doppio delta.

La sua sperimentazione servirà per la costruzione del caccia S.J.35 Draken e perciò gli verrà dato il nome non ufficiale di Lill-Draken cioè piccolo Draken.



Con esso verranno effettuati circa 1.000 voli pienamente soddisfacenti che contribuiranno a stabilire le modifiche necessarie all'impiego del nuovo tipo di ala a doppio delta. Il 210 è un piccolo velivolo, naturalmente monoposto, dall'apertura alare di m. 4,3 ed una lunghezza di m. 9,1 propulso da un reattore Armstrong Siddeley Adder AS.A 1 da 476 Kg. di spinta che gli conferirà una velocità massima di 650 Km/h. Le sperimentazioni otterranno i risultati previsti tanto che poi il caccia Draken avrà un notevole successo.

# Le Scuole dell'Aeronautica Militare



**L**a formazione è il processo attraverso il quale si educano, migliorano ed indirizzano le risorse umane, dotando la Forza Armata di personale ricco di qualità morali, tecniche e professionali, che si riconosca nell'organizzazione ed operi in maniera efficace ed efficiente.

Questo processo si realizza attraverso la comunicazione e comprensione di informazioni, conoscenze, modi di essere e di pensare, lungo tre direttrici: la maturazione delle caratteristiche personali (essere), la creazione di competenze (sapere) e lo sviluppo di capacità (saper fare). La formazione è quindi volta ad infondere ed approfondire in tutto il personale militare i valori e gli elementi fondanti dell'appartenenza all'Aeronautica Militare, attraverso didattiche mirate e prontamente indispensabili per l'espletamento di tutte le funzioni connesse con il proprio status (grado, ruolo e categoria). La formazione, completata con l'addestramento, costituisce il presupposto indispensabile per l'impiego. L'Alto Comando deputato alla gestione della formazione è il Comando Scuole dell'A.M./3^ Regione Aerea di Bari che svolge i seguenti compiti istituzionali:

• Assicurare sulla base delle direttive e delle deleghe ricevute, la selezione e le attività correlate al reclutamento del personale da immettere in Forza Armata; • Provvedere, per il suddetto personale, alla sua formazione militare e culturale propedeutica al successivo addestramento ed impiego, ivi compreso quello dirigenziale e, nei casi contemplati, del personale di altre Forze Armate, Corpi ed Organismi nazionali ed esteri; • Assicurare le funzioni territoriali e di collegamento con gli Enti e le Amministrazioni Territoriali.

• Assicurare le funzioni territoriali e di collegamento con gli Enti e le Amministrazioni Territoriali.

## *Gli Istituti /Scuole che dipendono dal Comando Scuole dell'A.M./3^ Regione Aerea sono:*



### **ACCADEMIA AERONAUTICA** (Pozzuoli)

L'Accademia è un istituto militare di istruzione a carattere universitario che ha il compito di provvedere alla formazione dei giovani che aspirano a diventare Ufficiali dell'Aeronautica. In particolare vengono sviluppati i seguenti percorsi didattici: - laurea in Scienze Politiche, indirizzo politico-internazionale

per gli allievi del ruolo naviganti e del ruolo delle armi; - laurea in Ingegneria Aerospaziale, Civile o Elettronica per gli allievi del ruolo ingegneri; - laurea in Giurisprudenza, indirizzo pubblicistico per gli allievi del corpo di commissariato; - laurea in Medicina e Chirurgia per gli allievi del corpo sanitario aeronautico.

per gli allievi del ruolo naviganti e del ruolo delle armi; - laurea in Ingegneria Aerospaziale, Civile o Elettronica per gli allievi del ruolo ingegneri; - laurea in Giurisprudenza, indirizzo pubblicistico per gli allievi del corpo di commissariato; - laurea in Medicina e Chirurgia per gli allievi del corpo sanitario aeronautico.

### **ISTITUTO SCIENZE MILITARI AERONAUTICHE** (Firenze)

L'Istituto provvede alla formazione, aggiornamento e integrazione delle conoscenze e capacità di cui gli Ufficiali hanno bisogno nel corso della carriera. Tra le materie insegnate, non figurano solo materie militari ma anche, e soprattutto, lezioni di diritto, economia e management, tutti argomenti indispensabili per chi si accinge a diventare un dirigente della Forza Armata. All'interno dell'Istituto ha sede anche il Centro Formazione Didattica e Manageriale che è un ente didattico-addestrativo che si occupa di formazione dei "formatori". In esso infatti si provvede all'indottrinamento metodologico-didattico del personale dell'Aeronautica che è destinato ad operare nel campo dell'insegnamento.



### **SCUOLA MARESCIALLI A.M.** (Viterbo)

La Scuola provvede alla formazione militare e professionale dei Marescialli dell'Aeronautica Militare. La formazione della durata di tre anni, comporta il conseguimento di una laurea di primo livello in Scienze Organizzative e Gestionali o in Infermieristica per i Marescialli categoria "Sanità".

La Scuola è un istituto che ha il compito di provvedere alla formazione militare e morale degli specialisti destinati a prestare servizio nell'Aeronautica Militare, nonché del personale specialista legato all'assistenza dei mezzi aerei di altre Forze Armate, Corpi Armati, Forze di Polizia e personale straniero. Provvede inoltre alla formazione dei Sergenti dell'Aeronautica Militare fornendo una preparazione militare e tecnico professionale di base.

### **SCUOLA SPECIALISTI A.M.** (Caserta)

La Scuola è un istituto che ha il compito di provvedere alla formazione militare e morale degli specialisti destinati a prestare servizio nell'Aeronautica Militare, nonché del personale specialista legato all'assistenza dei mezzi aerei di altre Forze Armate, Corpi Armati, Forze di Polizia e personale straniero. Provvede inoltre alla formazione dei Sergenti dell'Aeronautica Militare fornendo una preparazione militare e tecnico professionale di base.



# Le Scuole dell'Aeronautica Militare



## SCUOLA VOLONTARI DI TRUPPA A.M. (Taranto)

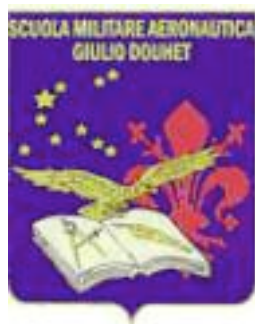
La Scuola provvede: - all'incorporazione, formazione ed addestramento dei Volontari in Ferma Prefissata di un anno (V.F.P.1); - all'addestramento degli allievi Volontari in Ferma Prefissata di quattro anni (V.F.P.4)

provenienti dai corsi V.F.P.1; - alla formazione dei graduati di truppa che, provenienti dai corsi V.F.P.4, frequentano il corso propedeutico per il Servizio Permanente Effettivo.

## SCUOLA MILITARE AERONAUTICA

### "G. DOUHET" (Firenze)

La Scuola è un istituto militare di istruzione secondaria superiore che provvede a formare i giovani e a stimolare negli stessi l'interesse alla vita aeronautica, orientandoli, nel corso degli studi, verso le attività ad essa connesse. Il programma di studio è lo stesso seguito per il terzo, quarto e quinto anno del Liceo Classico e del Liceo Scientifico e a sua volta completato da materie extracurricolari in vari settori di interesse.



## SCUOLA LINGUE ESTERE (Loreto)

La Scuola provvede alla formazione delle lingue estere per il personale dell'Aeronautica Militare.

## 61° STORMO (Lecce)

Lo Stormo provvede alla formazione e all'addestramento al volo su aviogetti degli allievi Piloti, dei Piloti e Navigatori frequentatori dei corsi pre-operativi e istruttori dell'A.M. e degli allievi piloti delle altre Forze Armate.



## 70° STORMO (Latina)

Lo Stormo provvede alla Selezione al Volo degli allievi Piloti ed allievi Navigatori dei corsi regolari dell'Accademia Aeronautica. Presso lo Stormo, inoltre, si effettuano corsi di qualificazione e di abilitazione per gli Istruttori e gli Esaminatori di Volo e corsi di formazione e qualificazione tecnica

professionale per Specialisti del Servizio Antincendi dell'Aeronautica, delle Altre Forze Armate e Corpi Armati dello Stato.

## 72° STORMO (Frosinone)

Lo Stormo provvede all'addestramento della quasi totalità dei Piloti e degli Specialisti di elicottero di tutte le Forze Armate e Corpi dello Stato, nonché di paesi esteri quali Somalia Emirati Arabi Uniti ed altri. Lo Stormo ha inoltre, quale missione secondaria, il concorso in Operazioni S.A.R. e operazioni di soccorso alle popolazioni colpite da gravi calamità naturali.



## COMANDO AEROPORTO/ CENTRO DI VOLO A VELA (Guidonia)

Il Centro di Volo a Vela, situato sull'Aeroporto Militare di Guidonia dal 1976, si occupa di: - svolgere corsi di cultura aeronautica in tutto il Paese per gli studenti delle scuole medie superiori; - effettuare il

corso di abilitazione su aliante per gli allievi piloti dell'Accademia Aeronautica nell'ambito dell'iter formativo per il conseguimento del Brevetto di Pilota Militare; - svolgere attività di volo su aliante a favore degli allievi della Scuola Militare "Giulio Douhet".

Pro aris et focis (Cicerone)

# Premiazione degli studenti ONFA

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

**L**unedì 3 Dicembre 2012, presso la Sala degli Eroi di Palazzo Aeronautica a Roma, si è svolta l'annuale cerimonia di consegna delle borse di studio assegnate dall'Opera Nazionale dei Figli degli Aviatori (ONFA) agli assistiti che si sono particolarmente distinti al termine del percorso scolastico.

All'evento, presieduto dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Giuseppe Bernardis, hanno partecipato, oltre ai premiandi accompagnati dai loro familiari, diverse Autorità religiose e militari, nonché alcuni rappresentanti degli Enti benefattori dell'Opera. A livello nazionale sono stati conferiti 40 premi. Alla cerimonia svolta a Roma erano presenti 10 premiandi residenti nel Lazio, mentre i rimanenti 30 riceveranno il premio presso i Comandi periferici. Tra i premiati figurano 16 laureati, 15 diplomati alla Scuola Media Superiore e 9 diplomati alla Scuola Media Inferiore.

Il Generale (r) Piergiorgio Crucoli, Presidente dell'ONFA, ha ricordato che nel corso del 2012 l'Opera ha patrocinato ben 284 assistiti, attraverso sussidi scolastici, e ha evidenziato la volontà di istituzionalizzare il sussidio integrativo, quest'anno



destinato a 119 famiglie in difficoltà, “per rendere l'assistenza sempre più mirata alle reali esigenze delle famiglie”. Tutto ciò, ha sottolineato il Gen. Crucoli, è stato possibile “grazie allo spirito di solidarietà e di vicinanza che il personale in servizio ha dimostrato nel recepire in toto il significato profondo del nuovo sistema adottato per la raccolta dei contributi volontari”.

Il Generale Bernardis, nella sua prolusione, ha ringraziato tutti gli intervenuti e l'ONFA per il lavoro svolto, sottolineando che l'Aeronautica Militare pur essendo una Forza Armata tradizionalmente considerata tecnologica e legata ai mezzi è fatta prima di tutto da uo-



mini e come tale rappresenta una grande famiglia. “Essere una grande famiglia - ha proseguito il Capo di Stato Maggiore - significa tener presenti tutti i suoi membri” e, come in tutte le famiglie, “quando c'è bisogno si cerca di collaborare e di essere a mutuo supporto, questa è la grande opera che fa l'ONFA”.

*(fonte SMA - Ufficio pubblica informazione)*

# Dalle Sezioni Territoriali... e non solo

## MILANO - In ricordo dei 13 Aviatori caduti a Kindu



**D**omenica 11 novembre, è stata celebrata una S. Messa di suffragio presso la Chiesetta della 1<sup>a</sup> Regione Aerea di Via Gaio, officiata da Don Enrico Pirotta, Cappellano Capo della 1<sup>a</sup> R.A.

Al termine della cerimonia religiosa, il Presidente della Sezione, Colonnello Carlo Andorlini con il Presidente della locale Sezione A.A.A. Brig. Gen. Riccardo Merlino hanno deposto a nome dei Soci delle due Associazioni, una Corona presso il Monumento Commemorativo

ai Caduti dell'Aeronautica Militare situato nei pressi dell'ingresso della 1<sup>a</sup> Regione Aerea. Successivamente i Presidenti delle due Sezioni ed il Gen. Pasquali hanno deposto un mazzo di fiori, presso la targa ricordo situata nei giardini di piazza Guardi, giardini dedicati alla memoria dei 13 Aviatori caduti a Kindu.



## Festeggiamento di Soci novantenni della Sezione

**L**a Sezione A.N.U.A. di Milano, ha da anni instaurato la consuetudine di festeggiare i soci novantenni. Quest'anno la simpatica cerimonia, celebrata giovedì 15 novembre, ha avuto per protagonista il Generale di Squadra Antonio MELCHIORRE, Presidente Onorario della Sezione, e si svolta presso una saletta del circolo Ufficiali della 1<sup>a</sup> Regione Aerea, messa a disposizione dal Comandante Gen. S.A. Tommaso FERRO. Alla cerimonia hanno partecipato oltre all'intero Consiglio Direttivo, alcuni Soci della Sezione che hanno già compiuto i 90 anni, o che raggiungeranno l'ambito traguardo nei prossimi 2 anni. A conclusione e a ricordo dell'incontro è stato consegnato, al festeggiato, da parte del Presidente della Sezione Colonnello Carlo Andorlini, il CREST della Sezione.

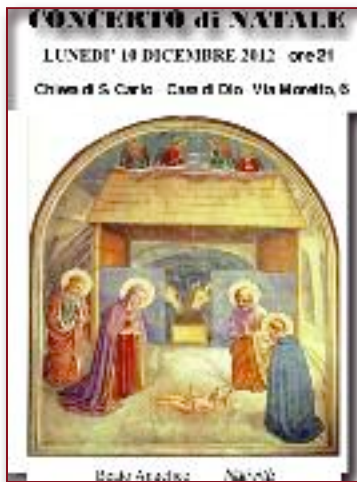
Il Generale di Squadra Antonio Melchiorre è nato a Chieti il 16 Agosto 1922, ha frequentato l'Accademia Aeronautica con il corso VULCANO (ottobre 1940-giugno 1943). A seguito degli eventi succedutisi dopo l'8.9.1943, il Generale Melchiorre, oltrepassato il fronte, stabilizzatosi sulla linea Tirreno-Adriatico, sul fiume Sangro, veniva subito impiegato dalla Regia Aeronautica tra i primi cobelligeranti con l'U.S.A.F. in reparti addetti a costruire per gli alleati le piste degli aeroporti bellici americani dislocati nelle Puglie e nel Molise. Nel non facile e pesante incarico, per le pessime condizioni logistiche, ottenne ampi riconoscimenti dai Comandi Statutinesi, tanto che nel maggio 1945 venne richiesto per essere inviato in Giappone alle dipendenze dell'Air Forces U.S.A.F., richiesta che cadde a seguito della fine della guerra. Dal settembre 1945 contribuì alla ricostruzione dell'Aeronautica Militare prestando sempre servizio in Reparti Operativi. Conseguito nel 1965, nel grado di Maggiore, a seguito di regolare corso, la qualifica di Dirigente Telecomunicazioni, espletò vari incarichi conseguenti a tale specializzazione, sino a quello di Comandante della Regione Informazioni Volo della 1<sup>a</sup> Regione Aerea per la direzione ed il controllo di tutto il traffico aereo militare e civile di tutto il nord Italia, sino a quando tale mansione fu ceduta all'Aviazione Civile. È decorato della Medaglia di Benemerita per i volontari di Guerra, di tre Croci al Merito di Guerra e della Croce per anzianità di Servizio (40 anni). Iscritto all'A.N.U.A. dal 1978 il Generale Melchiorre è stato Presidente della Sezione di Milano dal 1988 al 2003.



Per l'opera svolta con generosità impegno e passione e per il grande attaccamento sempre dimostrate all'Aeronautica e all'ANUA, il Generale MELCHIORRE, nell'Assemblea Annuale della Sezione di Milano fu proposto dai Soci all'unanimità quale Presidente Onorario della Sezione, proposta formalizzata dal Consiglio Direttivo Nazionale il 16 maggio 2003. Attualmente rimane per le Sue doti umane e di competenza un valido punto di riferimento per la Sezione A.N.U.A.

## BRESCIA - Particolari iniziative

**N**ell'ultimo scorcio del trascorso 2012, la sezione ANUA di Brescia ha voluto chiudere l'anno con due eventi che, pur nella loro semplicità organizzativa, hanno rappresentato due momenti di alto interesse culturale a partire dai sodalizi che hanno partecipato al loro allestimento, l'Associazione Amici della Civiltà Bresciana e l'Assoarma di Brescia. Il primo, svoltosi il 15 novembre presso la prestigiosa sala riunioni del Centro Documentale Esercito di Brescia, ha riguardato la conferenza tenuta dalla dott.ssa Rosanna Brighetti Messori sul tema **"Pace e non Pacifismi : l'apporto delle Forze Armate per l'ordine e la pace"**. La relatrice, laureata in giurisprudenza e specializzata in sociologia e teologia, è giornalista e scrittrice. Da molti anni, con il marito lo scrittore Vittorio Messori (\*), si dedica alla ricerca su tematiche religiose, affrontando soprattutto il problema del posto della fede nella nostra società post-moderna. I risultati di questa ricerca hanno trovato espressione in numerose pubblicazioni, tra cui i volumi: "Israele, un mistero della Storia", "Corpo, amico sicuro", "Credere per vivere", "Fede: un incontro, non una teoria". La trattazione si è sviluppata con particolare riferimento al concetto di militarità ritenuto erroneamente come avulso dal Cristianesimo, mentre nel Vangelo le figure di tre Centurioni non a caso sono associati a momenti altamente significativi nella vita di Gesù, laddove il primo santificato dal Cristo fu proprio uno di questi. Quindi, seguendo questo filo rosso, si arriva alla conclusione che il "mestiere delle armi" è da considerarsi dedizione e offerta di sé verso gli altri fino al sacrificio estremo e, come tale, molto vicino agli insegnamenti della Cristianità. L'incontro ha riscosso un reale interesse tra i convenuti, comprese alcune figure istituzionali della città, al punto che i numerosi interventi hanno generato il coinvolgimento in un'attiva partecipazione di tutti i presenti.



Il secondo evento, il Concerto di Natale, ha avuto luogo il 10 dicembre per la duplice celebrazione della ricorrenza della Madonna di Loreto, Santa Protettrice degli aviatori, e delle festività Natalizie presso la seicentesca Chiesa di San Carlo a Brescia, edificata in onore di **Carlo Borromeo**. La scelta dove svolgere questo particolare incontro è scaturita da un duplice motivo, uno è la devozione popolare, da sempre molto forte nei confronti del santo milanese, il cui culto si era immediatamente diffuso nel bresciano dopo la sua canonizzazione. L'altro, oltre alla reliquia di San Carlo custodita nella sagrestia, è nato dal fatto che in questa Chiesa si trova il grande **organo** a canne a **trasmissione integralmente meccanica**, che ha una **tastiera** di 50 tasti ed una **pedaliera piana** di 20 pedali, opera di Graziadio **Antegnati** e risalente al **1636**, alterato nel corso dei secoli e ripristinato nelle forme originali dall'**organaro Armando Maccarinelli** nel **1958**.

La Chiesa è oggi di pertinenza dell'attiguo centro sanitario assistenziale ed è pertanto chiusa al pubblico. È comunque visitabile su richiesta e l'organo può essere usato solo da personale, come si direbbe in gergo aeronautico, "certificato"! Anche in questo caso, l'iniziativa dell'ANUA bresciana ha incontrato ancora la collaborazione delle già nominate Associazione in aggiunta alle quali si è unita la Fondazione Casa di Dio-Onlus, dan-

do così ancora più prestigio ed il giusto rilievo all'evento. Il successo del Concerto, eseguito con rara professionalità dal Coro polifonico S. Pio X, sotto la guida del Direttore Giambattista Ferrari e dall'Organista Nicola Gottardi che ha eseguito con vera maestria l'Intermezzo all'Antegnati, è stato determinato da un significativo afflusso di pubblico.

Vanni Scacco

(\*) **VITTORIO MESSORI** è il più noto scrittore cattolico a livello internazionale, autore di best seller tradotti in tutto il mondo. Ha firmato, tra l'altro, due libri intervista con due Papi. Uomo di frontiera fra le "due culture" - ha lavorato a lungo a "La Stampa" e da anni collabora col "Corriere della Sera", ma si è impegnato anche ad "Avvenire" e nel gruppo di "Famiglia Cristiana" - Messori è credente dalla prospettiva cattolica ortodossa ed, al contempo, non conformista, aliena da ogni moralismo e clericalismo di sorta.

## BARI

**I** Soci della Sezione Territoriale di Bari, affettuosamente vicini alla Dama d'Onore Signora **Luciana Gerbi - Peroni**, vogliono ricordare ai lettori de "Il CORRIERE dell'AVIATORE" il **Generale D. A. Fernando Peroni del Corso "URANO"**, serenamente volato più in alto la sera del 23 ottobre 2012.

Il Corriere lo aveva ricordato di recente con l'articolo "**I nostri Novantenni**", pubblicato dal N.11-12/2011 a firma dell'autore, già Launch Control Officer del Comando 59° Gruppo I. S. della 36ª Aerobrigata Missili Jupiter di Gioia del Colle (BA) negli anni 1960-1963, al comando dell'allora Maggiore A.A.r.n.n. Pilota Fernando Peroni.

*(G.B. Cersosimo)*



## NAPOLI - Iniziativa culturale della Sezione Territoriale ANUA

### *Osservatorio Astronomico di Capodimonte.*

**V**asta eco ha suscitato nell'ambiente scolastico di Secondigliano (Napoli) la visita, compiuta il 22 novembre u.s., all'Osservatorio da un gruppo di studenti degli Istituti Tecnici di quella "difficile" realtà cittadina. Accompagnati dal Parroco Don Dorian Vincenzo De Luca, il gruppo di giovani visitatori è stato accolto al suo arrivo nella struttura scientifica dal presidente della sez. Anua di Napoli gen.le Giuseppe Lenzi e dai soci Gen.li Sergio Scarpa e Giovanni Palermo.

Dopo il benvenuto rivolto ai giovani studenti dalla dott. Maria Teresa Fulco, ricercatrice dell'Osservatorio Astronomico, gli studenti hanno potuto assistere ad un filmato di raro interesse scientifico e documentaristico. Immagini di pianeti, comete, stelle, sistemi solari, vie lattee, hanno letteralmente rapito l'interesse degli studenti che -come hanno poi confessato- mai avrebbero immaginato che lo "spazio" fosse così immensamente vasto e popolato. L'interesse del raro filmato ha, quindi, suscitato la viva curiosità dei ragazzi che hanno sommerso di domande la brillante ricercatrice che, a ciascuno, ha replicato con esaurienti, per quanto difficili ma comprensibili argomentazioni scientifiche.

# Dalle Sezioni Territoriali... e non solo

**Q**uindi il folto gruppo si è trasferito nel più interessante dei "siti" scientifici dell'Osservatorio: il Planetario.

Lì, immersi nella più totale oscurità, si è improvvisamente materializzato, agli occhi di tutti, la nostra stupenda volta celeste dell'emisfero Nord costellata di miriadi di stelle: quelle a noi visibili, ma anche quelle che ad occhio nudo non avremmo mai potuto vedere. E per ogni costellazione la dott.ssa Fulco ha spiegato miti, leggende e mitologia, incalzata dalle pertinenti domande del giovane uditorio. Al termine della visita che non a caso è stata effettuata proprio quest'anno, in coincidenza con il 200° anniversario dell'istituzione del Real Osservatorio di Capodimonte, al Parroco Don Dorianò è stato donato un poster beneaugurante, raffigurante le nostre Freccie Tricolori, che sarà esposto nella sala riunioni della Parrocchia di Immacolata Concezione Capodichino di cui il 12 Novembre del 2011 il giovane e valente Parroco ha assunto il possesso Canonico.

*Nella foto a destra: la Presidenza ANUA di Napoli dona al Parroco Don Dorianò un'immagine delle Freccie Tricolori.*



## LATINA - Un tema dei nostri tempi



**I**l 26 Ottobre 2012 il Ten. Col. Tudini Bruno della sezione Anua di Latina, su invito del Rotary Club-Latina Circeo-Distretto 2080, ha tenuto presso l'Hotel Oasi di Kufra di Sabaudia una interessante conferenza dal titolo:

### INTERNET E SOCIAL MEDIA

*Vantaggi - Rischi e Pericoli del Mondo Virtuale.  
Diffusione di nuove Patologie.*

La conferenza per l'attualità del tema trattato, ha riscontrato notevole successo tra il numeroso pubblico presente tra i quali molti giovani.

Al termine della presentazione le numerose domande rivolte al conferenziere, hanno viepiù reso l'argomento vivo, interessante e di grande partecipazione collettiva.

Per l'apprezzamento della disponibilità fornita dall'ANUA di Latina e per riconoscenza verso il suo Socio quale conferenziere, il Presidente del Rotary Club-Latina Circeo, Avvocato Giada Gervasi, ha fatto dono al Ten.Col. Tudini Bruno di una targa ricordo dell'evento e del Gagliardetto del Rotary.

*La Presidenza Nazionale ANUA esprime vivissime congratulazioni al Ten. Col Tudini*



## TARANTO - Convegno ANUA presso la SVTAM

Venerdì 23 Novembre si è svolto, presso i locali del Circolo Unico della SVTAM idroscalo "L. Bologna" di Taranto, il convegno dal titolo "Vivere nello Spazio: Abitare, Curarsi, Interagire", organizzato dalla locale sezione dell'Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica (ANUA), con il patrocinio del Comando Scuole AM/3<sup>a</sup> Regione Aerea di Bari e della Presidenza Nazionale ANUA. La sezione di Taranto dell'associazione, presieduta dal dinamico ed inarrestabile dottor **Aldo Marturano**, ha proposto questa volta un argomento che ha suscitato un vivo interesse da parte di tutti gli addetti ai lavori e dei numerosi ospiti presenti. Scopo del simposio è stato quello di illustrare, attraverso i vari interventi, le possibilità che ha l'uomo di vivere nello spazio e di comprendere se e quanto sia fattibile creare, nello spazio, condizioni che rendano la vita più facile. Ad introdurre la serata il dottor **Enzo Maraglino**, che con eleganza e maestria ha stigmatizzato gli aspetti più interessanti del convegno. All'incontro, svoltosi alla presenza di Autorità civili, religiose e militari e di illustri ospiti, hanno partecipato quale relatori il



Dott. **Mario Imperatrice**, biologo, che ha affrontato il tema "Interagire nello spazio", cioè come l'uomo nello spazio si possa adattare per affrontare i lunghi voli spaziali e come la biologia umana possa modificarsi in base all'ambiente in cui si trova; il Magg. **Giovanni Rossini**, ingegnere aerospaziale, che ha illustrato come "Abitare nello spazio", cioè come la tecnologia abbia sviluppato sistemi ed espedienti per rendere maggiormente confortevole la vita dell'uomo nelle navicelle spaziali e nella stazione orbitante, con particolare attenzione ai voli spaziali privati; il Dott. **Fabio Pierri Pepe**, esperto di farmacologia spaziale, che ha affrontato il problema di come "Curarsi nello spazio", visto che in condizioni di microgravità i farmaci agiscono diversamente a causa della modificata fisiologia umana. Le tematiche della serata, quindi, hanno esplorato questioni legate a come



l'uomo si possa adattare nello spazio per affrontare i lunghi voli spaziali e come la biologia umana possa modificarsi ed adattarsi anche in relazione alla tecnologia che potrebbe rendere maggiormente confortevole le condizioni di vita nelle navicelle spaziali e nella stazione orbitante. A corollario delle tesi trattate, è stata aggiunta una parte esperienziale, illustrata dal **Ten. Col. Francesco Torchia**, esperto in medicina aerospaziale, addestratosi presso la base spaziale russa "Star City", intitolata all'astronauta Yuri Gagarin, primo essere umano nello spazio. Il convegno si è concluso con l'intervento del Preside emerito prof. **Paolo De Stefano**, come coniugazione della cultura umanistica con quella scientifica. Egli, con la solita piacevole dialettica, ha citato i principali autori della letteratura italiana che hanno parlato di spazio, compreso il sommo poeta Dante, primo cosmoneuta nel Paradiso della Divina Commedia.



## Dalle Sezioni Territoriali... e non solo

Hanno concluso i lavori il Generale **Mario Majorani**, Presidente Nazionale dell'ANUA, il Generale di Squadra Aerea **Mario Ottone**, Comandante Scuole AM/3<sup>a</sup> Regione Aerea, il Generale Ispettore **Ottavio Sarlo**, Capo del Corpo della Sanità Aeronautica, ed il Maggiore dott. Aldo Marturano, Presidente della Sezione ANUA tarantina, il quale, dopo aver rilevato la presenza del Cappellano Capo **Mons. Renato Pizzigallo** del Br.Gen.CSArn **Michele Losito**, del Col.pil. **Vito Cracas**, Com/te 36° Stormo di Gioia del Colle e del Col. **Romeo Patern**, com/te del 16° stormo di Marina Franca, ha vivamente ringraziato il Comandante della SVTAM, Colonnello **Filippo Avola**, per l'accoglienza ed ospitalità ricevuta ed ha ricordato il motto Dell'A.M. Virtutae siderum tenus, con valore verso le stelle.

In conclusione, grazie al convegno dell'ANUA, sono stati tracciati i primi passi da fare per comprendere se e quanto sia fattibile creare, nello spazio, condizioni che rendano possibile la vita degli uomini, visto che, secondo molti, lo spazio sarà inevitabilmente e nostro malgrado colonizzato. Significativa è stata la consegna delle targhe ai sostenitori della iniziativa il cui contributo ha cadenzato gli aspetti economici/fianziari dell'intrapresa: 1. Banca Popolare della Puglia e Basilicata, 2. Compagnia Portuale "NEPTUNIA" riconosciuta meritevole dall'Autorità Portuale di Taranto; 3. Pietro Pupino Agente capo SARA Assicurazioni Taranto; 4. Ordine degli Ingegneri di Taranto.

### I CONSIGLI DELL'ODONTOIATRA: Implantologia - aspetti generali

**L'**implantologia orale è quella branca dell'odontoiatria che si occupa di sostituire i denti mancanti con radici sintetiche, inserite ed ancorate nell'osso, che possono sostenere denti singoli, gruppi di denti o possono anche supportare una protesi completa (la cosiddetta dentiera).

La protesizzazione degli impianti non coinvolge se non raramente anche i denti naturali.

Gli impianti in Titanio puro o in una lega di questo metallo sono attualmente lo standard costruttivo. Tale metallo non genera, con rare eccezioni, reazioni immunitarie con l'organismo (non più del 5% dei casi). Il titanio inoltre non provoca reazioni da corpo estraneo, ma stabilisce con l'osso una connessione diretta che è alla base dell'osteointegrazione, pertanto il materiale implantare è un fattore importante nel raggiungimento dell'organizzazione tra tessuto osseo e impianto.

Gli impianti in Titanio possono anche essere ricoperti con ceramica di idrossilapatite (ceramica di fosfato di calcio) la quale non è in grado di indurre alcuna formazione diretta di osso (osseoinduzione), ma può indurre dei processi di catabolisi (distruzione) che ne comportano la sostituzione con osso (osteoconduzione). Attualmente quasi tutti possono affrontare l'implantologia. Bisogna comunque valutare sempre il paziente nelle sue condizioni generali di salute, l'osso disponibile e la sua qualità, le motivazioni del paziente stesso.

Le controindicazioni all'implantologia possono essere di carattere locale o generale, temporanee o permanenti, che sconsigliano fortemente la terapia implantare. Per questo motivo il paziente deve rispondere sinceramente alle domande che vengono rivolte dall'odontoiatra in occasione della visita. Di solito il paziente firma un questionario anamnesico che l'odontoiatra avrà compilato in occasione della prima visita. Non è consigliabile sottoporsi a terapia implantare se il paziente attraversa un periodo di particolare stress psicofisico, oppure durante una gravidanza.

Non si possono eseguire questi interventi se sono in atto trattamenti farmacologici anticoagulanti od immunosoppressori. Anemie, alterazioni delle difese contro le infezioni e della coagulazione e anche il diabete giovanile costituiscono controindicazioni assolute alla implantologia endo-ossea.

In caso di malattie cardiocircolatorie, in pazienti con protesi valvolari cardiache e pregresse endocarditi batteriche esistono rischi elevati che vanno valutati con il cardiologo curante. Anche in caso di particolari malattie dell'osso si devono valutare i pro ed i contro dell'eventuale terapia impiantare.

Con i mezzi diagnostici adeguati (dental-scan, analisi cliniche, ecc.) si può valutare la disponibilità ossea, la breccia ossea da praticare - e bisogna ricordare l'importanza di non ledere strutture anatomiche importanti come il nervo alveolare che decorre nel canale mandibolare nell'arcata inferiore, o il seno mascellare nell'arcata superiore. L'età di per sé non è una controindicazione all'uso degli impianti, tuttavia un paziente più anziano può presentare problemi di salute che sconsigliano l'implantologia.

In linea generale è preferibile non fare impianti su pazienti giovani prima del completamento della crescita (16 anni per le femmine e 18 anni per i maschi).



Dott. Salvatore Rocco <dr.sr@libero.it>

# Quando la gratitudine verso un proprio Superiore si traduce in Storia Aeronautica

*Ce ne fornisce gradevole esempio il Gen.Br. Giovanni Battista Cersosimo autore di questo stralcio biografico*

## IL GENERALE S.A. SIRO CASAGRANDE COMANDANTE LA III<sup>a</sup> REGIONE AEREA NEGLI ANNI DI MAGGIORE TENSIONE NELLO SCACCHIERE MEDITERRANEO



Nato a Revine Lago (Treviso) il 10 dicembre 1929, Siro Casagrande è allievo del Corso "Grifo \*\*" dell'Accademia Aeronautica.

Nominato Sottotenente A.A.r.n.n. pilota in S.P.E. con decorrenza 1° ottobre 1951, nel 1952 consegue il brevetto di pilota di

I° grado presso la Scuola Volo Basico Iniziale Aviogetti di Lecce e nel 1953 il brevetto di pilota di II° grado presso la Scuola Volo Basico Avanzato Aviogetti di Amendola (Foggia). Promosso Tenente con decorrenza 1° aprile



1954, il 31 dicembre 1956 è promosso Capitano e dopo il comando della Squadriglia di Volo è trasferito allo Stato Maggiore dell'Aeronautica. Il 31 dicembre 1953, dopo la frequenza del 21° Corso Normale presso la Scuola di Guerra Aerea di Firenze, è promosso "a scelta" Maggiore pilota e con decorrenza 31 dicembre 1966 Tenente Colonnello.



Negli anni 1965-1966 comanda il 155° Gruppo C.B.S. dislocato sulla Base Aerea di Piacenza ed il 5 ottobre 1966 è nuovamente trasferito allo Stato Maggiore dell'Aeronautica.

Dopo la frequenza del 36° Corso Superiore della Scuola di Guerra Aerea a Firenze, il 1° agosto 1968 è destinato allo Stato Maggiore della Difesa. Promosso "a scelta" Colonnello A.A.r.n.n. pilota con decorrenza 1° gennaio 1970, è trasferito alla Scuola di Volo Basico Avanzato Aviogetti di Amendola, presso la quale, dal 1° gennaio al 23 ottobre del 1970 è Comandante del Reparto Volo della Scuola e dal 23 ottobre 1970 al 23 ottobre 1972 Vice Comandante ed ancora Comandante della Scuola stessa dal 23 ottobre 1972 al 23 novembre 1973.

Dopo il Comando della Scuola V.B.A.A. di Amendola, è trasferito a Roma, per assumere l'incarico di Capo della 5<sup>a</sup> Divisione della Direzione Generale per il Pers. Mil. Aeronautica.



Con decorrenza 4 giugno 1976, promosso "a scelta" al grado di Generale di Brigata Aerea, è trasferito al Comando della I<sup>a</sup> Aerobrigata Intercettori Teleguidati di Padova<sup>2</sup>, della quale assume il Comando, subentrando al Generale Vittorio Sarto, che ne

era stato il Comandante nel periodo maggio 1973 - giugno 1976. Durante il periodo di Comando del Generale Siro Casagrande, la I<sup>a</sup> Aerobrigata I. T. è interessata all'attuazione del programma di "ristrutturazione" sotto il profilo operativo che prevede la chiusura dei "Gruppi di montagna" e la sua articolazione su due Reparti ed otto Gruppi operativi. L'attuazione del programma consente di realizzare un miglioramento del rapporto costo-efficacia per quanto riguarda la gestione del Sistema d'Arma in dotazione; la riduzione del numero delle Unità operative, consente inoltre una maggiore disponibilità di personale, mezzi e materiali, di missili in particolare, essendone rimasta invariata la dotazione complessiva<sup>3</sup>.

A novembre del 1977, cede il Comando della I<sup>a</sup> Aerobrigata



Intercettori Teleguidati al pari grado Antonino Lenzo, Corso Ibis \*\*, che lo aveva già sostituito al Comando della Scuola V.B.A.A. Promosso Generale di Divisione Aerea, assume l'incarico di Direttore Generale per il

Personale Militare dell'Aeronautica (D.G.P.M.A.) in Roma, che conserva anche dopo la promozione al grado di Generale di Squadra Aerea. Il 23 dicembre 1983 assume infine il Comando della III<sup>a</sup> Regione Aerea di Bari, in sostituzione del Generale di Squadra Aerea Andrea Nencha, che solo qualche giorno prima ha presentato le dimissioni dal "servizio permanente effettivo" per motivi di salute.

La cerimonia di assunzione del Comando della III<sup>a</sup> Regione Aerea da parte del Generale S. A. Siro Casagrande, in considerazione del periodo natalizio in atto, si svolge con una semplice e sobria cerimonia al Sacrario dei Caduti della II<sup>a</sup> Guerra Mondiale, alla



# Quando la gratitudine verso un proprio Superiore si traduce in Storia Aeronautica



presenza di una rappresentanza del personale in servizio al Comando della Regione.

Particolarmente interessanti dal punto di vista operativo sono gli anni in cui il Generale S. A. Siro Casagrande è al Comando della III<sup>a</sup> Regione Aerea, erede ideale della IV<sup>a</sup> Zona Aerea Territoriale<sup>4</sup>,

al momento responsabile di tutti i Reparti della Difesa Aerea dislocati nel Sud Italia e nella Sicilia, mentre i paesi arabi emergenti sull'altra sponda del Mediterraneo sono alla ricerca di una propria identità geo-politica. È del periodo il lancio, che manca però il bersaglio, di un missile "SCUD" libico contro la Stazione "LO.R.A.N."<sup>5</sup> della N.A.T.O. sull'isola di Lampedusa ed il contrasto intorno all'aereo egiziano dirottato dai caccia americani sull'aeroporto di Sigonella, da dove può ripartire alla volta della Jugoslavia, scatenando un inedito contrasto tra i governi di Roma e Washington,

che nella circostanza avrebbe voluto mettere le mani sul noto terrorista Abul Abbas ed alcuni palestinesi che il 7 ottobre 1985 avevano sequestrato la nave da crociera italiana "Achille Lauro" al largo dell'Egitto ed ucciso un passeggero statunitense, reo solo di essere "ebreo".

L'episodio, che ha messo in moto per la prima volta un delicato meccanismo milita-

re di efficace tutela della sovranità nazionale, fa sì che sia riservata un'attenzione particolare alla Difesa Aerea dell'intero scacchiere mediterraneo: sull'aeroporto di Trapani - Birgi, ove è da tempo operativa

una "cellula d'allarme", è costituito il Comando del 37° Stormo, dotato di velivoli supersonici F-104/S, al momento uno dei più veloci intercettori in grado di volare a velocità Mach 2.2 e di raggiungere i 15.000 piedi di quota in 60 secondi. Il Distaccamento Aeronautico già presente sull'isola di Pantelleria viene potenziato e particolare attenzione viene riservata alla Base Aerea di Comiso, ove sono operativi i missili da crociera "CRUISE"<sup>6</sup> della N.A.T.O.

Il 2 novembre 1988, dopo cinque anni di permanenza al Comando della III<sup>a</sup> Regione Aerea, il Generale Casagrande, sostituito dal Generale S. A. Giovanni Moneta - Caglio, lascia la sede di Bari e rientra a Roma, ove elegge domicilio.

*Foto a ds: Bari, 10 ottobre 1985, il Generale*

*S.A. Siro Casagrande riceve in visita di commiato l'autore, destinato alla Procura Militare della Repubblica presso il Tribunale Militare di Bari.*



## NOTE:

- 1 Già Comandante della 66<sup>a</sup> Squadriglia Intercettori Teleguidati della I<sup>a</sup> Aerobrigata I. T. di Padova negli anni 1966-1967, dopo aver prestato servizio all'Ufficio Addestramento e Operazioni dello Stato Maggiore della III<sup>a</sup> Regione Aerea ed all'Ufficio Comando della Regione, nel 1983 è in servizio all'Ufficio Promozione Umana, Benessere e Sport (P.Uma.S.S.), quando il Generale S. A. Siro Casagrande assume il Comando della III<sup>a</sup> Regione Aerea di Bari;
- 2 Cfr. G. B. Cersosimo: LA I<sup>a</sup> BRIGATA AEREA E I MISSILI "NIKE", pubblicato da "IL CORRIERE dell'AVIATORE" N.3/2004 e I MISSILI DELL'A. M. pubblicato dalla Rivista U.N.U.C.I. N. 7-8/2010;
- 3 Cfr. Luigi Luppi: L'ARCIERE ALATO, IBN Editore - Roma 2012;
- 4 Cfr. G. B. Cersosimo: LA CITTÀ DI BARI E L'AERONAUTICA, DALLA IV<sup>a</sup> Z.A.T. ALLA III<sup>a</sup> REGIONE AEREA, pubblicato da "IL CORRIERE dell'AVIATORE" N.5/2003;
- 5 Dall'inglese "Long Range Aid to Navigation" (ausilio alla navigazione a grande distanza), sistema di radionavigazione marittima e aerea di portata superiore alle 1000 miglia, basata sulla ricezione di segnali sincroni trasmessi da due stazioni emittenti da terra, detto anche "sistema di navigazione iperbolico";
- 6 Denominazione di una famiglia di missili di produzione statunitense, dotati di pilota automatico e rotta programmata, con la possibilità di volare a bassa quota evitando le intercettazioni radar e riconoscendo il territorio sorvolato sino a dirigersi sul bersaglio prestabilito.

# Veicoli a motore protagonisti della 2<sup>a</sup> Guerra Mondiale

**L**a Commissione Cultura dell'ASI (Automotoclub Storico Italiano) con la partecipazione dell'ANUA ha tenuto, sabato 24 novembre u.s., nella suggestiva Sala Baracca della Casa dell'Aviatore, un convegno sul tema "veicoli a motore protagonisti della 2<sup>a</sup> Guerra Mondiale". Dopo le parole di ringraziamento ed introduzione da parte dell'ing. Alfieri Maserati, Presidente della Commissione Cultura dell'ASI e di benvenuto del Gen. Vincenzo Gentili dell'ANUA, i vari conferenzieri ASI ed Aeronautici si sono succeduti nelle loro esposizioni destando un vivo interesse nei numerosi Soci ASI, ANUA e militari presenti al convegno.

Il primo intervento è stato condotto dal giornalista Dr. Enzo Buscemi che ha descritto con dovizia di particolari e di fotografie lo sviluppo delle auto prima e durante la guerra, soffermandosi sulla produzione delle autovetture militari Lancia, Fiat ed Alfa Romeo italiane del periodo e sulla jeep di produzione americana, unica nel suo genere per capacità fuoristrada e costi ridotti che venne prodotta in milioni di esemplari. È intervenuto poi lo scrittore tecnico automobilistico Massimo Clark che ha illustrato con competenza l'evoluzione tecnologica dei motori automobilistici e aeronautici avuti nel periodo, terminando con quelli a reazione sviluppati in Germania sin dal 1939.

Il terzo intervento è stato fatto dal Col. Massimo Mondini, già direttore del Museo Storico dell'A.M. di Vigna di Villa, sulla figura di Italo Balbo Aviatore. Ha parlato del periodo in cui fu ministro della Regia Aeronautica, alla quale seppe dare un impulso grandioso nella sua formazione operativa e logistica. La realizzazione del Palazzo Aeronautico in soli 3 anni e delle transvolate in Mediterraneo ed in Atlantico, effettuate in formazione con stormi di idrovolanti Savoia Marchetti S55, sono un esempio della sua intraprendenza e capacità organizzativa e professionale. Relegato poi a Governatore della Libia seppe anche lì dare dimostrazione delle proprie capacità organizzative realizzando numerose colonie di bonifica agricole che richiamarono tanti coloni dall'Italia sapendo però anche integrare i libici in analoghe strutture a loro dedicate. C'è stato poi l'intervento dell'esperto di moto Moreno Musetti che ha parlato delle moto che vennero impiegate per scopi prettamente bellici ed italiane in particolare.

Da ultimo c'è stato l'intervento del Col. Sadini Luciano che ha fatto una completa panoramica sull'evoluzione dei caccia italiani durante il periodo 1935-1943. Ha iniziato parlando delle innovazioni tecnologiche accorse ai velivoli negli anni 30, della situazione industriale italiana, legata a costruzioni in legno e legno e metallo e quindi con poca voglia dei costruttori ad applicare in pieno tali innovazioni e della situa-

zione motoristica che vedeva una produzione di motori di media potenza (840-1000 CV), raffreddati ad aria e tutti di origine estera (la Fiat produceva motori americani, la Piaggio francesi e la Alfa Romeo inglesi). Ha continuato l'esposi-

zione parlando delle specialità Caccia della Regia Aeronautica, ovvero dei Caccia da Combattimento, bimotori, (quali il Breda BA88 ed il Fiat CR25 e dei prototipi IMAM RO 58 e il Savoia Marchetti SM91 e 92 costruiti a guerra inol-

trata); dei Caccia da Assalto, costruiti secondo le teorie del Mecozzi, come il Breda BA65 del '35 e di come durante la guerra per la specialità vennero utilizzati i caccia Intercettori dismessi dalla prima linea, armati in più di sole 2 modeste bombe alari da 50, 100 fino a 160 e dei Caccia Intercettori, armati inizialmente di due sole mitragliatrici, come gli obsoleti

biplani Fiat CR32, costruiti fino al 1939, e il poco migliore CR42 costruito fino al '44; dei caccia Macchi MC 200 dalle buone caratteristiche, del Fiat G50 definito dai piloti italia-

ni un ferro da stiro ed il poco apprezzato Reggiane RE2000. Con l'arrivo in Italia nel '39, del motore tedesco DB601, con cilindri in linea e raffreddato a liquido da 1000CV, prodotto in serie dalla Alfa Romeo, la Macchi realizzò l'ottimo l'MC202 e la Reggiane il Re2001. Poi con l'arrivo del DB605 da 1250CV, vennero realizzati nel '43 i fantastici Macchi 205, il Re 205 ed il Fiat G55 piena-

mente all'altezza dei velivoli avversari sia per le prestazioni che per l'armamento di offesa. Ed ancora col l'arrivo del DB603 dovevano essere realizzati il Macchi 206 il Re2006 ed il Fiat G56. Solo quest'ultimo però riuscì a volare, nel '44, sotto controllo tedesco. Ha concluso poi parlando di alcuni interessanti progetti non portati a termine tra i quali quelli dei caccia a reazione dell'ing. Campini.

*Luciano Sadini*



## Sensazioni dal Sud: curiosità e ospitalità rilevate in una Gita dell'ANUA in Campania (16-19 XI 2012)

**L'**ANUA mi ha fatto il dono di riportarmi, dopo molti anni, a Napoli e stavolta, in particolare, mi ha condotto a passeggiare sulle vecchie strade centrali della metropoli, tra la Via del Duomo, la Via dei Tribunali e la Via di San Gregorio Armeno. È qui che si respira, ho osato pensarlo, aria di lava cerane percorrere il lastrico delle strade e nell'incombere dei palazzi anch'essi anneriti dal tempo.



Mi sono trovata coinvolta nella folla che, in duplice filare, percorre la famosa Via dei Presepi (San Gregorio Armeno), affastellato di scorci di costruzioni per i tradizionali esposti delle festività natalizie. Nell'oscurità della sera tutte le microeconomie dei negozi dei venditori sembrano confondersi in un unico scenario, anch'esso buio nello sfondo, sferzato solo da luci occasionali, forse troppo forti e che male si coniugano con l'espressione dei paesaggi cinquecenteschi. Effettivamente, in questa via angusta, sembra poter vivere e godere di quel poco che c'è, concordare con attività lavorative geniali che, sicuramente, non arrecano vantaggi finanziari. Ecco, quindi, che si comprende lo sfogo degli artigiani che tentano, mi si passi il termine,



ne, lo sftò, aggiungendo alla mostra le statuine irridenti di famosi personaggi dell'attualità; sembra cogliere, in ciò, una dovuta rivincita sulla sorte non benigna. Poco distante da Via dei Tribunali una "chicca": la Cappella SANSEVERO" inserita (1590) in una casa esoterica voluta da Raimondo di Sangro, maestro di arti massoniche, nel cui atrio si distingue la statua distesa del Cristo Velato. Il virtuosismo delle pieghe del sudario, stupefacente, ha richiamato alla mente, come la scultura toscana di Pistoia e dintorni, l'altrettanta maestria immessa nelle pieghe dell'abito di Ilaria del Carretto, la cui tomba spicca nel Duomo di Lucca.

*Anna Maria Poerio*



*Il Presidente Nazionale ANUA, Gen. Mario Majorani formula espressioni di gratitudine al Gen. Baldi, Comandante l'Accademia Aeronautica, per l'ospitalità, il supporto e l'interessante briefing informativo sulle attività dell'Istituto, dato all'intero gruppo.*

*La gita nei vari luoghi campani effettuata come da preannunciato programma al Museo di Capodimonte, a Sorrento, Amalfi e Pompei ha altresì avuto successo grazie alla validità della guida organizzatrice Gen. Zandonà ed alla intraprendenza risolutiva del Gen. Giuseppe Lenzi.*





**È VOLATO PIÙ IN ALTO**

**da Roma, 24 dicembre 2012,  
il Generale di Squadra Aerea  
Mario De Paolis - Aquila II**



*Il Gen. S.A. Mario Majorani Presidente dell'ANUA, con l'intero Sodalizio, esprime ai Familiari sentite condoglianze e, nel ricordo di esperienze vissute, invia idealmente un proprio messaggio.*

Comandante,

in qualità di Suo Capocalotta al 36° Stormo nel periodo del Suo entusiasmante Comando, risalente al lontano 1970, ritengo doveroso salutarLa in questo Suo viaggio che ha avuto come “decollo” l’Ospedale del Celio e “l’atterraggio” in quel Paradiso che Ella ha saputo conquistare e che l’ha accompagnata per tutta la sua vita.

Sono certo che al termine di questo “Viaggio” incontrerà Suoi collaboratori, colleghi ed amici che hanno condiviso la Sua vita terrena affidandoLe anche la loro vita in qualità di piloti operativi.

Lei, Comandante, ha saputo in ogni occasione impersonificare il ruolo di Ufficiale ed indipendentemente dal grado è stato sempre un leader assumendo comportamenti sempre degni di questo titolo.

Sono onorato di avermi concesso di proseguire nel nostro rapporto, dedicandomi del tempo e soprattutto suggerimenti che ho sempre considerato validi ed opportuni conservando in ogni occasione la serenità, l’impegno e la Sua generosità assumendo sempre il ruolo di protagonista in quell’Aeronautica che Le ha tributato riconoscimenti in qualità non solo di Ufficiale ma anche di pilota e di padre.

Non ho potuto dedicarLe purtroppo la Preghiera dell’Aviatore al termine del Suo funerale, come mi aveva chiesto in precedenza, ma sarà mio dovere recuperare in una successiva occasione per dimostrarLe tutto l’affetto che ho provato verso la Sua meravigliosa persona ed il ricordo che mi accompagnerà per il resto della mia esistenza.

Le difficoltà che ha incontrato le ha sempre superate con una forza incredibile e voglio testimoniarLe a nome mio e di tutti i Soci dell’ANUA il riconoscimento più sentito per quanto ha sempre offerto a tutti noi pregandola di continuare dall’alto ad assisterci benevolmente con le Sue qualità e capacità.

GRAZIE COMANDANTE



La Redazione vuole ricordare il Generale De Paolis con tre immagini emblematiche di appassionanti periodi del suo vivere in Aeronautica: l’Allievo, al Vertice della carriera, il Pensionato impegnato ad offrire contributi di pensiero alla Sua amata Forza Armata.

# Il 2012 del Corriere dell'Aviatore

## Questi i titoli di alcuni degli articoli più significativi pubblicati

### n. 1-2 (gennaio-febbraio)

“L'ANUA fonte di pensiero”  
 “Tavola Rotonda sulla Condizione Militare”  
 “Quel lungo treno che andava a...Herat”  
 “La nascita dell'Aviazione Navale”  
 “Una storia vera: duemila metri in vite”  
 “Vissuto di famiglia con esperienze aviatorie”

*editoriale*  
*a cura di*

Mario Majorani  
 Giuseppe Lucchese  
 Angelo Pagliuca  
 Guido Bergomi  
 Gennaro Orsi  
 A. Di Vincenzo



### n. 3-4 (marzo-aprile)

“Dàmoste da fà”  
 “Attualità nel mondo aeronautico e spaziale”  
 “Difendiamo la lingua italiana”  
 “Il Generale Pilota Oronzo Lorusso”  
 “Invecchiare bene: è un privilegio o una sfida?”

*editoriale*

Mario Tancredi  
 Redazione  
 Antonio Pelliccia  
 G. B. Cersòsimo  
 Giuseppe Angelica



### n. 5-6 (maggio-giugno)

“2° Convegno sulle tematiche pensionistiche”  
 “Il ruolo dell'Italia nella strategia internazionale”  
 “L'Aero Circolo Centrale di Volo a Vela”  
 “Assi della Seconda Guerra Mondiale”  
 “Armi della disperazione”  
 “Parliamo del legno”  
 “La vite”  
 “La scelta degli obiettivi”

*a cura di*

Arturo Zandonà  
 Mario Tancredi  
 Diego Palazzoli  
 Aldo Bianchi  
 Guido Bergomi  
 Angelo Pagliuca  
 Gennaro Orsi  
 Cesare d'Ippolito



### n. 7-8 (luglio-agosto)

“1ª Convention ANUA: Firenze 8-10 giugno 2012”  
 “Aspetti del vivere in ambiente aeronautico”  
 “Il Capo di SMA con il Personale di Vertice”  
 “L'Etica del Militare”  
 “La casa della Quarta Età”  
 “Un Aviatore della 2ª generazione sull'Himalaya”

Redazione  
 Aldo Marturano  
 Redazione  
 Francesco Landolfi  
 Antonino Di Vincenzo  
 Gino Germone

### n. 9-10 (settembre-ottobre)

“Autunno 2012: un Editoriale...due Riflessioni”  
 “Uno sguardo alle Forze dell'AM...”  
 “Perizia sui materiali metallici”  
 “Ricordi d'amore e di gioventù”  
 “Le categorie del personale militare”

*Internet*

Mario Tancredi  
 Redazione  
 Angelo Pagliuca  
 Anna Maria Yachez  
 Portale Difesa



### n. 11-12 (novembre-dicembre)

“Verso il 2013 per un grande impegno”  
 “La tutela ambientale e lo sviluppo sociale”  
 “E gira, gira l'elica...”  
 “Le posizioni vertice nei Corpi e nel Ruolo delle Armi”  
 “2012: 100° Anniversario del Battaglione Aviatori”  
 “Casa della Quarta Età”

*editoriale*

Redazione  
 Angelo Pagliuca  
 Guglielmo P. Canham  
 Redazione  
 Redazione  
 Antonino Di Vincenzo

## e questi gli eventi dell'anno più significativi:

8 febbraio: ..... **Udienza Papale** in Vaticano – Sala Nervi  
 23 marzo: ..... **2° Convegno su tematiche pensionistiche**, c/o Casa dell'Aviatore – Roma  
 12 maggio: ..... **Consiglio Direttivo** con iniziativa **“La casa della Quarta Età”**  
 8-10 giugno: ..... **1ª Convention Nazionale ANUA e Assemblée annuale**, c/o SGA Firenze  
 15-22 ottobre: ..... **Tour nelle Capitali imperiali del Marocco**  
 16-19 novembre: ..... **Tour in Campania – Napoli e Costiera Amalfitana**  
 10 dicembre: ..... **Convegno dedicato alla rilevanza dei Soci Onorari**

# 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](http://www.eurofighter.com)

**Eurofighter  
Typhoon**

nothing comes close