

# *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



*4 Novembre: Giornata dell'Unità Nazionale*  
*10 Dicembre: Madonna di Loreto Patrona degli Aviatori*  
*25 Dicembre: Santo Natale*

*N. 11-12/2013*

# IL CORRIERE dell'AVIATORE

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

**N. 11-12 novembre-dicembre 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 novembre 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 2013, 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 Palestro 31 - 09011 Calafetta (CG)  
Tel. 070 400311 [sanvitt.rossi41@gmail.com](mailto:sanvitt.rossi41@gmail.com)

CATANIA - Pres. Luigi Barzaghi  
Via Antonio Gramsci 62 - 95030 Gravina di Catania (CT)  
Cell. 330 833 165 [lbarzag@tin.it](mailto:lbarzag@tin.it)

LATINA - Pres. Antonio Pompeo Muccitelli  
Via Picasso 13 - 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  
Corso Umberto Primo 100 - 35122 (PD)  
Tel. 049 8722618

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 [aldo.marturano@libero.it](mailto:aldo.marturano@libero.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@assoaeronauticavi.com](mailto:anua@assoaeronauticavi.com)



## Editoriale

L'ultimo bimestre presenta, come sempre e per gli Aviatori in particolare, la caratteristica di contenere tre tipologie di eventi che accrescono e fanno rendere più evidenti: sentimenti e aspirazioni di unità, amore e prosperità. Si è ritenuto quindi doveroso farne richiamo con le tre immagini riprodotte in copertina.

Il 4 novembre, giorno in cui si celebra l'Unità Nazionale il 4 novembre 1918 aveva termine il 1° conflitto mondiale - la Grande Guerra - un evento che ha segnato in modo profondo e indelebile l'inizio del '900 e che ha determinato radicali mutamenti politici e sociali. La data, che celebra la fine vittoriosa della guerra, commemora la firma dell'armistizio siglato a Villa Giusti (Padova) con l'Impero austro-ungarico ed è divenuta la giornata dedicata alle Forze Armate.

Il 10 dicembre Madonna di Loreto, "Festa della Venuta", la solennità mariana che si ricollega alla tradizione secondo la quale il sacello, venerato a Loreto, sia la camera nella quale a Nazaret, in Galilea, Maria nacque, fu educata e ricevette l'annuncio angelico. La credenza popolare ha attribuito alla 'mano di angeli' il trasporto a Loreto della 'Santa Casa'. Questo piccolo santuario biblico, caduto in mano dei musulmani, venne traslato prima a Tarsatto in Dalmazia (1291), poi nella selva di Recanati ed infine a Loreto nella notte tra il 9 e il 10 dicembre del 1294. La traslazione compendia in una sola parola l'origine del Santuario che è l'illustrazione del secondo articolo del credo cattolico: «descendit de coelo». il Figlio di Dio discese dal cielo in terra, per rendere possibile ogni altra "traslazione" dell'umana creatura: dalla schiavitù alla libertà, dal peccato alla grazia, dalla tiepidezza al fervore, dall'egoismo alla solidarietà.

Il 25 dicembre Festa del Natale. Benedetto XVI, con riferimento alle ipotesi sull'origine della festa, nel 2006 scrisse "«Il mondo in cui sorse la festa di natale era dominato da un sentimento che è molto simile al nostro [...]. Il 25 dicembre, al centro com'è dei giorni del solstizio invernale doveva essere commemorato come il giorno natale, ricorrente ogni anno, della luce che si rigenera in tutti i tramonti [...]. Era l'epoca, nella quale alcuni imperatori romani avevano cercato di dare ai loro sudditi in mezzo alla inarrestabile caduta delle antiche divinità, una fede nuova con il culto del sole invitto... i cristiani rivendicarono per loro il 25 dicembre giorno natale della luce invitto, e lo celebrarono come natale di Cristo, come giorno in cui essi avevano trovato la vera luce del mondo".

Con tali premesse, per concludere questa nota editoriale, non resta che augurare a tutti un felice passaggio dal vecchio al nuovo anno, con l'auspicio che il poco tempo mancante alla conclusione del 2013 sia denso di fatti-rasserenanti, necessari alla Comunità nazionale cui appartiene anche quella aeronautica.

(M.T.)

## In questo numero:

### Esigenza di Verità

2

Iniziativa AAA-ANUA (Sciandra - Majorani)  
Riflessioni su Caso Ustica (Manca)

### Notizie al Volo

9

Cambio al vertice di:  
Comando Logistico  
Comando Squadra Aerea  
Corpo Sanitario  
Forze Mobilità e Supporto  
1<sup>a</sup> B.A. Operazioni Speciali  
Accademia Aeronautica  
1<sup>a</sup> Adunata dello specialista AM  
Cambio al Q.G. del COI  
Cignus aggancia ISS  
Celebrazione "4 Giornate di Napoli"  
32° Stormo e "Mare Nostrum"  
Visita ANUA ai Corazzieri

Il Generale Francesco Cavalera  
Nuovo Ordinario Militare

p. 17  
p. 18

### Centro Studi (Pagliuca)

19

Armi chimiche  
Premio Nobel per la pace 2013  
Leader Globale (PellICCIA)  
Forze Armate Europa (Licheri)

### Racconti: "Quando un ingegnere e un pilota si incontrano..." 24

Pratica e teoria (Orsi - Canham)

### In questi mesi ricordiamo... (Bergomi) 27

Novembre:  
- S.M.74, S.M.75, Saiman 208, Fine della Tirpitz  
Dicembre:  
- Martin 130, Guerra di Spagna, Operano i maiali,  
Antonov 24

### Salute dell'Aviatore

30

Aspetti storici (Arpino - Tricarico)  
ANUA e settore medico specialistico

### Storia degli aerei e del loro sviluppo tecnico 33

### Dalle Sezioni Territoriali ANUA 34

Napoli, Taranto

### Luoghi della Memoria 38

### Eventi ANUA in programma 39

Ricordi  
Iniziativa Casa Aviatore

p. 40



## Esigenza di Verità su terrorismo e stragi



Nel corso dell'anno che volge a conclusione si è più volte rilevato, sia in occasione di cerimonie celebrative che nella lettura di atti parlamentari, l'auspicio da parte delle Massime Cariche dello Stato di pervenire al raggiungimento della verità sul terrorismo e sulle stragi che, negli ultimi decenni del secolo trascorso, hanno macchiato di sangue il nostro Paese, provocando gravissimi lutti a carico di moltissime famiglie.

**I Presidenti Nazionali di AAA** (Gen. S.A. Giovanni Sciandra) e di **ANUA** (Gen.S.A. Mario Majorani) hanno condiviso il bisogno di pubblicare sui periodici dei rispettivi Sodalizi la lettera\*, con relativo allegato\*\*, recentemente inviata ai Capi Gruppo del Senato, dal **Generale Vincenzo Ruggero Manca**, già Vice Presidente della Commissione Bicamerale sulle "stragi", ed hanno inteso congiuntamente così introdurla, avuto altresì riguardo al "post scriptum" che lo stesso Gen. Manca ha redatto dopo la sentenza della Corte di Cassazione - III Sezione Civile - n. 23933, emessa il 22 ottobre 2013.

*Quanto considerato, valutato e proposto dal Generale Vincenzo Manca a proposito del Caso Ustica non può non trovare assonanza in tutti coloro che amano un paese libero, trasparente e che avvertono fortemente l'esigenza di essere tutelati da Istituzioni dello Stato efficienti e da "poteri" dello stesso Stato che collaborano lealmente tra di loro, come più volte raccomandato dalla Corte Costituzionale.*

*Indubbiamente, gli sviluppi, soprattutto quelli recenti, della tragica vicenda legata alla morte di ben 81 persone innocenti la sera del 27 giugno 1980, non consentono entusiasmi in materia di risultati pertinenti alle attività svolte in più ambiti istituzionali del nostro Paese. Emblematica è a tal proposito la tesi del missile sostenuta come causa dell'esplosione in volo del DC9 in ambito processi civili, tesi questa in netto contrasto con quanto emerso in sede penale ove la si esclude sulla base di quanto documentato nella requisitoria dei tre Pubblici Ministeri e nella sentenza della Corte d'Appello convalidata dalla Corte di Cassazione.*

*Chi scrive e coloro che appartengono ai Sodalizi Aeronautici (ANUA ed AAA) avvertono sulle spalle il "peso etico" dei valori cui ci si è ispirati durante e dopo gli anni di Servizio Attivo nell'Arma Azzurra. Non possono essere quindi indifferenti di fronte alle parole pronunciate dal Capo dello Stato, nonché Capo delle nostre Forze Armate, in occasione del "giorno della memoria delle vittime del terrorismo e delle stragi" (8 maggio 2010).*

*Il Presidente Napolitano parlò, con riferimento al caso Ustica, di "opacità di comportamento da parte dei*

*Corpi dello Stato", di "inefficienze d'apparati deputati all'accertamento della verità", di "intrighi internazionali" e di "torbidi intrecci eversivi".*

*La Commissione d'inchiesta di cui pone evidenza il Gen. Manca nei suoi documenti dovrebbe fornire la risposta a quanto stigmatizzato dal Capo delle nostre Forze Armate e da chi ha avuto l'onore di servirle per anni.*

*Appare doveroso infine rilevare che la proposta di commissione d'inchiesta di cui trattasi è stata fatta propria in data successiva (23 ottobre u.s.) da 36 parlamentari PD, così come va auspicato che la stessa venga condivisa quanto prima da tutte le Forze Parlamentari, dovendo avere il caso Ustica interesse nazionale e non di parte.*

*Sciandra - Majorani*

*\* Roma, 15.10.2013*

### **Agli Onorevoli Senatori**

- **Luigi Zanda** Capo Gruppo "Partito Democratico"
- **Renato Schifani** Capo Gruppo "Il Popolo della Libertà"
- **Paola Taverna** Capo Gruppo "Movimento 5 Stelle"
- **Gianluca Susta** Capo Gruppo "Scelta Civica per l'Italia"
- **Massimo Bitonci** Capo Gruppo "Lega Nord e Autonomie"
- **Karl Zeller** Capo Gruppo per le Autonomie
- **Mario Ferrara** Capo Gruppo "Grandi Autonomie e Libertà"
- **Loredana De Petris** Capo Gruppo "Misto" Senato

... nel recente passato, lo scrivente ha avuto l'alto onore di vivere l'impareggiabile esperienza di Senatore della Repubblica e, all'interno di essa, quella connessa con l'incarico di vice Presidente della Commissione Bicamerale d'Inchiesta sul Terrorismo e sulle Stragi (XIII Legislatura - 1996-2001).

L'oggetto della presente lettera attiene a quanto ma-

turato durante e dopo quest'ultimo impegno e specificamente a quanto emerso dall'esame dei non pochi casi terroristici e stragistici che, nel periodo degli "anni di piombo", hanno macchiato di sangue il nostro Paese.

L'approfondimento della materia, reso possibile:

- dall'ampia documentazione esistente a riguardo e ricca di non pochi atti parlamentari,
- da circostanze che hanno permesso plurimi impegni saggistici sull'argomento,
- da una serrata e pluriennale attività di interlocuzione con esperti del settore, tra cui, ed *in primis*, l'ex Presidente del citato organismo di inchiesta parlamentare, Sen. Avv. Giovanni Pellegrino (XII e XIII Legislatura), ha fatto maturare il convincimento (condiviso in pieno da quest'ultima personalità), secondo cui, se è vero che molte delle vicende che hanno drammaticamente caratterizzato i citati "anni di piombo" appartengono ormai alla storia- e quindi all'analisi ed alla valutazione degli studiosi di tale disciplina -, è parimenti vero che ne esistono altre che giustificano ampiamente la rinnovazione di uno specifico esame in sede parlamentare.

Tra dette vicende, una delle più emblematiche appare essere quella legata alla tragedia verificatasi la sera del 27 giugno 1980, che è nota come "caso Ustica", potendola considerare un episodio a sé, profondamente diversa da quelle che sono comprese nella ed. "notte della Repubblica" e, a tutt'oggi, chiaramente meritevole di un rinnovato esame e di una rinnovata valutazione ad opera della più alta Istituzione del Paese, l'unica cui la Costituzione affida (vds. art. 82) compiti di inchiesta su materie di pubblico interesse ed, a maggior ragione quindi, su quelle che vedono coinvolti più "poteri" dello Stato e più articolazioni della Sua Struttura Amministrativa.

I motivi che giustificano il tutto sono riportati, sia pure in forma sintetica e discorsiva, nel documento allegato e, tra i tanti, significato particolare va attribuito al profondo "contrasto" esistente tra gli esiti, per ora finali, dei giudizi penali e quelli dei giudizi civili ed alle conseguenti "due verità giudiziarie" connesse alla stessa vicenda, per non citare i tanti *vulnus* presenti sia nelle fasi istruttorie e sia in quelle dibattimentali, con riferimento a comportamenti quanto-

meno inspiegabili in ambiti istituzionali ed in ambiti dei Pubblici Apparati.

Nella certezza che gli Onorevoli Senatori Capigruppo Parlamentare in indirizzo riserveranno la loro cortese attenzione a quanto si è sentito il dovere di rappresentare e proporre, si rimane in attesa di un gradito riscontro, esprimendo nel contempo i sensi della più alta considerazione e stima.

*Gen. S.A. (r) Vincenzo Ruggero Manca*

## **\*\* IL CASO USTICA**

Più volte, nel mondo politico e soprattutto in quello parlamentare, si sono levate voci a sostegno di una riedizione della "Commissione Parlamentare d'Inchiesta sul terrorismo in Italia e sulle cause della mancata individuazione dei responsabili delle stragi".

L'auspicio sottinteso da queste voci, che peraltro di recente ha visto, per il Caso Moro, i primi concreti passi in Parlamento<sup>1</sup>, trova pieno sostegno in chi scrive ed in tutti coloro che nutrono il convincimento secondo cui non tutte le "ferite" terroristiche e stragistiche di cui si tratta hanno avuto, ad oggi, adeguate risposte da parte delle Istituzioni interessate, principalmente a riguardo di:

- individuazione dei contesti e delle modalità con cui sono state provocate;
- accertamento di tutte le responsabilità penali e risarcitorie connesse;
- individuazione e superamento delle insufficienze e/o delle deficienze istituzionali collegabili all'origine ed allo sviluppo delle singole vicende;
- individuazione e superamento di inadeguatezze e/o di lacune legislative e normative che hanno influito negativamente nell'ambito delle attività connesse con la prevenzione, con le indagini e con la celebrazione dei processi giudiziari.

La conferma a quanto dianzi rilevato giunge chiara dall'abbondante pubblicistica in materia, dagli atti processuali e da quelli parlamentari che hanno riguardato i singoli casi e soprattutto giunge dai Documenti - Resoconti stenografici delle "Sedute", Elaborati di Commissari e di Consulenti, Relazioni e Proposte di Relazione di Commissari e della Presidenza - che attestano quanto

<sup>1</sup> Vds.: Proposta di legge - 5 agosto 2013 - per l'istituzione di una Commissione Parlamentare d'Inchiesta sul "Caso Moro" con primi firmatari gli On.li G. Fioroni e G. Frassi;  
Disegno di legge - 24 settembre 2013 - per l'istituzione di una "Commissione Bicamerale d'Inchiesta sul caso Moro e sul fenomeno del terrorismo in Italia negli anni 1969-1985", con primi firmatari i Senatori L. Compagna e M. Gotor.

svolto ed appurato, dal 1988 al 2001, dalla Commissione Parlamentare d'inchiesta sulle "stragi", dapprima presieduta dal Sen. Dott. Libero Gualtieri (X e XI Legislatura) e successivamente dal Sen. Avv. Giovanni Pellegrini (XII e XIII Legislatura).

Tra le vicende, per le quali, a parere dello scrivente, si ravvisa la necessità di un'ulteriore attività d'inchiesta parlamentare finalizzata agli scopi dianzi indicati, una delle più emblematiche, oltre alla già citata e riferibile all'assassinio dello statista pugliese, appare essere quella legata al c.d. "Caso Ustica", al caso, cioè, che, come noto, ha fatto registrare, la sera del 27 giugno 1980, la morte di ben ottantuno persone innocenti a seguito dell'esplosione in volo di un velivolo DC9 della Società Aerea Itavia. E ciò non solo perché lo stesso si identifica tuttora in uno degli impegni più complessi che gravano sulla nostra Magistratura - in ambito penale ed in quello civile - ma anche perché continua ad avere una notevole "presa" sull'opinione pubblica, in quanto:

- i mass-media non hanno mai cessato di costellarlo di colpi di scena sensazionali;
- si è insistentemente cercato di addossare responsabilità specifiche - tutte comunque estranee alla "causa" dell'esplosione del DC9 - a numerosi rappresentanti di una gloriosissima Istituzione militare dello Stato - l'Aeronautica Militare -, che si è sempre distinta per "atti" e "presenze operative" di assoluto valore e sacrificio quando le vicende storiche l'hanno chiamata a fornire il suo qualificatissimo contributo alla Patria e che ha visto, per il caso in questione, anche il rinvio a giudizio, con accuse infamanti, di quattro suoi Generali di Squadra Aerea, poi scagionati del tutto dai gravi reati contestati;
- più volte è stato fatto riferimento, persino in ambito autorità "verticistiche" nazionali, ad «opacità di comportamento da parte di corpi dello Stato», ad «insufficienze di apparati deputati all'accertamento della verità», ad «intrighi internazionali», a «torbidi intrecci eversivi», così come si è parlato di «atto di guerra aerea non dichiarato», di «operazione di polizia» e, perfino, in data recente (provocando indicibili perplessità ed incredulità), di un "provato" collegamento tra la strage del 27 giugno 1980 e quella di Ramstein -Germania- del 28 agosto 1988 (con 70 morti e 346 feriti), sostenendo che quest'ultima non fu causata da un incidente dovuto a "fattore umano", vale a dire ad errore di valutazione da parte del pilota - come risulta nel "Rapporto Finale" relativo all'inchiesta "trinazionale" (USA, Repubblica Federale Tedesca ed Italia) - ma da un "omicidio di stampo intimidatorio" (vds. Nota Agenzia DR delle ore 17.46 del 28 giugno 2013). E tutto ciò allo scopo che uno dei piloti delle nostre Frecce Tricolori, coinvolto e deceduto nello scontro aereo verificatosi nel corso della manifestazione acrobatica, non deponesse come testimone nel

processo sul caso Ustica in corso a Roma (vds. anche Interpellanza del Sen. C. Giovanardi: atto n. 2.00045 del 2 luglio 2013);

- non si è mai cessato di indicare coinvolgimenti di Paesi stranieri (in primis: Francia, Stati Uniti d'America, Libia e di recente anche Germania - all'epoca RFT -, in quanto cofirmataria del Rapporto sull'incidente di Ramstein appena citato), pur essendo noto sia che i primi due Paesi avessero dato risposta alle rogatorie della magistratura italiana e sia che i "vertici" politici degli stessi (il Presidente della Repubblica francese: Jacques Chirac ed il Presidente degli USA: Bill Clinton), nel dare riscontro ad una lettera del nostro Presidente del Consiglio dei Ministri (On. Giuliano Amato), avessero "negato" con fermezza che ci fossero state responsabilità dei loro Paesi;
- non si è potuto (o voluto) far desistere le Autorità libiche dall'annoso "silenzio" opposto non solo alle rogatorie italiane, ma anche, e perfino, alle lettere personali di due nostri Premier (On. Massimo D'Alema ed On. Giuliano Amato) indirizzate - su richiesta della Pres.za della Commissione "Stragi" XIII Legislatura - al leader della Rivoluzione del Grande Fatah, Muhammad Gheddafi. Il tutto pur avendo avuto l'esempio di USA e Francia, di due Paesi cioè che, per gli atti terroristici verificatisi a bordo di due aerei di linea civili collegati rispettivamente alla strage di Lockerbie ed a quella di Ténéré, hanno pensato, per lo stesso atteggiamento non collaborativo della Libia, di rivolgersi all'ONU e quindi ottenere - dopo "sanzioni" decretate da quest'ultimo alto Organismo - l'ammissione delle pertinenti responsabilità da parte del Paese nord-africano;
- non si è ancora verificata ad oggi, in ambito governativo italiano, alcuna ulteriore iniziativa nel senso di cui sopra, nonostante una specifica ed argomentata Interpellanza (Atto n. 4-07462 del 15 maggio 2012 a firma dell'On. C. Giovanardi) indirizzata al Pres.te del Consiglio dei Ministri e ai Ministri dell'Interno e della Difesa ed una "circostanziata" pubblicistica che inserisce, sia per il caso Ustica e sia per la strage della Stazione ferroviaria di Bologna (2 agosto 1980), consistenti ipotesi di un plausibile coinvolgimento libico (vds.: ad esempio "La minaccia e la vendetta" di G. Zamberletti - Edizione Franco Angeli - e "Italia-Libia - Stranamore", di V.R. Manca - ed. Koiné, Nuove Edizioni);
- una recente Sentenza, emessa dalla Corte di Cassazione - III Sezione Civile in data 28 gennaio 2013, ha valutato "abbondantemente e congruamente motivata" la tesi del missile come causa dell'esplosione in volo del DC9 Itavia, addebitando al Ministero "Difesa" ed al Ministero "Infrastrutture" "responsabilità omissive in materia di controllo, vigilanza e sicurezza delle aerovie aperte al traffico aereo civile" e condan-

nando gli stessi Dicasteri al pagamento della somma risarcitoria dovuta ai familiari delle vittime titolari del ricorso giudiziario. Si è così sorprendentemente posto all'attenzione della pubblica opinione il problema dell'esistenza di "due" verità giudiziarie relativamente alla causa dello stesso incidente aereo, dovendo ricordare che, su di esso, esiste da tempo una Sentenza emessa dalla Corte di Cassazione - Sezione Penale, in data 10 gennaio 2007, nella quale si conferma quanto emerso in Corte di Assise d'Appello di Roma (Sentenza del 5 dicembre 2005) circa l'assoluzione degli Ufficiali dell'Aeronautica Militare - di cui si è sopra detto - e circa l'esclusione del missile come causa dell'incidente, essendo stato accertato - a parere della Corte d'Appello - che *"la carcassa dell'aereo non reca segni dell'impatto di detto ordigno"* ed avendo anche sottolineato, in sentenza, che *"tutto il resto (e cioè presenza di altri aerei nelle vicinanze del DC9, battaglia aerea, plot - echi radar - correlabili ad aerei ignoti, ecc.: n.d.r.), non essendo provato, era solo nelle congetture della stampa che si era sbizzarrita a trovare scenari di guerra calda e fredda"*, per non citare quanto compare nella Requisitoria (e confermato, in sede di Audizione presso la Commissione "Stragi", dai 3 Pubblici Ministeri - nel ruolo di "accusa" nel processo...), ove si afferma sia *"la mancanza di prove relative all'impatto del missile sul DC9"* e sia che *"la causa della perdita del DC9 per la quale sono stati individuati i maggiori elementi di riscontro era l'esplosione interna"*. Tesi questa coerente con quanto sostenuto nella Relazione del Collegio peritale d'Ufficio "internazionale", presieduto dal prof. Aurelio Misiti, il quale aveva scelto come collaboratori i migliori esperti mondiali in materia di incidentistica aerea, escludendo, su richiesta del Giudice Istruttore, quelli appartenenti a Paesi coinvolti nell'inchiesta, come gli USA, la Francia ed altri ancora<sup>2</sup>;

- l'Avvocatura Generale dello Stato ha rilevato che il giudice monocratico "togato" del Tribunale di Palermo e la Corte di Appello dello stesso Tribunale, titolari delle Sentenze "civili" favorevoli alla tesi del "missile", si erano limitati ad utilizzare, a detto scopo, una precedente Sentenza emessa il 25 luglio 2003 da un Giudice "Onorario" Aggregato (G.O.A.) presso il Tribunale di Roma Sez. Civile nella persona di un Avvocato<sup>3</sup>, al quale era stato assegnato il compito di presiedere il processo civile di 1° grado relativo alla causa intentata dalla Società aerea Itavia (per il risarcimento dei danni subiti con l'esplosione del DC9) e portato a termine il 25 luglio 2003, allorquando cioè non si era ancora concluso né il dibattimento penale di 1° grado (Sentenza 30 aprile 2004) né, ovviamente, quelli successivi (2° grado o Appello e Cassazione): sedi "penali" queste rimaste impegnate, per la stessa vicenda, per un periodo di tempo superiore ai venticinque anni, con 1.750.000 pagine di istruttoria, 4000 testimoni, 277 udienze "in contraddittorio" diretto tra le parti e con serrati "confronti peritali" che, nel loro insieme, avevano fornito ai giudici (il dibattimento penale, come noto, si svolge sempre in sede "collegiale") elementi probanti circa scenari decisivi per la verità giudiziaria, dei quali non aveva potuto, e forse anche voluto, usufruire il menzionato Giudice Onorario, in un "processo civile" (1° grado in sede "monocratica") e che si svolge, come noto, in forma prevalentemente scritta, sostanziandosi, in pratica, nella valutazione di una memoria di accusa e di una memoria di difesa;
- la stessa Avvocatura Generale dello Stato ha preso atto, inoltre, che nella Sentenza "civile" di Appello (Tribunale di Palermo), datata 14 giugno 2010, si fa "esplicita" ammissione che la causa è stata decisa senza aver preso visione dell'esito del processo penale, in quanto i pertinenti atti, più volte richiesti al Tribunale

<sup>2</sup> Merita ricordo anche il fatto che il Collegio peritale d'Ufficio "Misiti" è stato costituito dopo il recupero del 95% del relitto del DC9 e sostituì il Collegio Peritale "Blasi" che aveva invece lavorato solo sul 34% del relitto e che si "spaccò" clamorosamente in merito alla causa dell'incidente: due periti erano favorevoli ad un'esplosione interna e tre ad un'esplosione esterna (missile): tesi e relativa articolazione tecnica presa come riferimento principale nei processi "civili" finora conclusi e che non hanno tenuto conto o non hanno potuto tener conto di altri e successivi elementi probatori a favore della tesi "esplosione interna".

<sup>3</sup> Come noto, nel 1998, è stata introdotta, nel nostro sistema giudiziario, la figura del "giudice unico generalizzato", con la conseguente scomparsa, nel giudizio di primo grado per le "controversie maggiori" (come certamente è quella legata al caso Ustica), del giudice "collegiale", il quale, da sempre, per la innegabile maggiore garanzia che esso dà, era destinato a decidere queste ultime. La modifica non è stata esente da critiche in qualificatissimi ambiti giuridici. A quest'ultimo proposito si è scritto tra l'altro: *"Non vorremmo che questa riforma... finisca per distruggere completamente la credibilità del nostro sistema giudiziario"* (vds.: pagg. 111 e 112 "Istituzioni e Liberalismo" di Vincenzo Caianiello a cura di Fabio Cintoli, ed. Rubbettino, 2005).

di Roma, non erano stati trasmessi alla Corte di Appello territoriale, impedendo di conseguenza che “il giudicato” del processo penale facesse parte della “scienza del giudice”;

- è nato conseguentemente il proposito della stessa Avvocatura - condiviso dal Ministero “Difesa” e dal Ministero “Infrastrutture” - di “impugnare” (vds. atto 9 febbraio 2013 - 611648) la Sentenza della Corte di Cassazione Civile mediante ricorso per revocazione derivante dalle circostanze cui si è appena accennato e che hanno inaspettatamente registrato, in tre gradi di processo civile, un sostanziale “*acritico appiattimento sulle conclusioni di un G.O.A.*”, le quali si riferivano ad un “altro” processo (quello promosso dalla Società Itavia) che aveva superato sia il vaglio d’appello e sia quello di Cassazione con la condanna definitiva dei due Ministeri (Difesa e Infrastrutture) al pagamento del risarcimento, la cui misura è stata definita con sentenza della Corte di Appello di Roma - Sez. seconda civile in data 4 ottobre 2013 nella misura di €265.154.431,44: circostanze queste ultime che “imprevedibilmente”, pur essendo “date”, non hanno mai trovato il dovuto spazio nei mass-media..., fatta eccezione del Quotidiano “Il Tempo” che ne ha dato notizia in prima pagina;
- il menzionato proposito di “ricorso per revocazione” non ha poi alcun seguito, essendo sopravvenuto il parere contrario del Governo motivato sia da “ragioni giuridiche, in quanto un ricorso in questa situazione processuale potrebbe apparire meramente dilatorio ed esporrebbe lo Stato ad ulteriori spese” e sia da “ragioni di ordine etico per il dovuto rispetto alle vittime ed ai loro familiari”. Decisione governativa che, premiando i tempi della liquidazione del risarcimento, nonché, e soprattutto, le ragioni di ordine etico, ha posto ancora una volta il problema se, in uno Stato di diritto, abbiano più valore “le regole” o “il consenso”, e ciò pur nella piena consapevolezza che la questione del risarcimento non è e non deve essere affatto in discussione (anzi se ne sottolinea l’intollerabile ritardo), dovendo lo stesso essere comunque corrisposto e si tratta solo di stabilire “quale” Ministero debba pagare l’ammontare da anni dovuto comunque dallo Stato... Ci si rende conto che i familiari delle vittime siano stanchi dei “ritardi” in senso generale (su “verità giudiziaria”, su “verità storica”, su “chi” e su “quanto” si deve risarcire, ecc.).

È parimenti vero, tuttavia, che occorre essere illuminati da una saggia prudenza allorquando si decide di “ferire” l’importante principio secondo cui “*l’attività giuridica (interpretazioni di testi normativi, pronunce istituzionali, ecc.) deve essere sempre retta sia da una logica diversa da quella politica e sia da una diversa deontologia*”, senza contare che, nel recente passato,

sempre la stessa Istituzione (Governo della Repubblica), ricostruendo nell’Aula di Montecitorio l’iter “processuale penale” sul caso Ustica, aveva affermato che “*l’ipotesi del missile è uscita definitivamente di scena in tutte le ricostruzioni*” (cfr.: risposta del Governo - intervento fatto dal Ministro C. Giovanardi - all’Interpellanza: 2/00257, presentata dall’On. Michele Tucci il 27/02/2002).

Lo scrivente non avverte il bisogno di ulteriori argomenti per evidenziare le plurime ed incontestabili ragioni per cui gli “intrecci” (non poche volte “contraddittori”, non di rado “inimmaginabili” ed in qualche caso “folli”) pertinenti al caso Ustica hanno consistenza tale da rendere opportuno quanto necessario:

- una loro specifica ed accurata inchiesta con successiva valutazione in ambito Parlamento della Repubblica, cioè nella più Alta Istituzione del Paese, l’unica cui la Costituzione affida (vds. art. 82) compiti d’inchiesta su vicende che vedono coinvolti più poteri dello Stato e più articolazioni della sua struttura amministrativa;
- il dovere politico di intervenire, ove necessario, con specifici provvedimenti di leggi tesi ad evitare, nel futuro, situazioni che possano minare la dignità di un Paese moderno con particolare riferimento al delicato settore giurisdizionale.

Seguire altre strade o lasciare inalterato l’esistente non sarebbe tollerabile in una terra che può vantare peraltro di essere stata la patria del diritto e che, negli anni duemila, concede ancora cittadinanza a speculatori, a cantastorie e ad affabulatori che affasciano gli amanti delle favole e delle storie romanzate. E ciò riporta il pensiero ancora alle vicende giudiziarie oggetto della nostra attenzione ed in particolare ai pertinenti ultimi sviluppi che hanno portato l’ex Presidente della Commissione “Stragi” (Sen. Avv. G. Pellegrino), nonché insigne giurista, a:

- ritenere “*anomala*” la circostanza che “*l giudicato civile si sia formato a seguito dell’acquisizione soltanto di un segmento dell’indagine penale*”;
- usare accenti di rilevante gravità, *sul piano dell’onestà intellettuale*, relativamente al fatto che *il formarsi del giudicato civile abbia portato i mezzi di informazione a proclamare ancora una volta che su Ustica si è fatta chiarezza*;
- dichiarare di essere “*pienamente favorevole*” ad una Commissione (parlamentare) monotematica su Ustica, ritenendo detto caso “*un episodio a sé, avulso dalla problematica generale della notte della Repubblica*” (anni di piombo, ecc.) e dichiarando che “*il contrasto che vi è tra gli esiti per ora finali dei giudizi penali e dei giudizi civili è sufficiente in sé a giustificare un rinnovato esame parlamentare*”;

- riproporre, infine, un vecchio giudizio del Presidente e del Vice Presidente (lo scrivente) della Commissione "Stragi" secondo cui *"l'abbattimento del DC9 da parte di un missile rientra in un immaginario collettivo che è ansioso di conferme ed è insofferente di smentite"*.

A chi scrive non resta che prendere atto delle citate qualificate e significative argomentazioni, così come non si può non riallacciarsi alla "anomalia" cui si è fatto cenno prima, ritenendo parimenti "anomalo" un altro fatto che conduce all'interrogativo che segue: come mai l'Avvocatura Generale dello Stato (Organo di "difesa" del Ministero della Difesa e del Ministero delle Infrastrutture) non ha ritenuto opportuno prendere l'iniziativa di porre all'attenzione dei giudici "civili" i segmenti dell'indagine penale non inviati, benché richiesti più volte, al Tribunale di Palermo, con particolare riferimento alle "ragioni" tecniche prese in considerazione, in Corte di Assise in Appello di Roma (convalidate poi dalla Corte di Cassazione: 3<sup>a</sup> Sez. Penale) per escludere "il missile" e quindi le responsabilità dei due Ministeri appellanti, dal momento che gli atti processuali (vds. in particolare, le pagine 23 e 24 della Sentenza d'Appello - civile - del Tribunale di Palermo) mettono in chiara evidenza che le Amministrazioni ("Difesa" e "Infrastrutture"), nel processo civile al quale ci si riferisce, si sono limitate solo *"ad allegare l'imprevedibilità e la repentinità del fatto - riferita all'esplosione del missile - ed invocare il fortuito"*, ammettendo così esplicitamente di non aver provveduto a fare quanto necessario per *"evitare il disastro"*? È questo un altro interrogativo al quale appare lecito credere possa essere data una risposta, nella speranza che da quest'ultima sia possibile dedurre che non sia vero quanto rilevato in qualificati ambienti giuridici e cioè che *"nel giudizio civile i due ministeri ("Difesa" e "Infrastrutture": n.d.r.) non sono stati ben difesi dall'Avvocatura"*, aggiungendo inoltre che, essendo ancora in corso altri giudizi civili, *"sarebbe opportuno che in questi il giudicato penale venisse invocato come fonte di prova"*, da cui *"potrebbe derivarne un esito giudiziario diverso e quindi la formazione di una terza verità giudiziaria..."*, che potrebbe chiamare in causa non più i due Ministeri più volte citati, ma altra o altre articolazioni ministeriali, fermo comunque restando il risarcimento non più differibile, comunque, ai familiari delle 81 vittime. Ovviamente, al di là del Ministero coinvolto, ciò che appare rivestire importanza assoluta è la "pienezza" del diritto al risarcimento. Obiettivo questo che può essere "assicurato" solo se è disponibile una valutazione, sui complessi accadimenti legati al caso Ustica, "certificata" dall'autorevolezza della più alta espressione costituzionale, quale è quella parlamentare.

E, per finire, si valuta utile lasciare, come ultimo moti-

vo di amara riflessione, alcune delle tante righe con le quali, nelle pagg. 339 e 340 del DOC XXIII n. 64 Vol. PRIMO - TOMO III - Commissione Bicamerale sulle stragi (redatto il 28 giugno 2000), è "introdotto" il caso in titolo. Eccone la trascrizione: *"Quella del disastro aereo avvenuto la sera del 27 giugno 1980 è - senza ombra di dubbio - la più mastodontica e intricata investigazione mondiale condotta su un singolo incidente occorso ad un mezzo di trasporto. Per contro, lacunosi, rachitici se non inesistenti appaiono i risultati di una delle più disarticolate, costose, lunghe, nonché incoerenti indagini nella storia giudiziaria italiana. Il paradosso è costituito dal fatto che, se da un lato sappiamo ormai quasi tutto sugli scenari di politica internazionale ed estera, sui colpi bassi dei servizi segreti e sulle piste internazionali, dall'altro ancora non sappiamo spiegare perché sono morte 81 persone in quel modo"*.

Ed ancora: *"... a distanza di 18 anni da quella tragica notte, ad istruttoria conclusa e con le requisitorie dei pubblici ministeri ormai depositate, ben pochi sono i punti cardinali, le certezze di questa complessa vicenda. Al contrario, i dubbi, le zone d'ombra, le incertezze e le perplessità - nonostante l'immane lavoro svolto - appaiono beffardamente come gli unici «assiomi» di questa strage. E il fatto che i soli sopravvissuti alle verifiche e ai riscontri siano soltanto gli interrogativi e le incongruenze, la dice lunga sulle reali deficienze e lacune di questa interminabile quanto inconsistente investigazione"*, per poi rilevare anche che *"... uno dei motivi che ha via via indebolito i risultati dell'inchiesta riguarda proprio il conflitto - peraltro mai sanato (o mai voluto sanare, aggiungiamo noi...) - sulle varie teorie (missile, bomba, cedimento strutturale, collisione, eccetera) riguardanti le cause della perdita dell'aereo"*, anche se tre di esse appaiono essere le meno probanti.

E non basta. A rendere più problematica quella che è stata definita "una delle più incoerenti indagini della storia giudiziaria italiana", concorre un elevatissimo numero di perplessità su *"ritardi, negligenze, omissioni, depistaggi, errori più o meno gravi, incompetenze, ignoranza, menefreghismo, arroganza e superficialità"* e soprattutto quanto è scritto a pag. 341 dell'Elaborato dianzi citato: *"Il vero scempio, il vero «muro di gomma» che ha sbarrato la strada all'accertamento della verità lo si è incontrato... anche dentro la magistratura, all'interno delle forze di polizia giudiziaria, nel Governo e soprattutto nel Parlamento. Fin dalle prime battute, si sono inseriti in questo mistero all'italiana interessi di vario tipo: economico-finanziari, politici, eversivi e destabilizzanti"*.

E poi: *"L'intera vicenda ha infine risentito degli effetti di una durissima campagna di stampa impegnata per lo più a demolire sistematicamente quelle poche e deboli certezze che, di volta in volta, venivano raccolte sulla meccanica della sciagura"*.



*Giovedì 19 Settembre 2013 presso l'Aeroporto di Ciampino sede del 31° Stormo "Carmelo Raiti", ha avuto luogo la consegna di 38 Medaglie al Merito e al Valore al personale dell'Aeronautica Militare che si è distinto, per il valore ed il merito del proprio operato, nei diversi teatri di missione (Afghanistan, Libano, Libia).*

*Nella stessa occasione è stato celebrato l'Avvicendamento al vertice di Comando Logistico e Comando Squadra Aerea, alla presenza del Capo di SMA, Generale Pasquale Preziosa.*

Di seguito si riporta l'esauriente resoconto dell'Ufficio Pubblica Informazione AM ([www.aeronautica.difesa.it](http://www.aeronautica.difesa.it))



**I**l conferimento di trentotto Medaglie al Valore ed al Merito Aeronautico, avvenuto davanti ai familiari dei decorandi, alle Autorità ed ai militari schierati in rappresentanza della Forza Armata, ha sancito il giusto riconoscimento per gli eccellenti risultati conseguiti in Italia ed all'estero dal personale dell'Aeronautica Militare, con particolare riferimento alle missioni operative condotte in Libia senza riportare alcun danno collaterale.

La cerimonia militare, improntata alla massima sobrietà, è iniziata con l'avvicendamento del Comandante Logistico, che ha visto il Generale di Squadra Aerea Maurizio Lodovisi cedere il Comando al Generale di Squadra Aerea Gabriele Salvestroni, ed è terminata con il passaggio di consegne al vertice del Comando Squadra Aerea tra il Generale di Squadra Aerea Tiziano Tosi, Comandante uscente giunto al termine di una prestigiosa carriera, e lo stesso Generale Lodovisi.

Il Generale **Salvestroni**, neo Comandante Logistico, ha inaugurato gli interventi ringraziando il Capo di Stato Maggiore per la fiducia accordatagli con il conferimento del prestigioso incarico ed evidenziando come *“la necessità di razionalizzare le risorse materiali disponibili richiede il ricorso alla sobrietà, senso pratico e spirito d'iniziativa, evitando posizioni consuetudinarie o dogmatiche ma ricercando, di volta in volta con curiosità ed acume, le soluzioni che la corretta pratica professionale raccomanda, sempre vagliate alla luce del buonsenso. In questo contesto, attribuisco alla sinergia una grossa importanza, sinergia tra le varie articolazioni del Comando Logistico, tra questo e gli altri Alti Comandi della Forza Armata e, ove possibile, anche con i paritetici organi delle altre Forze Armate, in un rapporto franco e amichevole finalizzato al risultato che, in ultima analisi, arricchisce tutti noi”*.



Nel corso del proprio intervento, a suggello del passaggio di consegne con il Generale Tosi sancito dalla lettura dell'Ordine del giorno e dalla formula di riconoscimento, il Generale **Lodovisi**, neo Comandante della Squadra Aerea, riferendosi ai risultati di assoluta eccellenza raggiunti dal Comando Logistico durante il proprio periodo di Comando, ha affermato che *"[...] tali risultati sono stati possibili grazie ad una concomitanza di fattori: il Comando Logistico è un Alto Comando strutturato e collaudato, che capitalizza il lavoro e le intuizioni dei Comandanti che mi hanno preceduto, alcuni dei quali qui convenuti che saluto e ringrazio. Abbiamo inoltre lavorato in un contesto di trasparenza, lealtà e condivisione di intenti con tutti gli Enti di Forza Armata, dell'Amministrazione Difesa ed organizzazioni governative ed industriali. Permettetemi di estendere a tutti coloro che ci hanno aiutato un sentito ed enorme ringraziamento. Infine, l'elemento determinante è stato certamente la qualità, la professionalità, la dedizione, la lealtà e lo spessore etico del nostro personale che hanno costituito il vero valore aggiunto della nostra organizzazione"*.

Il Generale **Tosi** ha preso successivamente la parola salutando il personale decorato, i gentili ospiti e le Autorità presenti. Nel corso dell'intervento ha evidenziato come, in questo lungo periodo di Comando, tutto il personale alle proprie dipendenze, ed in particolare quello decorato nella circostanza, abbia saputo fornire un esempio di altissima professionalità ed attaccamento alla Forza Armata, conseguendo risultati ragguardevoli e rendendolo orgoglioso di essere il Comandante della Squadra Aerea. Ha quindi voluto ringraziare i più stretti collaboratori e la propria famiglia che sempre hanno saputo garantirgli il sostegno ed il supporto necessari a condurre in serenità *"[...] la meravigliosa avventura che ha costituito l'esperienza di servizio nell'Aeronautica Militare"*.

Il Capo di Stato Maggiore (f. a destra), a sua volta, ha sottolineato che *"la cerimonia odierna di avvicendamento alla guida del Comando della Squadra Aerea tra il Generale Tosi e il Generale Lodovisi, che a sua volta cede il testimone di Comandante Logistico al Generale Salvestroni, assume una duplice intrinseca valenza. Oltre ad essere il modo ufficiale per augurare un grosso in bocca al lupo ai due neo Alti Comandanti, rappresenta l'opportunità che tutta la Forza Armata ha per sa-*

*lutare il Generale di Squadra Aerea Tiziano Tosi che, dopo oltre quarant'anni di vita aeronautica, lascia il servizio attivo. Rivolgendosi quindi direttamente al Generale Tosi, il Generale Preziosa ha dichiarato: "[...] Tiziano la tua è stata una lunga e luminosa carriera. Sei sempre stato un vero protagonista, con responsabilità crescenti, ricoprendo rilevanti incarichi sia in seno all'Aeronautica Militare che in ambito Interforze ed esercitando, sempre e comunque, un'azione di comando ispirata alla lealtà e alla coerenza. Sotto la guida esperta del Generale Tosi, il Comando Squadra Aerea ha saputo e potuto svolgere compiti di assoluta delicatezza e rilevanza, ovvero la capacità fondamentale di generare e rendere prontamente fruibile il "potere aereo", che rappresenta, è bene ricordarlo, la nostra ragione sociale o, meglio ancora, ciò che il Paese ci chiede di fare. [...] Ne sono state esempio le operazioni "Odyssey Dawn" e "Unified Protector" condotte nel 2011 sui cieli della Libia, che hanno rappresentato per la nostra Forza Armata l'impegno operativo più imponente dopo il 2° conflitto mondiale"*.

Il Comando Logistico, costituito da Enti e Reparti distribuiti su tutto il territorio nazionale, assicura l'efficienza e i supporti tecnici, logistici dei sistemi d'arma, degli apparati, degli equipaggiamenti, dei mezzi, delle infrastrutture



in dotazione all'Aeronautica Militare, nonché l'assistenza sanitaria al personale dell'Aeronautica Militare in collaborazione con gli altri organismi sia di Forza Armata sia Interforze.

Il Comando Squadra Aerea è l'Alto Comando gerarchicamente sovraordinato ai Reparti ed alle Unità operative periferiche dell'Aeronautica Militare (Comandi Intermedi, Brigate, Stormi, Aeroporti, Enti/Reparti di addestramento tecnico, Gruppi Volo, Gruppi Radar, ecc.). Ha il compito istituzionale di approntare tali Enti affinché acquisiscano e mantengano i livelli di prontezza operativa - e correlata autonomia logistica - necessari al conseguimento degli obiettivi definiti dalla Forza Armata, allo scopo di garantire la sicurezza dello spazio aereo nazionale, 24 ore su 24, 365 giorni l'anno. Nell'ambito del processo di razionalizzazione della Forza Armata, dal 1 gennaio 2011, il Comando squadra Aerea ha assunto inoltre le funzioni di impiego operativo dei Reparti dipendenti attraverso la struttura del Comando Operazioni Aeree di Poggio Renatico (FE).



*Nelle 6 immagini alcuni momenti della cerimonia: il saluto alla Bandiera, gli avvicendamenti, le onorificenze ed una veduta d'insieme dello schieramento in hangar.*

## **Cambio al Vertice del Corpo Sanitario**

### **Il Generale Isp. Capo Tomao subentra al Generale Ispettore Capo Sarlo**

Mercoledì 18 Settembre, si è svolta, presso la Sala degli Eroi di Palazzo Aeronautica a Roma, la cerimonia di passaggio di consegne nell'incarico di Capo del Corpo Sanitario Aeronautico tra il Generale Ispettore Capo Ottavio Sarlo, Capo del Corpo uscente, ed il Generale Ispettore Enrico Tomao, Capo del Corpo subentrante. Alla cerimonia, presieduta dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa, hanno partecipato numerose autorità civili e militari di tutte le Forze Armate, i precedenti Capi del Corpo ed una rappresentanza degli Ufficiali del Corpo Sanitario Aeronautico.



## **Avvicendamento al Comando delle Forze di Mobilità e Supporto e Comando 1<sup>a</sup> B. A. 'Operazioni Speciali'.**



Mercoledì 25 Settembre, ha avuto luogo, presso l'Aeroporto di Centocelle, la cerimonia di passaggio delle consegne al vertice del Comando Forze di Mobilità e Supporto e del Comando della 1<sup>a</sup> Brigata Aerea tra il Generale di Brigata Aerea Stefano Fort, Comandante uscente e il Generale di Brigata Aerea Roberto Comelli, Comandante subentrante. L'evento è stato presieduto dal Comandante della Squadra Aerea (C.S.A.), Generale di S.A. Maurizio Lodovisi e ha visto la partecipazione dei Comandanti degli Enti e Reparti dipendenti. Il Generale Lodovisi ha affermato che l'Aeronautica Militare, grazie al connubio tra qualità del personale e mezzi in dotazione all'avanguardia, può essere considerata oggi

una Forza Armata di eccellenza, in grado di rispondere alle varie esigenze del Paese. Ha quindi ringraziato il Generale Fort per il lavoro svolto e ha esortato il Generale Comelli a proseguire nel processo di continuo miglioramento.

Il Generale Fort ha voluto ringraziare il personale dipendente per l'impegno profuso atto ad incrementare qualitativamente le capacità operative del comparto trasporto, supporto e operazioni speciali, che hanno raggiunto standard di efficienza e operatività consentendo alla Forza Armata di distinguersi in campo nazionale e internazionale. Il Gen Comelli ha posto anch'egli in primo piano la componente umana, in grado di fare sempre la differenza.

Il Comando delle Forze di Mobilità e Supporto è ubicato presso l'Aeroporto di Centocelle ed ha alle dipendenze i Reparti da trasporto (46<sup>a</sup> Brigata Aerea, 14<sup>o</sup> e 31<sup>o</sup> Stormo), e SAR/CSAR 15<sup>o</sup> Stormo e Centri SAR. La 1<sup>a</sup> Brigata Aerea ha sede presso l'Aeroporto di Centocelle ed ha alle dipendenze i Reparti per la protezione delle forze (16<sup>o</sup> Stormo e Centro Cinofili), le Forze Speciali (17<sup>o</sup> Stormo) ed un Reparto di volo equipaggiato con elicotteri per le esigenze di mobilità connesse con le operazioni speciali (9<sup>o</sup> Stormo). Il Generale Fort ha assunto il prestigioso e delicato incarico di Capo di Stato Maggiore del Comando Logistico.

## **Avvicendamento al Comando dell'Accademia Aeronautica**

Giovedì 26 Settembre, ha avuto luogo la cerimonia di avvicendamento al Comando dell'Accademia Aeronautica di Pozzuoli (NA) tra il Generale di Divisione Aerea Fernando Giancotti e il Generale di Divisione Aerea Umberto Baldi; la cerimonia si è svolta alla presenza del Comandante delle Scuole dell'A.M./3<sup>a</sup> R.A., Generale di Squadra Aerea Franco Girardi, e di numerose autorità civili e militari.

Il Generale Baldi, che lascia il comando dopo quattro anni, nel suo discorso ha sottolineato l'importanza strategica della formazione dei futuri



Ufficiali dell'Aeronautica Militare, cittadini in uniforme che siano in grado di operare con competenza, passione e senso etico e all'altezza dei compiti e delle sfide di una Forza Armata moderna e capace di proiettarsi efficacemente nei vari contesti nazionali e internazionali. Ha richiamato, inoltre, le direttrici d'azione del suo operato, ringraziando di cuore tutti coloro che lo hanno supportato nell'azione di comando. Una particolare menzione è stata riservata al territorio puteolano, dove l'Accademia ha sede dal 1962 e a quello napoletano, che ha ospitato nella splendida cornice di Piazza del Plebiscito il 90° Anniversario della fondazione dell'Aeronautica Militare e il giuramento e battesimo del Corso 'Pegaso V'.



Il Generale Giancotti, nato a Roma, proviene dal corso 'Sparviero III' dell'Accademia Aeronautica; 38° Comandante dell'Accademia Aeronautica, nel suo discorso di insediamento ha evidenziato che sul piano personale oggi è un momento che vive con grande intensità, per il fascino straordinario di poter contribuire alla costruzione di un valore strategico per l'Aeronautica, per le Forze Armate e per il nostro Paese: la sua dirigenza. La cerimonia si è conclusa con il discorso del Comandante delle Scuole A.M./3<sup>a</sup>R.A. Generale di Squadra Aerea Franco Girardi che ha elogiato il Comandante uscente per il lavoro svolto e ha rivolto un augurio di buon lavoro al Comandante subentrante per questo nuovo prestigioso e delicato incarico.

## **1<sup>a</sup> adunata nazionale dello 'specialista' dell'A.M.**

### **A Caserta, 2.000 "radunisti" specialisti hanno partecipato al 1° raduno nazionale**

Domenica 29 Settembre, presso lo stadio comunale 'Pinto' di Caserta, si è conclusa la 1<sup>a</sup> adunata nazionale dello Specialista dell'Aeronautica Militare, organizzata dal Comune e dalla Sezione della città dell'Associazione Arma Aeronautica, in occasione 65° anniversario della costituzione sulla sede di Caserta della Scuola Specialisti avvenuta il 1 ottobre del 1948. L'evento ha avuto lo scopo di rinsaldare il legame di appartenenza tra gli Specialisti dell'Aeronautica Militare, in servizio ed in congedo. Inoltre è stato l'occasione per rafforzare l'intenso legame tra la città di Caserta e il suo territorio che ospitano da sempre la Scuola e l'Aeronautica Militare. All'adunata hanno partecipato circa 4.000 persone tra radunisti e i loro familiari, provenienti da tutta Italia e dall'estero.





## ***Cambio al Vertice del Quartier Generale del COI***

**Il Generale di Brigata Ettore Ciniglio Appiani è subentrato al Generale di Divisione Lucio De Rogatis**

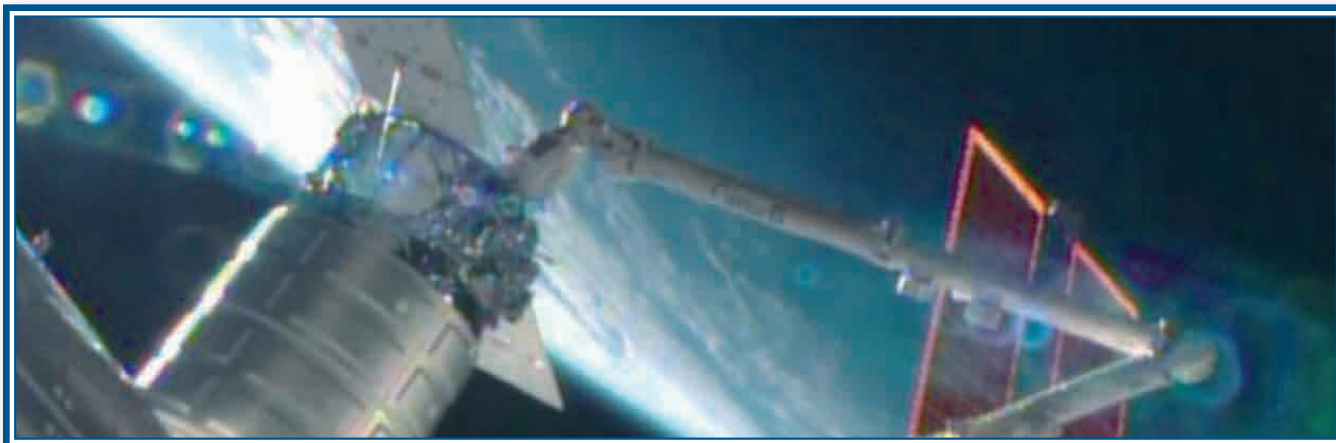
Martedì 1° ottobre, presso la Main Conference Room del Comando Operativo di vertice Interforze all'interno del sedime dell'Aeroporto "F. Baracca" di Centocelle, si è svolto il cambio al Comando del Quartier Generale del COI tra il Gen. Div. Lucio De Rogatis, che lascia anche il servizio attivo, ed il Gen. Br. Ettore Ciniglio Appiani. La cerimonia, sobria ma significativamente ricca di emozioni, si è svolta alla presenza del Comandante del COI, Generale di Corpo d'Armata Marco Bertolini, del Vice Comandante, Ammira-

glio di Divisione Alessandro Piroli, e del Generale di Divisione Aerea Settimo Caputo, Capo di Stato Maggiore del COI, oltre che del personale dell'Ente e degli ospiti militari e civili.

## ***La navicella italo-americana "Cygnum" aggancia la Stazione Spaziale Internazionale "ISS" e per un mese viaggeranno insieme***

Domenica 29 Settembre, con una settimana di ritardo rispetto al programma, il veicolo cargo commerciale della Orbital Sciences è arrivato sull'International Space Station. L'equipaggio dell'Expedition 37 ha catturato Cygnus tramite il Canadarm2 quando in Italia erano le 13:00 ed alle 14:44 ha portato a termine l'operazione di aggancio al nodo Harmony della ISS. Il lancio era avvenuto il 18 Settembre con un razzo Antares dalla Wallops Flight Facility della NASA, in Virginia. Mentre Cygnus era in fase di avvicinamento al laboratorio orbitale, i Flight Engineers dell'Expedition 37 Luca Parmitano e Karen Nyberg hanno lavorato in tandem con il Mission Control. Parmitano, appostato nella Cupola ai comandi del braccio robotico della Stazione Canadarm2 ha supervisionato le ultime fasi dell'approccio, mentre Nyberg fungeva da backup di Luca dalla workstation robotica secondaria nel laboratorio Destiny. Dopo aver terminato la manovra di avvicinamento, raggiungendo quindi uno degli obiettivi della sua missione, Cygnus ha puntato un tracking laser verso un riflettore posto all'esterno del laboratorio giapponese Kibo muovendosi quindi verso il suo punto di cattura posto a 10 metri dalla Stazione completando quindi l'obiettivo finale di questo suo primo volo. A questo punto la capsula della Orbital ha disattivato i propri propulsori ponendosi in modalità "free drift"; di seguito Parmitano ha guidato il Canadarm2 fino ad afferrare Cygnus e poco meno di due ore dopo ha portato a termine la manovra di aggancio con il nodo Harmony.

L'apertura dei portelli fra i due veicoli spaziali è avvenuta Lunedì 30. Gli astronauti dell'Expedition 37 hanno iniziato a scaricare il carico. Cygnus resterà agganciato all'ISS per 30 giorni. Svuotato dei quasi 700 chilogrammi di cibo, vestiti, strumenti e di alcuni esperimenti preparati dagli studenti, sarà caricato con il materiale che non serve più a bordo della casa cosmica. Quindi si staccherà e finirà per disintegrarsi seguendo una traiettoria controllata sull'oceano Pacifico.



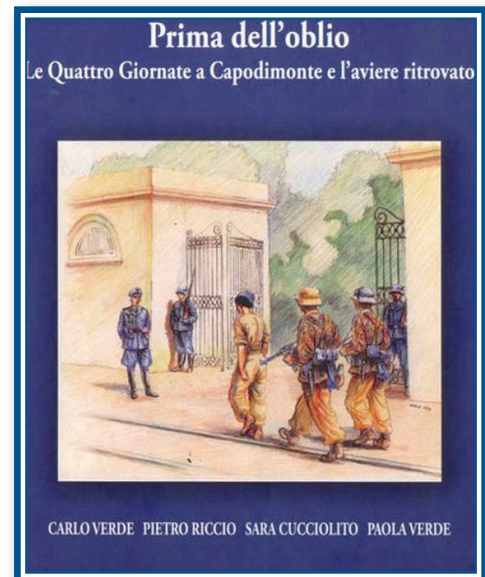


## **Celebrata la memoria dell'Av. Scelto Ciociari**

Lunedì 30 Settembre, nell'ambito delle celebrazioni del 70° Anniversario delle Quattro Giornate di Napoli, ha avuto luogo nell'Auditorium del Bosco di Capodimonte, alla presenza delle Autorità locali e del Comandante dell'Accademia Aeronautica, Generale di Divisione Aerea Fernando Giacotti, una significativa cerimonia per onorare la memoria dell'Aviere Scelto Angelo Ciòrciari che, insieme ad altri, perse la vita per la feroce rappresaglia nazifascista che sconvolse la città partenopea.

La cerimonia si è articolata in varie fasi: la prima ha visto la presentazione del libro, edito dall'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare

**“Prima dell’Oblio - Le Quattro Giornate a Capodimonte e l’Aviere ritrovato”**, curato da Carlo Verde, Pietro Riccio, Sara Cucciolito e Paola Verde, che porta alla luce la storia di Salvatore e Ciro Palumbo, di Gaetano Rescigno, di Esposito Bramante e soprattutto del ventiquattrenne Aviere Scelto Angelo Ciòrciari, automobilista della Regia Aeronautica che indossava ancora la divisa a venti giorni dalla firma dell’Armistizio, quando fu arrestato dai nazisti. Il volume ha il pregio di ricomporre il quadro complessivo degli eventi accaduti “[...] *in una Napoli allo stremo, affamata e bombardata dagli Alleati, messa in ginocchio dai tedeschi che continuavano a rastrellare uomini da mandare al lavoro obbligatorio*” in cui *“il nostro Angelo si lasciò guidare dall’orgoglio di essere militare e scelse di difendere quella che allora era la sua casa nel modo in cui gli aveva insegnato l’Aeronautica Militare [...]*. Un esempio di fedeltà, di coraggio e di assoluta dedizione che deve essere sempre vivo per le future generazioni, si legge nella prefazione del Capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa. Ad Angelo Ciòrciari e agli altri presunti colpevoli, fucilati alle 15:15 del 30 Settembre di 70 anni fa, è stata dedicata la nuova lapide all’ingresso di Porta Piccola del bosco di Capodimonte e il cippo funebre, restaurato per l’occasione e scoperto dal Sindaco di Napoli, dott. Luigi De Magistris e dal Comandante dell’Accademia Aeronautica, intervenuto in rappresentanza del Capo di Stato Maggiore dell’A.M.. La cerimonia si è svolta alla presenza di numerose autorità, delle scolaresche della municipalità, di molti cittadini ed anziani testimoni dei fatti storici narrati nel testo. Al termine, sono state consegnate alcune targhe commemorative, tra cui quella che il Generale Giacotti ha consegnato ai familiari dell’Av. Scelto Ciociari.



## **Mare Nostrum**

Mercoledì 16 Ottobre, il Sottosegretario di Stato alla Difesa, On.le Gioacchino Alfano, ha svolto una visita conoscitiva presso il 32° Stormo, che ha sede ad Amendola (FG). Presso il Reparto sono operativi gli Aeromobili a Pilotaggio Remoto (APR) Predator e i caccia AM-X dell’Aeronautica Militare (entrambi gli assetti sono da tempo impiegati in Afghanistan).

La visita del Sottosegretario Alfano è stata anche l’occasione per fare il punto sull’attività predisposta dalla Forza Armata a supporto dell’Operazione militare e umanitaria “Mare Nostrum”. Nel Reparto - oltre ai caccia AM-X - sono operativi infatti gli Aeromobili a Pilotaggio Remoto (APR) Predator che l’Aeronautica Militare fornirà nell’ambito dell’Operazione. I velivoli APR svolgeranno attività di sorveglianza aerea con il duplice fine di salvare vite umane in pericolo e identificare le navi madri, utilizzate dagli scafisti.



Oggi l'Italia è in grado di impiegare gli APR in completa sicurezza, anche per finalità come quelle della missione "Mare Nostrum", grazie ad una lungimirante pianificazione dello strumento aereo e ad una gestione oculata delle risorse da parte dell'Aeronautica che ha consentito di acquistare mezzi utili ed efficaci, di formare personale, e di sviluppare adeguate procedure e regole di impiego.

L'Aeronautica Militare dispone di ulteriori importanti capacità operative prontamente impiegabili, quali gli elicotteri Search and Rescue (Ricerca e Soccorso) HH-3F e HH-139A del 15° Stormo dell'Aeronautica Militare, che saranno schierati nel distaccamento aeronautico di Lampedusa.

Nell'attività di sorveglianza e soccorso in alto mare, finalizzato ad incrementare il livello di sicurezza della vita umana ed il controllo dei flussi migratori, interverranno anche i velivoli Atlantic del 41° Stormo di Sigonella (CT) con equipaggi misti (Aeronautica/Marina) che garantiranno il pattugliamento marittimo delle aree interessate.

## **La Presidenza ANUA visita la Caserma dei Corazzieri**



Mercoledì 16 Ottobre, il Gen. Majorani insieme ad un corposo gruppo di Soci ANUA e Dame d'Onore ha effettuato una visita di grande interesse culturale alla sede del Reggimento Corazzieri (Guardia d'onore del Presidente della Repubblica Italiana).

L'ANUA, in questo sintetico flash intende esprimere un vivissimo ringraziamento al Colonnello Paolo Carra Comandante del Reggimento, per l'accoglienza ricevuta. Intende altresì estendere ai lettori di questa rivista la meravigliosa "Preghiera del Cavallo al suo Padrone" scritta dal Marchese Tenente di Cavalleria Ugo Granafei morto eroicamente a Tripoli (ottobre 1911- Guerra italo-turca).

*A te, mio padrone, rivolgo questa preghiera: Dammi spesso da mangiare e da bere; e, quando la mia giornata di lavoro è finita, provvedimi una lettiera asciutta e pulita ed una stalla abbastanza larga perchè io possa giacere comodamente. Ogni giorno controlla i miei piedi e governami con una spugna bagnata. Quando rifiuto il cibo, guardami i denti; può darsi che un'ulcera mi impedisca di mangiare. Siccome non posso dirti quando ho sete, fammi bere spesso acqua fresca e pulita, anche durante il lavoro; ciò mi eviterà la colica ed altre malattie. Parlami: la tua voce è talora più efficace della frusta e delle redini. Accareziami sovente perchè io possa imparare ad amarti ed a servirti meglio. Non tirare la mia testa in alto col filetto, cosa che mi reca gran dolore al collo ed alla bocca e mi impedisce di sviluppare tutte le mie forze e di salvarmi dalle cadute. Non tagliarmi la coda, privandomi così della migliore mia difesa contro le mosche ed i tafani che mi tormentano. Non dare strappate alle redini, e nelle salite non mi frustare. Non darmi calci, non battermi quando non capisco quello che vuoi, ma fa che io possa intenderti. Se mi rifiuto, assicurati che il morso ed i finimenti non siano fuori posto e che non vi sia qualche cosa nei piedi che mi dà dolore. Se mi adombro non percuotermi, ma pensa che ciò può dipendere dall'uso dei paraocchi che m'impediscono di veder bene, o da difetto della mia vista. Non obbligarmi a trascinare un peso superiore alle mie forze, nè a camminare presto sulle strade sdruciolevoli. Quando cado abbi pazienza ed aiutami, che io faccio del mio meglio per mantenermi in piedi; e se inciampo, considera che ciò non dipese da colpa mia, e non aggiungere alla mia impressione per lo scampato pericolo il dolore delle tue frustate, che aumentano la mia paura e mi rendono nervoso. Cerca di ripararmi dal sole. E quando fa freddo mettimi una coperta addosso, non quando lavoro, ma quando sto fermo. Ed infine, mio buon padrone, quando la vecchiaia mi rende inutile, non condannarmi a morire di stenti e di dolore sotto la sferza di un crudele; ma toglimi tu stesso la vita, senza farmi soffrire: e ne avrai merito.*



## Il Generale di Squadra Aerea Francesco CAVALERA è “volato più in alto”



Lunedì, 28 ottobre 2013 a Roma, nel Policlinico Militare “Celio”, si è spento il **Generale Francesco Cavalera, Presidente Onorario dell’Associazione Nazionale Reduci dalla Prigionia (ANRP)**. Mercoledì 30 presso la Cappella dello stesso “Celio” stata officiata la cerimonia funebre, con gli onori militari e la Banda musicale dell’Aeronautica. Presenti numerose autorità, familiari, amici, ex dipendenti, “figliocci” dei Corsi Turbine II, III e IV.

A nome dei Corsi Turbine il Generale Sandro Ferracuti si è così espresso: *“Non è facile per noi, oggi, salutare il Generale Cavalera. Per anni, da sempre, il Generale Cavalera è stato un punto certo di riferimento, “il” punto di riferimento. Un esempio ed un ammaestramento costante per tutti coloro che hanno avuto il privilegio di essergli vicini nelle varie fasi della Sua intensa vita: dai compagni di corso in Accademia, di cui era il capo indiscusso, ai piloti con cui ha condiviso le ansie, i successi, i dolori, l’ebbrezza e le frustrazioni degli anni e dei voli di guerra, sino a quanti sono stati con Lui nel corso della Sua impegnata attività in seno ed ai vertici delle nostre Forze Armate. Tutti ne hanno potuto constatare la dirittura morale, il rigore, sempre coniugato con la generosità, la tolleranza e l’assoluto rispetto dei ruoli e della dignità dei collaboratori. Noi, che abbiamo condiviso con Lui la comune origine e l’orgoglio dell’appartenenza ai corsi “Turbine” dell’Accademia Aeronautica, perdiamo una guida autorevole e rispettata, sempre attenta alle nostre vicende ed alle nostre fortune, ma mai intrusiva; uno stimolo costante a bene operare. Oggi siamo un po’ più soli, ma ci conforta sapere che adesso il Generale Cavalera torna ad essere l’allievo Cavalera, il pilota Cavalera e può riunirsi e rivedere i suoi fraterni amici di una vita: Giorgio, Sandro, Tonino, Porthos. Con Loro, continuerà a guidarci e noi ne manterremo il ricordo, memore e grato”*.

L’ANUA, nel partecipare al dolore della Signora Dora, sua dolce consorte, e dei familiari, intende onorare la memoria dell’uomo che ha dedicato lunghi anni della propria vita al servizio dell’Aeronautica, della libertà e dell’Italia.

Il Generale Francesco Cavalera, nato a Lecce nel 1919, aveva iniziato il servizio nell’Aeronautica Militare nel 1937, frequentando a Caserta l’Accademia Aeronautica, con il Corso “Turbine”. Si classificava al primo posto, mantenendo poi inalterata tale posizione durante gli anni successivi. Sottotenente Pilota in S.P.E. nel 1941, fu assegnato, nel 1942, al 51° Stormo Caccia con il quale partecipò alle operazioni belliche nel Mediterraneo sino all’8 Settembre 1943, venendo insignito di tre medaglie al valor militare, una d’argento e due di bronzo, di cui le prime due “sul campo”.

Sorpreso a Roma dall’armistizio, dopo un periodo trascorso in territorio occupato durante il quale partecipò alla resistenza e, dopo essere stato fermato dalle autorità militari tedesche, sfuggì alla cattura, raggiunse nel 1944 il territorio liberato e partecipò con il ricostituito 51° Stormo Caccia alla guerra di liberazione, conseguendo una quarta decorazione al valor militare.

Ha comandato il Reparto Volo della Scuola Addestramento Aviogetti sull’Aeroporto di Amendola (1958-1960), la 5ª Aerobrigata sull’Aeroporto di Rimini (1964-1965), l’Accademia Aeronautica Pozzuoli (1967-1969). È stato Sottocapo di Stato Maggiore dell’Aeronautica (1971-1972), Direttore Generale per il Personale Militare dell’Aeronautica (1972-1975), Segretario Generale della Difesa (1975-1978), Capo di Stato Maggiore della Difesa (1.2.1978 -31.1.1980).

Negli anni successivi si è dedicato quindi ad azioni di volontariato attivo per l’affermazione di un’Italia democratica in cui, nel rispetto delle leggi e delle istituzioni, tutti i cittadini collaborino al bene della collettività.



## Mons. Marcianò nuovo Ordinario Militare

**Giovedì 10 Ottobre 2013**, Il Papa ha nominato Arcivescovo Ordinario Militare per l'Italia S.E. **Mons. Santo Marcianò**, trasferendolo dalla sede Arcivescovile di Rossano-Cariati.

**Prende il posto di S.E. Mons. Vincenzo Pelvi** e riveste il grado militare di Generale di Corpo d'Armata.

S.E. Mons. Santo Marcianò è nato a Reggio Calabria il 10 aprile 1960. Ha compiuto i suoi studi di Ragioneria e si è laureato in Economia e Commercio presso l'Università degli Studi di Messina nel 1982. L'anno successivo ha intrapreso il cammino di discernimento vocazionale presso il Seminario Romano Maggiore e nel 1987 ha conseguito il Baccellierato in Teologia presso la Pontificia Università Lateranense. È stato ordinato Diacono il 24 ottobre 1987 dal Card. Ugo Poletti e il 9 aprile 1988 è stato ordinato sacerdote nella Cattedrale di Reggio Calabria. Nel 1989 ha conseguito la Licenza in Sacra Liturgia presso il Pontificio Ateneo "S. Anselmo" ed il Dottorato nel corso dell'anno successivo.

Nell'Arcidiocesi di Reggio Calabria ha svolto le seguenti attività pastorali: 1988-1991: Parroco a Santa Venere, Vicario parrocchiale a S. Maria del Divino Soccorso e animatore della pastorale giovanile di A.C.; 1991-1996:



Padre Spirituale al Seminario Maggiore Pio XI; dal 1996: Rettore del Seminario Maggiore Pio XI, Docente di Liturgia e Teologia Sacramentaria; dal 2000: Direttore del Centro Diocesano Vocazioni.

È stato poi Vicario Episcopale per il Diaconato permanente e i Ministeri.

Quando nel 2006 Mons. Santo Marcianò, assegnato alla sede arcivescovile di Rossano-Cariati, è stato consacrato Vescovo, risultava essere il più giovane arcivescovo d'Italia.

La nomina dell'Ordinario militare, così come quella del vicario generale e dei tre ispettori che compongono la curia, previa designazione dell'autorità ecclesiastica, è disposta con decreto del presidente della Repubblica su proposta del presidente del Consiglio, di concerto con il Ministero dell'Interno e della Difesa. Tant'è che il nuovo Ordinario deve giurare nelle mani del presidente della Repubblica, con questa formula:

*“Davanti a Dio e suoi Santi Vangeli, io giuro e prometto, siccome si conviene a un Vescovo, fedeltà allo Stato italiano. Io giuro e prometto di rispettare e di far rispettare dal mio clero il Capo dello Stato italiano e il Governo stabilito secondo le leggi costituzionali dello Stato”.*



## ARMI CHIMICHE: PERCHÉ SONO TORNATE AL CENTRO DELL'ATTENZIONE MONDIALE?

di Angelo Pagliuca

**I**l 21 agosto scorso un quartiere della periferia di Damasco è stato attaccato con armi chimiche, probabilmente a base di **gas sarin**, che hanno provocato molte centinaia di morti. Il governo USA ha attribuito la responsabilità al regime di Assad, affermando di averne le prove, ma il Presidente siriano ha respinto l'accusa, dando la colpa ai ribelli sunniti, che dal marzo 2011 hanno dato vita alle proteste di massa sfociate in una vera e propria guerra civile.

Gli USA tuttavia, ritenendo l'episodio una "linea rossa" da non oltrepassare, hanno programmato un possibile intervento contro l'esercito governativo, appoggiati dalla Francia e inizialmente dalla Gran Bretagna. La contrarietà della Russia e dell'Iran e l'incertezza della comunità internazionale hanno, al momento, allontanato l'ipotesi dell'attacco e indotto a ricercare una soluzione politica che porti a mettere le riserve di armi chimiche siriane sotto il controllo internazionale per essere distrutte.

Ora la domanda che sorge spontanea è perché le armi chimiche sono tornate al centro dell'attenzione politica mondiale e perché gli USA ed altri Paesi non possono tollerare il loro uso? La risposta è semplice: le armi che sfruttano sostanze chimiche letali sono facili da costruire e da impiegare, producono effetti devastanti, contro di esse la protezione è concretamente impossibile, specie per la popolazione civile, tanto da essere considerate armi di distruzione di massa (l'atomica dei Paesi poveri).

Nel 1993 è stata firmata una convenzione per la messa al bando delle armi chimiche, attualmente ratificata da 190 Paesi (ultima adesione settembre 2013 la Siria) mentre 6 non l'hanno ancora ratificata: Siria, Israele, Egitto, Myanmar, Sudan del Sud, Corea del Nord e Angola. Vi è inoltre da dire che alcuni Paesi firmatari (tra cui gli USA, la Russia, la Corea del Sud e l'Iran) l'hanno sottoscritta con alcune riserve (ad esempio la possibilità di portare avanti autonomamente progetti di ricerca militari) che ne ridurrebbero notevolmente il campo di applicazione.

Le posizioni americane e francesi, che sostengono che l'uso delle armi chimiche possa costituire "causa legittima" d'intervento, sono basate sulle considerazioni che, rispetto alla lontana e discussa esperienza della prima guerra

mondiale, l'attacco con i mezzi chimici presenta oggi possibilità di successo enormemente superiori, che possono essere così sintetizzate:

- Esistenza di una gamma enorme di sostanze tossiche, adatte ad ogni situazione, alcune delle quali prodotte dall'industria chimica per fini pacifici e quindi facilmente disponibili.
- Disponibilità di mezzi di dispersione molto più efficaci (artiglierie, aerei, missili, velivoli non pilotati) che permettono di portare l'attacco chimico in tempi brevissimi, indipendentemente dalle condizioni meteorologiche, dalla natura del terreno e dalla mobilità dell'obiettivo.
- Possibilità di effettuare l'analisi dell'obiettivo da colpire con criteri moderni.

Altri argomenti non meno importanti, a favore dell'utilizzazione di tali armi, sono infine i seguenti:

- Dal punto di vista strategico, le armi chimiche "rispettano le infrastrutture" sia militari sia industriali, che possono in teoria essere occupate e utilizzate poche ore dopo l'attacco.
- Dal punto di vista tattico, consentono di ottenere lo stesso risultato con un numero di munizioni molto inferiore rispetto a quelle convenzionali, inoltre, opportunamente disseminate nell'atmosfera, possono limitare pesantemente l'azione delle forze aeree avversarie.
- Dal punto di vista economico, il costo delle armi chimiche è basso e senza paragoni rispetto alle moderne armi considerate convenzionali. Per contro, i dispositivi di difesa che pure hanno avuto grande impulso (indumenti protettivi permeabili, maschere più efficaci, sistemi automatici di allarme, apparati di bonifica, ecc.) risultano molto costosi e di incerta o limitata efficacia.

Le succitate considerazioni sono di natura dottrinale e si riferiscono quindi all'ipotesi di un conflitto tra eserciti omologhi. Ma servono a comprendere che, chi decide di attaccare con armi chimiche, acquisisce un vantaggio troppo elevato, tanto da costringere l'avversario a rispondere con tutti i mezzi a sua disposizione (ivi comprese le

armi nucleari). In definitiva si verrebbe a ristabilire il principio della deterrenza, tipico dell'era della guerra fredda.

Il quadro di situazione, sommariamente descritto, è mutato negli ultimi decenni, quando la minaccia di un attacco con sistemi non convenzionali non risulta più di mera pertinenza militare a causa del "fattore terrorismo", conseguente ad azioni criminose condotte da organizzazioni non statuali con l'uso di sostanze chimiche, biologiche e radiologiche.

È del tutto evidente che la disponibilità di un tale potenziale letale, seppure limitato ad una scala artigianale, da parte di gruppi fortemente ideologicizzati e più o meno organizzati, che non hanno interesse a rispettare alcun principio morale, viene a rappresentare un pericolo enor-

me. L'attuazione di contromisure efficaci risulta più complessa rispetto all'ambito militare e, paradossalmente, più una nazione è sviluppata dal punto di vista sociale, economico e tecnologico, più è vulnerabile a fronte di questo tipo di minaccia.

Tutto ciò riporta al quesito iniziale ed alla esigenza dello studio di soluzioni che comprendano la valutazione preventiva del rischio, l'esigenza di forme integrate di servizi informativi, la preparazione anche attraverso la predisposizione di strutture organizzative ampiamente "multidisciplinari" (diverse da quelle chiamate ad intervenire ad esempio nel caso di calamità naturali), fino a valutare, con estrema cautela e con l'avallo delle Nazioni Unite, le ipotesi di attacchi "punitivi".

## Nobel per la pace 2013 all'Opac

**L'Accademia di Oslo ha assegnato (11 ottobre 2013) il Nobel per la pace all'Organizzazione per il divieto delle armi chimiche** attualmente impegnata nello smantellamento dell'arsenale chimico siriano. La commissione norvegese che assegna il prestigioso premio **ha spiegato che l'Organizzazione con sede all'Aia, nell'ultimo periodo assiduamente impegnata in Siria, è stata scelta per "i suoi ampi sforzi per eliminare le armi chimiche"**.

(Ansa)



*Nella foto: Ahmet Uzumcu, Direttore generale dell'Opac (OPCW), è diplomatico turco con un passato da console ad Aleppo*

## BARLUMI DI PACE E LEADERSHIP GLOBALE

di Antonio Pelliccia

**I**n Medio Oriente non soffia più l'impetuoso vento di guerra che ha tenuto in ansia il mondo questi ultimi mesi. Gli Stati Uniti hanno rinunciato all'impiego delle forze armate per punire la Siria di Assad, che aveva usato il gas nervino contro gli oppositori del regime, e si sono uniti agli altri Stati per trovare una soluzione politica. Inoltre il governo americano ha stabilito contatti diplomatici con la nuova amministrazione dell'Iran e si spera che anche qui si troverà una soluzione pacifica al problema dell'armamento nucleare iraniano. Con queste decisioni gli Stati Uniti hanno riacquisito credibilità e au-

torevolezza nella *leadership* politico-militare globale.

Il Presidente Barack Obama ha emanato la direttiva strategica: "Per sostenere la *leadership* globale degli Stati Uniti: priorità per la Difesa nel 21° secolo, nella quale ha affermato che, come comandante in capo delle forze armate, è determinato responsabilmente a vincere le sfide del momento e a far emergere il Paese più forte che mai in modo da preservare la *leadership* globale americana. A tal fine, ha aggiunto, bisogna mettere in ordine i conti in casa e rinnovare la forza economica a lungo termine attuando le riduzioni delle spese federali, comprese quelle della difesa, imposte dal *Budget Control Act* del 2011.

Lo scopo della direttiva è identificare gli interessi strategici americani e stabilire le priorità e la spesa per il prossimo decennio. Gli Stati Uniti, ha precisato, cercano la loro sicurezza e quella degli alleati; cercano la prosperità che discende da un aperto e libero sistema economico internazionale. E cercano un giusto e sostenibile ordine internazionale dove i diritti e le responsabilità delle nazioni e dei popoli siano sostenuti, specialmente i diritti fondamentali di ogni essere umano. Nonostante le difficoltà finanziarie del momento non vi debbono essere dubbi, ha concluso, che le forze armate americane rimarranno le più addestrate ed equipaggiate del mondo. "In un mondo mutevole che ha bisogno della nostra *leadership* gli Stati Uniti d'America rimarranno la più grande forza per la libertà e la sicurezza che il mondo abbia mai conosciute".

A sua volta il Segretario di Stato alla Difesa Chuck Hagel, nell'introduzione alla direttiva del Presidente, ha ricordato che gli Stati Uniti hanno svolto un ruolo determinante nel trasformare il sistema internazionale negli ultimi sessantacinque anni. Hanno così creato per il popolo americano e i suoi alleati un mondo più sicuro, più stabile e più prospero di quello che esisteva prima della seconda guerra mondiale.



Un capitolo della direttiva contiene l'analisi della situazione politico-militare mondiale e delle aree di crisi in atto e latenti, in particolare di quelle che minacciano gli interessi degli Stati Uniti. Descrive il prevedibile ambiente della sicurezza, soprattutto quello concernente il terrorismo che, con lo sviluppo e la diffusione della tecnologia "distruttiva", pone catastrofiche minacce alla sicurezza e alla prosperità degli Stati. Per inciso, in questi ultimi anni le manifestazioni del terrorismo internazionale si sono moltiplicate al punto da diventare un problema permanente per tutti gli Stati. Il Comitato Speciale dell'ONU istituito per preparare una Convenzione che permettesse di reprimere il terrorismo internazionale non riuscì a trovare una soluzione accettata da tutti gli Stati. Nel 1976 il Consiglio di Europa adottò la Convenzione che si limita a enumerare i tipi di azioni terroristiche, permette l'estradizione dei terroristi perché la loro azione non è più considerata un atto politico e stabilisce la loro denuncia ai tribunali dei Paesi dove l'atto terroristico è stato commesso.

Infine la direttiva elenca le principali missioni militari e i precetti che dovranno guidare le decisioni riguardanti le dimensioni e la forma delle forze armate americane in base alle disponibilità finanziarie. Infine mette in evidenza i rischi strategici connessi con la strategia proposta.

Le principali missioni militari descritte nella direttiva sono: controterrorismo, dissuadere e sconfiggere eventuali aggressioni, agire contro l'acquisizione di armi di distruzione di massa, operare efficacemente nello spazio cibernetico, mantenere un efficace deterrente nucleare, mantenere una presenza stabilizzante nel mondo, compiere operazioni contro-insurrezionali e umanitarie.

Il Presidente ha infine dichiarato che per il ritorno alla vita civile dei nuovi veterani il governo continuerà ad avere

l'obbligo morale di dare anche a loro i benefici e le opportunità di lavoro che meritano.

Per quanto riguarda la crisi economica mondiale che ha provocato tagli nei bilanci delle forze armate, il 31 luglio scorso il Segretario Hagel ha illustrato l'analisi fatta per capire l'impatto delle riduzioni del bilancio del Dipartimento della Difesa e per studiare le opzioni per affrontarle. Ne sono state previste tre:

- aiutare il Dipartimento della Difesa a prepararsi per gli eventuali tagli dell'anno fiscale 2014;
- dare una guida alle forze armate per il calcolo dei loro bilanci programmati dal 2015 al 2019;
- attenersi alla prossima analisi quadriennale della difesa che definirà la strategia della difesa in relazione alle nuove realtà fiscali e alle molteplici minacce e incertezze del nuovo secolo.

In sostanza per il 2014 è prevista una ulteriore riduzione del 20% dei bilanci dei maggiori quartieri generali del Dipartimento della Difesa, una riduzione del 20% del personale civile e militare governativo, una ulteriore riduzione delle truppe combattenti, compresi i marines, del numero delle portaerei (da 11 a otto), ritiro dei vecchi velivoli da bombardamento, messa in posizione quadro di cinque gruppi di aerei da caccia, riduzione dei velivoli C.130. Infine sono state individuate aree in cui vi è un eccesso di capacità operativa per affrontare le esigenze attuali e quelle prevedibili per il futuro. In definitiva si ritiene possibile strategicamente ridurre l'entità delle forze terrestri ed aeree.

Un dato poco noto che la direttiva rivela è che nell'ultimo decennio le forze armate americane hanno avuto circa 46.000 feriti e 62.000 caduti in guerra. Un impressionante tributo di sangue versato per la "leadership globale".



# FORZE ARMATE DELL'UNIONE EUROPEA?



*Un sogno? Una speranza?  
Un'esigenza nell'Europa di oggi?  
Un fattore di pace? Parliamone!*

**T**ucidide (460-395? a.C.), storico e stratega nell'antica Grecia ci ricorda: " Finchè non cambierà la natura dell'uomo i rapporti fra gli Stati saranno regolati dalle forze...".

L'Antica Roma, divenuta superpotenza, con la forza ed il coraggio dei suoi cittadini (*si vis pacem para bellum*) col diritto e con la magica formula *SPQR* (*Senatus PopulusQue Romanus*) riesce ad assicurare pace e prosperità alla maggior parte dei popoli dell'Europa, del Nord Africa e del Medio Oriente per oltre mille anni: il più lungo periodo di pace della Storia dell'Uomo.

Nel contempo le mura difensive delle città vengono abbandonate. Il rilassamento dei costumi fra i Romani e la disaffezione alla vita militare aprono le porte alle invasioni barbariche, dette anche "migrazione di popoli", quindi alla caduta dell'Impero Romano d'Occidente(476 d.C.).

Ci vollero circa otto secoli ai popoli italici, con i Comuni nel Rinascimento, per riacquistare la libertà e affermarsi nel campo economico, della cultura e dell'arte. Si riabilitano le mura delle città. I piccoli Stati italiani presto diventano terra di conquista da parte degli Stati europei, Spagna, Francia e Austria, che hanno già raggiunta la loro unità nazionale. L'Italia la raggiunge nel 1861 ed inizia la sua espansione in Africa: Eritrea, Somalia e Libia.

Nel 1915 entra nella Grande Guerra e raggiunge i suoi confini naturali al prezzo di circa 700.000 Caduti.

Con Benito Mussolini al potere, l'Italia occupa l'Abissinia e l'Albania e, alleatosi con la Germania di Hitler (Patto d'Acciaio), il 10 giugno 1940 dichiara guerra alla Francia e all'Inghilterra, successivamente anche all'Unione Sovietica ed agli Stati Uniti d'America.

Costretta alla resa senza condizioni chiede l'armistizio agli Anglo-Americani, che lo rendono pubblico l'(settembre 1943. Così l'Italia ridiventa terra di conquista fra eserciti contrapposti.

Nel maggio 1945 la Germania cede le armi ed ha termine la 2ª G.M. in Europa.

Nell'immediato 2ª Dopoguerra, gli Italiani umiliati e con una grande voglia di lavorare compiono le scelte più oculte della loro storia:

- la Repubblica col referendum del 2 giugno 1946 e la Costituzione entrata in vigore l'anno successivo;
- il Mondo Libero con le elezioni politiche del 18 aprile 1948;
- l'Alleanza Atlantica: Trattato di Washington del 4 aprile 1949;
- la C.E.C.A. (Comunità Europea del Carbone e Acciaio): Trattato di Parigi del 18 aprile 1951.

L'Italia diviene la 4ª potenza economica e industriale del Mondo.

Nel 1989 cade il "muro di Berlino", termina la "Guerra Fredda", 3ª G.M., e la divisione del mondo in due blocchi contrapposti capeggiati da USA e da URSS.

Oggi è inconcepibile una guerra tra gli Stati europei, Russia compresa. Alcuni di essi, come pure gli USA, sono stati colpiti e sono minacciati dagli estremisti-fondamentalisti islamici che così hanno dato inizio alla 4ª G. M.. Guerra subdola e asimmetrica: il nemico dell'Occidente colpisce quando e dove vuole.

L'attualità che ci circonda ci fa dire ad alta voce che gli Stati europei, inclusa la Russia, unitamente a USA e Canada, superando rivalità economiche, ideologiche e pregiudizi, cedendo parte della propria sovranità nazionale, possano e debbano saggiamente costituire una grande alleanza.

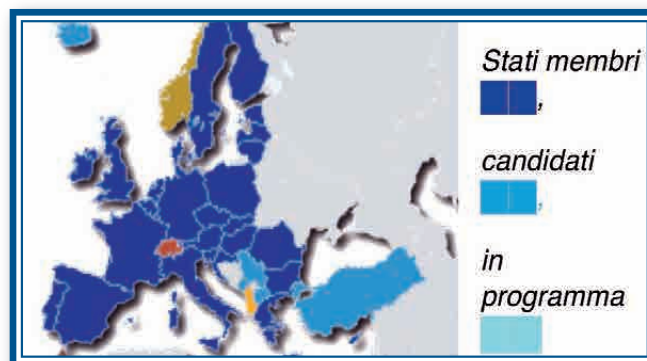
È necessario studiare e definire la strategia globale, l'organizzazione difensiva, privilegiando l'aspetto informativo, e quindi indicare le forze necessarie alla difesa del Mondo Libero.

Il primo nucleo delle forze armate dell'U.E. potrebbe essere costituito con l'integrazione delle forze dei 6 Paesi che hanno costituito la C.E.E. nel 1951.

L'Esercito Europeo costerebbe molto meno della sommatoria dei costi dei rispettivi eserciti nazionali e sarebbe molto più potente: i Paesi del Mondo Libero saranno più sicuri e più prosperi.

*Sebastiano Licheri*

*L'Unione Europea oggi:*



## Pratica e Teoria

Parte prima a cura di Gennaro Orsi

**L**eggevo l'articolo di Guglielmo P. Canham sull'ultimo numero 2012 del “Corriere dell'Aviatore” e mi chiedevo dove l'avessi incontrato. Mi sovvenne poi di averlo conosciuto quando era istruttore alle Scuole di Volo ed avevamo fatto insieme un volo occasionale. Lo ricordavo con simpatia, sono riuscito a rintracciarlo per telefono e, per una favorevole opportunità, ad incontrarlo a Torino.

Sono stato insegnante di “Aerodinamica applicata al volo” in Accademia e, in sette anni di impegno professionale mi sono, secondo il mio amico, “profondamente affezionato” alla materia.

Inevitabilmente i nostri discorsi cadevano sulla meccanica dei fluidi e sulle azioni che si generano nei corpi che si muovono in essi e uno degli argomenti maggiormente toccati era il comportamento dei velivoli nel corso di una vite, accidentale o comandata.

Abbiamo rivisitato il metodo standard di rimessa ma anche discusso dei metodi “per prova”, dal risultato incerto (aprire il tettuccio, dare smotorate etc.) osservando però che, nel caso di smotorate, gli effetti della coppia di reazione che l'apparato propulsore trasmette alla struttura del velivolo sono benefici nel caso in cui l'aumento della coppia è concorde con quella che si ottiene dando il classico piede contrario.

Abbiamo anche discusso dei casi in cui il velivolo si era rimesso senza un intervento accertato del pilota e di quello occorso allo stesso Canham, giovane allievo appena 61 anni fa quando uscì da una vite accidentale con motore portando semplicemente la manetta su “Idle” (minimo).

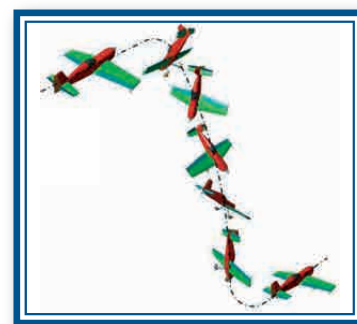
In questo ultimo caso la rotazione in vite, di verso verosimilmente opposto a quello del propulsore, avrebbe quindi subito, portando la manetta al minimo, un effetto determinante per la riduzione della coppia, che lo stesso trasmetteva, consentendo la rimessa del velivolo.

In conclusione, i casi trattati dimostrano l'importanza dell'impiego del motore, nei propri limiti estremi, per contrastare la rotazione dell'aeroplano in vite.

Altro argomento dei nostri discorsi era la particolare attenzione che richiedeva il Mustang in fase di decollo, -per la significativa tendenza all'imbardata a sinistra determinata da un effetto giroscopico creato dal cambio di direzione imposto all'asse dell'elica con la manovra fatta dal pilota per poter adeguare l'assetto dell'aereo alla corsa ottimale per il decollo.

*Infatti se a un giroscopio, dotato di un momento d'inerzia “J” e in rotazione a velocità angolare  $\Omega$ , si impone una variazione di direzione al suo asse a mezzo di una rotazione con velocità  $\omega$  intorno ad un altro asse (perturbazione) ad esso per-*

*pendicolare, nasce un momento di valore  $M=J*\Omega*\omega$  che genera un'altra rotazione intorno ad un asse che è perpendicolare al piano che contiene gli altri due nel senso di portare l'asse del giroscopio a sovrapporsi a quello di perturbazione ma con lo stesso verso di rotazione.*



Per spiegare questo effetto, adattandolo al nostro caso dell'aereo nella corsa di decollo e ad altri casi nei quali interviene questo fenomeno, sembra opportuno riferirlo all'esempio che si può fare, con una rappresentazione visiva dei tre assi di riferimento per le rotazioni (“roll, pitch e yaw”), disponendo sulla mano destra l'indice in avanti nella direzione di “roll”, il pollice verso sinistra in quella di “pitch” e conseguentemente il medio verso il basso nella direzione dello “yaw”.

I dati oggettivi che si possono rilevare, se a questa rappresentazione si abbina quella che il pilota ricava per stabilire il senso di rotazione sui tre assi, assegnando all'indice la direzione dell'asse di rotazione dell'elica, al pollice quella di “pitch” e al medio quella di “yaw”, sono i seguenti:

- con la manovra di ridurre l'incidenza dell'ala portando la cloche in avanti si osserva che il muso dell'aereo si abbassa dimostrando che la rotazione intorno al pollice è in senso orario;
  - se non si interviene con la pedaliera l'aereo reagisce con l'imbardata a sinistra per cui l'asse dell'elica (dito indice) varia la sua direzione spostandola verso quella del pollice.
- Siccome la reazione del giroscopio, cioè l'elica, è quella di opporsi alla variazione di “pitch”, nasce una rotazione intorno all'asse di “yaw” (dito medio) intesa a far ruotare l'asse di “roll” verso quello di “pitch” con la tendenza a sovrapporli con lo stesso senso di rotazione, che è quello orario, vuol dire che anche l'asse di “roll”, cioè l'elica, deve girare in senso orario.

Alla stessa conclusione dell'elica che gira in senso orario si sarebbe arrivati sfruttando una seconda informazione che potetti raccogliere dai discorsi, sempre fruttuosi e sempre dal mio nuovo amico, riguardo l'evidenza che sul Mustang si presentava uno sbilanciamento significativo del carico sulle due ruote del carrello, con prevalenza a sinistra, giustificato dal fatto che la rotazione dell'elica, di verso opposto alla coppia di reazione trasmessa, deve essere di senso orario.

Sull'evidenza che sul Mustang si presentava il problema dell'imbardata è possibile fare un'altra considerazione che

giustifica quello che ancora lui mi fece osservare riguardo a quello che usavano fare i piloti australiani i quali preferivano ridurre al minimo la variazione di “pitch” per ottenerne un vantaggio sulla manovra che si doveva applicare per contrastare l’imbardata.

Tra i tanti esempi dell’effetto giroscopico che si possono osservare in natura c’è quello dei moti di precessione e nutazione subito dall’asse terrestre, inclinato di 23° sul piano dell’eclittica, per l’attrazione solare e lunare con il nostro pianeta che ha forma non perfettamente sferica (“geoide”). In particolare il moto della precessione dell’asse, che completa la sua rotazione ogni 26000 anni circa, crea le variazioni tra le date astronomiche e quelle astrologiche.

## Parte seconda a cura di Guglielmo P. Canham

Quando scorrono gli anni dorati della gioiosa stagione chiamata giovinezza non si immaginano gli anni difficili della vecchiaia, la salute declinante, il fiume dei ricordi, ora dolci, ora tristi che conquistano i nostri giorni e popolano le nostre notti. A volte ravvisi il volto di una persona, altre volte ne odi solo il timbro della voce e pensi: “un’ombra torna dal passato”.

Talvolta incontri qualcuno che si ricorda di te quale proprio istruttore a Lecce, a Foggia o ad Amendola perché l’allievo ricorda sempre i propri istruttori mentre l’istruttore, spesso, non ricorda nomi e volti di decine e decine di allievi.

Io non ricordavo affatto Gennaro Orsi. Lui, invece, ricordava quell’unico volo fatto insieme, facendo un po’ di acrobazia “senza motore” per via di una temporanea prescrizione tecnica. Piacevoli ricordi.

Un’amicizia spontanea tra persone di indole diversa e di formazione mentale dissimile.

E, trattando di momenti vissuti, avevo narrato al vecchio insegnante di Aerodinamica in Accademia la bestialità



mondiale e che ora (primavera del 1952) equipaggiava le Scuole di Volo del terzo periodo e numerosi Stormi dell’AM.

Non erano disponibili dei Mustang a doppio comando e la nostra esperienza su velivoli “da naso” era limitata al Fiat G.59, aeroplano, per certi versi, simile al F.51, ma non proprio la stessa cosa.

A quel tempo non si usava nemmeno il “chase”, velivolo pilotato da un istruttore incaricato di assistere l’allievo nel corso dei primi voli, in specie nel corso di atterraggi “difficili”. In pratica ti dicevano: Questo è l’aeroplano, Hai voluto la bicicletta e ora pedala”.

Ma il metodo non era poi così brutale. Si facevano alcune lezioni in aula, seguite da un esame scritto ed un “check”, ad occhi bendati, direttamente nell’abitacolo. Veniva anche distribuito un manuale con tanti disegni e qualche diagramma, però in molti lo guardarono poco, convinti di sapere tutto. Io fui tra questi scervellati, ma quello sguardo distratto mi fu utile, nell’occasione di cui scriverò tra poco. Nel corso del primo volo con il Mustang, in genere, non si faceva molta acrobazia: solo virate, virate strette, virate in cabrata e, magari, qualche tonneau.

Durante il secondo volo si poteva, invece, manovrare a piacere, secondo il repertorio conosciuto.

La 6ª Squadriglia di Lecce disponeva di un piccolo numero di istruttori; gente che, forse, non eccelleva nelle conoscenze di Aerodinamica teorica, ma che, in fatto di pilotaggio o combattimento manovrato, era tutto un pezzo con l’aeroplano. Quasi tutti avevano combattuto nei cieli infuocati del 43 e si erano valorosamente contrappo-

# Racconti: “Quando un ingegnere e un pilota si incontrano...”

sti ad un nemico ultrapotente. Ed erano sopravvissuti! La loro parola, per noi, era verbo.

Ora era accaduto che qualche allievo, forse perché abituato ai comandi, più morbidi, del G.59, fosse giunto all'apice del looping con bassa velocità, andando magari in autorotazione. Ecco, dunque, gli istruttori raccomandare di tirare bene la cloche all'indietro, con movimento progressivo, dopo aver attraversato la linea all'orizzonte, nella fase di salita.

A me è sempre piaciuto tirare “g” anche più del necessario, e non me lo feci ripetere due volte. Così, in quel secondo volo, tirai come un matto. Durante un looping, all'apice della manovra, il velivolo fu vicino allo “stallo” per eccesso di richiamata ma l'aeroplano, certamente riempendosi di contumelie, lasciò perdere e mise quietamente il muso in basso.

Chi, invece, non lasciò perdere fui io, che non avevo capito niente. Certo di aver tirato poco, mi dedicai al gioco con tutta la mia esuberante forza muscolare (di allora). Passai dalla visione grigia alla visione nera (vedi note). Forse svenni per un attimo. Quando mi ripresi, il Mustang, con il muso basso ruotava intorno ai suoi tre assi, poi alzò il muso sopra l'orizzonte facendo un giro di vite piatta. Fu allora che, nell'ansia del momento, mi si presentò una pagina del tanto snobbato manuale. Recitava, più o meno così: “....in una vite accidentale con motore il muso passa da 10/20 gradi sull'orizzonte ed i piani di coda sono in ombra. Non esce da quella condizione di volo se non si chiude motore e diceva pure che 10000-12000 piedi erano appena sufficienti per la rimessa. Pensai semplicemente di trasformare la vite con motore in vite senza motore, più addomesticabile.

Portai la manetta su “idle” e, miracolosamente, senza che io facessi manovre di rimessa, l'aeroplano, certo di buon animo ed indulgente con gli stolti, rimase con il muso in basso e smise di ruotare da solo.

Era da poco passata la Pasqua. Nostro Signore e l'Aeroplano ancora una volta avevano voluto perdonarmi.

## Note

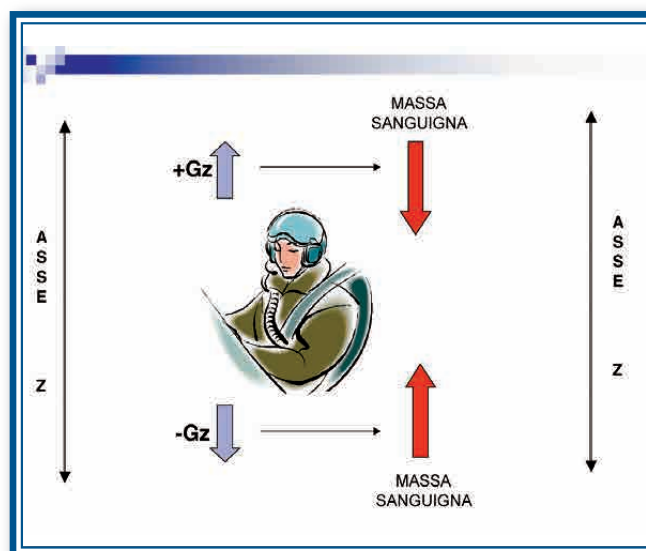
*In volo, durante le accelerazioni testa-piedi, il sangue viene spinto verso i distretti inferiori del corpo mentre le parti superiori vanno in anemia.*

*I disturbi si materializzano, in particolare, sulla retina che rimane senza Sangue e, pertanto, non è più in grado di funzionare se persistono le condizioni di volo. I disturbi per accelerazioni modeste-forti consistono in scintillamenti visivi e nella sensazione di vedere come attraverso un velo grigio. Aumentando il tempo di accelerazione si passa alla visione tubolare. Se aumentano ulteriormente i multipli di “g” e la loro durata, si passa alla “visione nera” come se una tenda*

*nera fosse frapposta tra l'occhio e l'oggetto osservato.*

*Se aumentano ulteriormente i valori di “g” e/o la durata, si giunge alla perdita di conoscenza per eccessiva sottrazione di sangue al cervello.*

*Nel 1917, Frederick Lindemann condusse i primi veri esperimenti che portarono alla comprensione aerodinamica della Vite.*



## EFFETTI DELLE ACCELERAZIONI +Gz

I disturbi circolatori insorgenti sotto carico di G, sono:

# Encefalo e Retina sono deprivati di O<sub>2</sub>:

VISIONE GRIGIA (GREY-OUT)

# Dopo un aumento di 1G, perdita della visione:

VISIONE NERA (BLACK-OUT)

# Se la manovra continua insorge perdita di coscienza:

G-INDUCED LOSS OF CONSCIOUSNESS

(G-LOC)



# In questi mesi ricordiamo...

a cura di Guido Bergomi

## Nel mese di novembre

### S.M.74

16 novembre 1934: vola il prototipo del Savoia Marchetti S.M. 74. È un grosso quadrimotore da trasporto dotato di quattro motori Piaggio Stella X.RC da 700 cavalli che gli conferiscono una velocità di crociera di 300 Km/h. ed ha una autonomia di 1.000 Km. Ha un'ala in legno in un sol pezzo piazzata sopra la grossa fusoliera che può ospitare 24 passeggeri. I quattro motori sono appesi sotto l'ala stessa ed il carrello è fisso e con le ruote carenate. La cabina di pilotaggio è situata in posizione sopraelevata sulla parte anteriore della fusoliera. Vengono costruiti solo tre esemplari usati dall'Ala Littoria sul percorso Roma-Parigi e successivamente dalla Regia Aeronautica per trasporti militari durante la guerra. L'ultimo dei tre velivoli, motorizzato con Alfa Romeo AR 126 da 800 cavalli, viene danneggiato sull'aeroporto dell'Urbe da un bombardamento alleato nel luglio 1943 e qui finisce la carriera dell'S 74.



### S.M.75

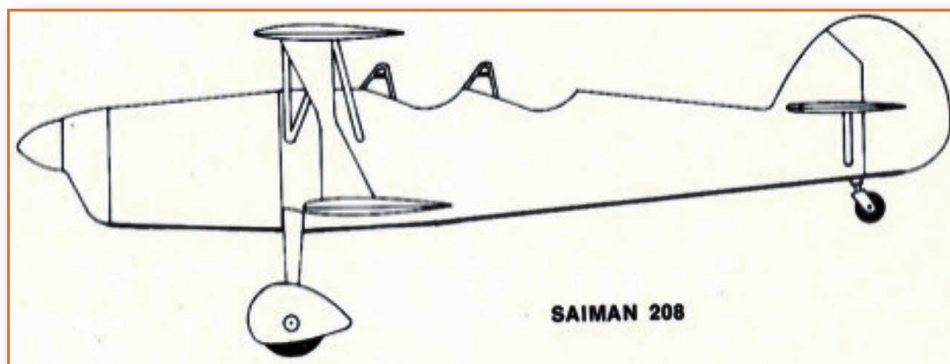
Novembre 1937: pilotato da Alessandro Passalacqua spicca il volo da Cameri il trimotore da trasporto sia civile che militare Savoia Marchetti SM 75. Derivato dal suo predecessore a carrello fisso S.M. 73, il 75 è un miglioramento notevole che in-



contra subito il successo. Con tre motori Alfa Romeo 126 RC 34 da 750 cavalli sviluppa una velocità massima di 363 Km/h., ha una autonomia di 1.720 Km. ed è configurato per portare 18 passeggeri o 24 soldati. Viene intensamente utilizzato sia dalle Linee Civili per i collegamenti, fra l'altro, con il Sud America e sia dall'Aeronautica Militare per trasporti truppa o materiali nei vari teatri di guerra. Verrà costruito in 94 esemplari.

### Il Saiman 208

17 novembre 1941: il collaudatore Luigi Pessione fa volare il biplano Saiman 208, un aereo da addestramento acrobatico che dovrebbe soddisfare le richieste di un concorso della DGCA. Munito di motore Isotta Fraschini Beta R.C.10 da 280 cavalli che gli assicura una velocità massima di 290 Km/h. ha ottime caratteristiche acrobatiche compresa la vite con la facilità di rimessa nonché il volo rovescio. Tuttavia, specialmente per la difficoltà di messa a punto del motore non verrà dato seguito alla costruzione dei soli due prototipi e subisce la sorte di tutti gli altri velivoli presentati per il concorso di cui sopra.



# In questi mesi ricordiamo...

a cura di Guido Bergomi



## Fine della Tirpitz

12 novembre 1944: 31 bombardieri Avro Lancaster partiti dall'Inghilterra raggiungono il fiordo norvegese dove si è riparata la corazzata tedesca Tirpitz. Ogni velivolo porta una bomba Tallboy del peso di 5.400 kg., tre delle quali colpiscono la nave provocando grossi danni e il conseguente ribaltamento e il coricamento sui bassi fondali. 1.058 marinai, tra cui il comandante Weber persero la vita mentre pochissimi altri si salvarono. La Tirpitz aveva un peso totale di 52.600 tonnellate ed era armata con 8 cannoni da 380 mm. più molti altri di minore calibro ed era pesantemente corazzata. Dai norvegesi era stata soprannominata "La regina solitaria del Nord".



## Nel mese di dicembre

### Il Martin 130

30 dicembre 1934: vola l'idrovolante quadrimotore Glenn Martin 130. È un aeroplano pensato per le grandi rotte del Pacifico. Con quattro motori Pratt & Whitney Twin Wasp da 950 cavalli aveva una velocità di crociera di 253 Km/h. ed una autonomia di 5.150 Km. Con cinque membri d'equipaggio poteva portare fino a 41 passeggeri ma solo 14 quelli dotati di ogni confort per i lunghi viaggi. Il primo dei tre costruiti venne nominato China Clipper ed iniziò l'attività il 22 novembre 1935 con un viaggio in partenza da San Francisco per l'Estremo Oriente che totalizzò, con le varie tappe, 59 ore e 48 minuti di volo.

### Guerra di Spagna

Dicembre 1938: dopo alterne vicende inizia l'offensiva decisiva del generale Franco che si avvale del contributo essenziale dell'aviazione sia italiana che tedesca soprattutto con i velivoli C.R. 32 e S.M. 79 nostri e degli Ju. 87, He. 111, He. 123A e Do. 17 tedeschi. La totale superiorità aerea viene ottenuta soprattutto dai nostri C.R. 32 che consentono le azioni di bombardamento risolutive in molte battaglie terrestri. Famoso fu un reparto di S.79 basato a Palma de Maiorca e chiamato "I Falchi delle Baleari".

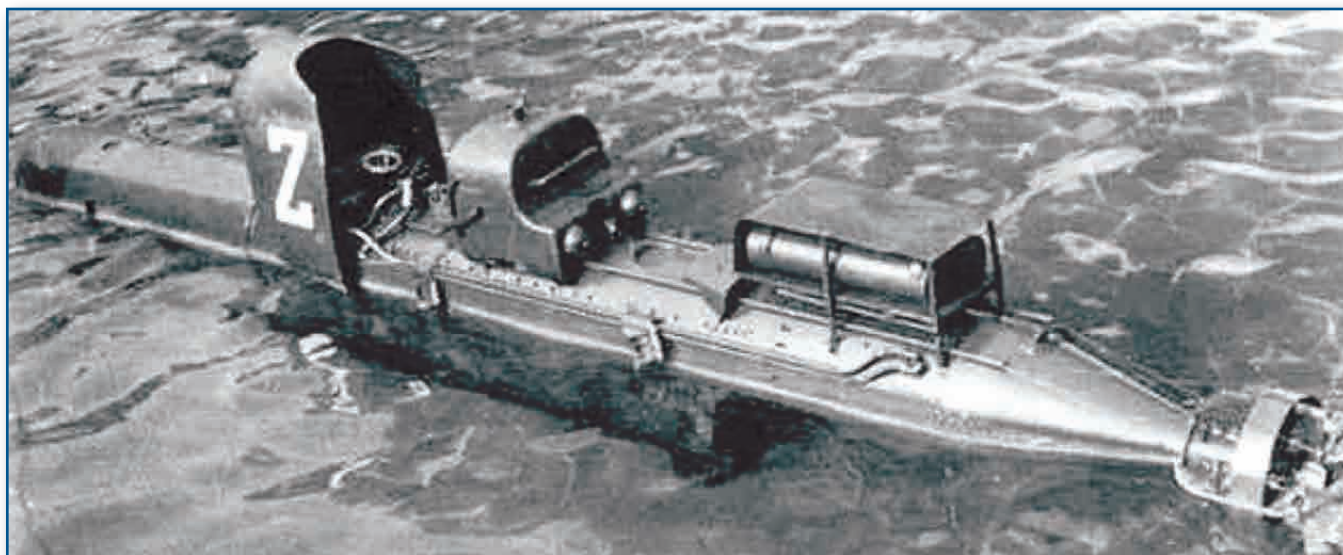


# *In questi mesi ricordiamo...*

*a cura di Guido Bergomi*

## **Operano i maiali**

19 dicembre 1941: il sommergibile Scirè guidato dal Tenente di Vascello Borghese nei pressi della baia di Alessandria sbarca tre mezzi d'assalto sommergibili, i cosiddetti maiali con sei uomini che dovranno entrare nel porto e cercare di affondare le corazzate e una petroliera. Antonio Marceglia e Spartaco Schergat dirigono verso la Valiant mentre Durand de la Penne ed Emilio Borghese raggiungono la Queen Elizabeth e piazzano le cariche sotto i relativi scafi. Il terzo mezzo non trova l'obiettivo previsto. Risaliti in superficie gli uomini vengono immediatamente catturati e portati a bordo e poco dopo esplodono le cariche rendendo inutilizzabili le corazzate Queen Elizabeth e Valiant.



## **Antonov An-24**

20 dicembre 1959: vola il prototipo del bimotore turboelica An-24. È un velivolo di medie dimensioni per trasporto passeggeri su rotte di corto raggio, massimo 550 Km. Con due motori Ivchenko AI-24A da 2.550 cavalli-asse gli conferiscono una velocità di crociera di 450Km/h. e può portare fino a 52 passeggeri. Ha un notevole successo, tanto che, comprese le versioni successive, cioè An-26 e 30, venne prodotto in 729 esemplari adottato da varie compagnie dell'Est Europeo.



**L**a Redazione del Corriere dell'Aviatore ha tratteggiato nel precedente numero una sintesi storica della Sanità Aeronautica. Ricorrendo quest'anno il 75° anniversario della nascita del Corpo Sanitario Aeronautico (1938) si pregia dare evidenza ai contenuti della interessante pubblicazione **"C'era una volta... Viaggio nella medicina Aeronautica e Spaziale Italiana"** redatta quindici anni fa (1998) a cura del Gen. Isp. Capo Antonio Tricarico (attuale membro del Consiglio Direttivo Nazionale ANUA) e del Col CSA Vincenzo La Gioia. Tale opera ha ispirato negli anni molti giovani Ufficiali Medici del Corpo Sanitario Aeronautico nell'elaborare pubblicazioni sull'argomento. L'interesse culturale del nostro Sodalizio e l'ampiezza dei testi induce a ripartirne la pubblicazione in successivi numeri di questo periodico. Iniziamo con la prefazione dell'Allora Capo di SMA Mario Arpino e l'introduzione del Gen. Tricarico.

Con entusiasmo ho accolto l'impegno di presentare questa pubblicazione, condivisa nello spirito e negli intenti sin dalle fasi ideative. Con essa, per la prima volta nella pubblicistica del settore, vengono ripercorse in modo facile ed immediato le tappe principali della Medicina Aeronautica e Spaziale Italiana attraverso un'accurata rielaborazione storica e iconografica delle vicende del Corpo Sanitario Aeronautico, dagli albori sino ai nostri giorni.

Ne è derivato un tentativo, a mio avviso riuscito, di suscitare nell'immaginario del lettore, attraverso il recupero di tradizioni scientifiche talvolta precipitosamente dimenticate e attraverso suggestioni di pensieri e immagini d'epoca, la precisa sensazione di calarsi in una esaltante atmosfera fatta di genio professionalità, iniziativa e, non ultimo, sacrificio, utile trac-

cia di riferimento anche per le generazioni a venire. Per questo motivo all'originario intento di farne un'opera quasi esoterica, per uso esclusivo di "addetti ai lavori", è subentrato il desiderio, da me stesso originato, di diffondere su larga scala una testimonianza il più possibile diretta e, vorrei dire, "sensoriale" di un passato glorioso ed importante non soltanto per il Corpo Sanitario e per l'Aeronautica Militare italiana, ma per tutte le branche della Scienza che con il mezzo aereo si sono venute a confrontare o anche per chi, a vario titolo, del volo ha fatto motivo di grande interesse. Tra questi, e mi piace ricordarlo, c'è da annoverare Padre Agostino GEMELLI.

La conoscenza delle origini, per chi è estraneo al nostro ambiente, può rivelarsi più o meno interessante, in ragione della sensibilità individuale e della capacità di lasciarsi suggestionare dal

racconto; per coloro i quali al nostro mondo partecipano quotidianamente o, ancor più, coloro che ad esso si avvicina-

no per la prima volta, essa può però costituire testimonianza della vera essenza del Corpo, motivo di ulteriore approfondimento, stimolo al continuo rinnovamento ed all'impegno individuale: in altri termini, orgoglio e consapevolezza di appartenere ad una Famiglia di nobile lignaggio e di illustri predecessori.

Devo ringraziare pertanto il Capo del Corpo Sanitario Aeronautico, Tonino TRICARICO, per questa lodevole iniziativa, perseguita con invidiabili entusiasmo e tenacia, destinata a suggellare nel modo migliore questo anniversario del Corpo, il sessantesimo

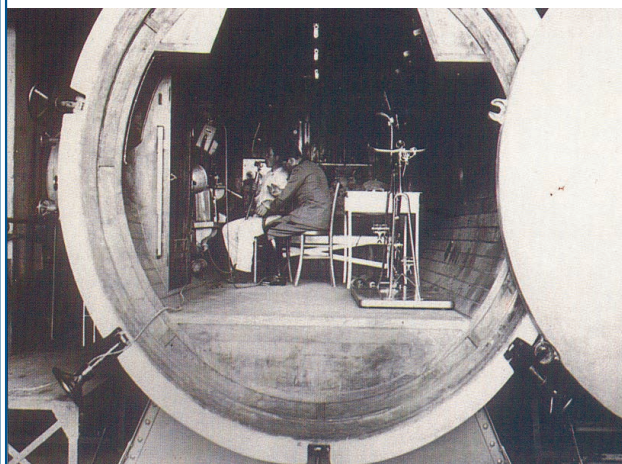
dalla fondazione, ed aprire, con i migliori auspici, il terzo millennio.

Roma, lì 28.12.1998  
Gen. Mario ARPINO



### *C'era una volta.....*

Viaggio nella Medicina Aeronautica  
e Spaziale Italiana attraverso  
la Storia del Corpo Sanitario Aeronautico



### *Once upon a time.....*

# Salute... dell'Aviatore

## Aspetti storici e di attualità nella tradizione sanitaria aeronautica

**C'**era una volta un'epoca in cui pochi temerari sfidavano il cielo a bordo di palloni aerostatici e sbuffanti macchine alate. Così, per avventura, per gioco o per caso, questi cavalieri volanti impararono a confrontarsi con nuovi, subdoli avversari, fino ad allora praticamente ignoti: ipobarismo ed ipossia emersero con le prime esperienze aerostatiche, accelerazioni e velocità con l'avvento del "più pesante dell'aria". Come in tutte le favole che si rispettino, la Medicina Aeronautica inizia la sua avventura in quest'epoca magica, di entusiasmo e positivista fiducia nella tecnologia umana. Mai nessuna scienza, forse, sorgendo dal nulla è riuscita a dare frutti corposi con pari vivacità: nel volgere di neanche un quarantennio, per merito di pochi geniali pionieri, dalle prime timide esperienze aerostatiche ed in alta montagna si giunse al record mondiale di altezza di Mario PEZZI grazie al training aerofisiologico.

La Medicina Aeronautica italiana, nata con MOSSO e ACAZZOTTI, trasse un decisivo impulso scientifico e tecnologico dall'impiego operativo del mezzo aereo nelle Forze Armate. FALCHI agli albori, e poi HERLITZKA, GEMELLI, MARCARIA, TALENTI, COLAJANNI, CASELLA, LOMONACO, SCANO e tanti altri presso i rinomatissimi Centri Studi e Ricerche di Medicina Aeronautica hanno rappresentato nel periodo tra le due Guerre Mondiali e nel secondo dopoguerra un fulgido riferimento, una vera e propria NASA ante-litteram con la quale il mondo aeronautico e spaziale, nazionale ed internazionale (anglo-americano compreso), ha avuto necessità di confrontarsi e, spesso, apprendere.

E' inutile dire che, se pure fondato il 22 febbraio del 1937, ma in realtà vivificato "solo" nel 1938 -il 16 di giugno per la precisione - con la partecipazione degli Ufficiali medici dei Regii Esercito e Marina che, di fatto, già supportavano l'Aviazione da quasi un ventennio, il CORPO SANITARIO AERONAUTICO ha di fatto costituito - mi sia consentito quest'atto di presunzione - il DNA della Medicina Aeronautica italiana in tutte le sue espressioni.

Per sessanta anni di vita, che quest'anno ricorrono, è stato ed è tuttora vicino al popolo di cavalieri aeronaviganti ed ai loro destrieri, con i Medici di Stormo, con i Dirigenti Sanitari, con gli Ufficiali degli Enti Sanitari di Zona e poi

di Regione Aerea, con gli Istituti dapprima Psico-fisiologici e poi Medico-Legali per l'Aeronautica, con i Centri Studi e Ricerche, poi Reparto, di Medicina Aeronautica Spaziale.

Da costole del Corpo, per il sostegno e lo sviluppo di questa disciplina anche in ambito civile, sono state inoltre generate l'Associazione Italiana di Medicina Aeronautica (e Spaziale) nel 1951 e la Scuola di Specializzazione in Medicina Aeronautica e Spaziale, in collaborazione con l'Università "La Sapienza" di Roma a far data dal 1963.

Ma l'attività del Corpo non si è esaurita in questo pur qualificato e gratificante servizio speculativo o concettuale. Più volte ci siamo "sporcati le mani" con la dura realtà: il secondo conflitto mondiale con i compiti incessanti di assistenza, la ricostruzione e riorganizzazione post-bellica, gli interventi internazionali di peace-keeping, l'impegno nelle calamità nazionali, le attività giornaliera di Soccorso Aereo a favore della popolazione civile.

Due nomi, fra tutti, testimoni e martiri dell'abnegazione del Corpo: DI LORETO, nella lotta di liberazione; REMOTTI, nella rada di Kindu. Ci prepariamo ora ad affrontare e superare la sfida del terzo millennio e pertanto, nel solco della gloriosa tradizione, abbiamo con entusiasmo recepito l'innesto nel Corpo di nuove e qualificate forze professionali,

nel passato talvolta trascurate o sottovalutate, differenziando all'interno due distinti ruoli e siamo pronti a recepire nuovi assetti ordinativi ed organizzativi, in armonia con la nostra esatta identità culturale.

Ma, "NUNC EST BIBENDUM", celebriamo ora la storia della nostra famiglia.

Roma, 1998

*Gen. Isp. C.S.r.n Antonio TRICARICO*

**A seguire, nei prossimi numeri, saranno delineati i più significativi periodi storici, con riguardo a:**

- L'EPOPEA DEI PIONIERI DELLA FISIOPATOLOGIA AERONAUTICA;
- I MAESTRI DELLA RICERCA E LA FONDAZIONE DEL CORPO;
- IL 2° CONFLITTO MONDIALE E LA RIORGANIZZAZIONE POSTBELLICA;
- L'ATTUALITA' ORGANIZZATIVA ED OPERATIVA.



## *Iniziativa ANUA nel Settore Medico Specialistico*

Nel Corriere n.9-10/2013 si è dato avviso dell'iniziativa proposta e concretizzata dal Gen. Tricarico per un accordo con alcuni affermati professionisti del settore medico specialistico, con l'intento di assicurare a tutti i Soci ANUA un trattamento particolarmente interessante per affidabilità e convenienza. Un primo passo si è consolidato con la disponibilità dei sottoelencati specialisti operanti nell'area romana. La Presidenza ANUA auspica altresì una disponibilità territoriale che faciliti l'accesso dei Soci presso Studi/Strutture operanti nelle varie Regioni italiane.

**Dott. Carlo Trani:** Spec. Cardiologo Interventista,  
- Policlinico Gemelli - Roma  
Ricercatore Scienze Cardiovascolari  
Università Cattolica del Sacro Cuore  
Tlf. 06/30154187 Cell. 3358387014;  
e-mail ([carlotrani@rm.unicat.it](mailto:carlotrani@rm.unicat.it))

**Dott. Aldo di Alesio:** Diabetologo, Spec. Tisiologia - Apparato respiratorio - Gastroenterologia.  
Direttore Sanitario Poliambulatorio EUR Ordine di Malta  
Studio in Via Macedonia, 54 - Roma  
Cell. 330999270 ; e-mail ([a.dialesio@acismom.it](mailto:a.dialesio@acismom.it))

**Dott. Silvia Leonardi:** Spec. Ortodonzia e Gnatologia  
Ricercatore presso Università Cattolica del Sacro Cuore  
Studio: a. Via Giulio Romano, 135 - Fiumicino;  
b. Via Aldo Moro, 15 - Montefiascone (Viterbo)  
Cell.3387810800 e-mail ([leonardisalute@gmail.com](mailto:leonardisalute@gmail.com))  
Privilegi per associati e familiari: prima visita e igiene orale gratuita; sconto 20% su prestazioni professionali.

**Dott. Claudio De Angelis:** Spec. Cardiologia  
Studio Aster Diagnostica  
in Via Costellazioni, 306 Roma  
(martedì o appuntamento Tlf.06/5291330)

**Dott. Mario Ciancarella:** Spec. Ginecologia e Ostetricia  
a. Studio in Piazza Enea Bortolotti, 9 - Roma  
(lunedì, mercoledì, venerdì - ore 15-19)  
b. Studio in Largo Columella - Pomezia  
(martedì, giovedì - 15.00-19.00)  
a-b: Studi con strumenti di ultima generazione per la prevenzione dei tumori femminili, mediante le tecniche diagnostiche più aggiornate.

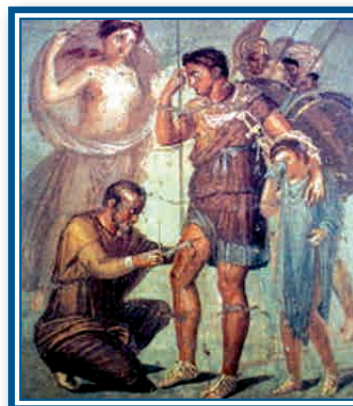
**Prof. Dott. Alfredo Lazzarini:**  
Chirurgia Generale, Chirurgia Plastica; già Dirigente  
Azienda Ospedaliera S.Giovanni-Addolorata.  
Studio in Via Luigi Capuana, 22 - Roma  
Cell. 3296246694

**Dott. Paolo Parente:** Spec. Oculista  
Responsabile Oftalmologia presso IML A.M. Roma  
Studio in Via Pacchiarotti - Roma (Nuovo Salario)  
Tlf. 0688560520 - Cell. 3479903051

**Dott. Umberto Cerio:** Med. Chirurgo Odontoiatra  
Studio in Via Pinerolo, 2 - Roma  
(elevato contenuto tecnologico e scientifico)  
Tlf. 06/70304962 Cell. 3389612133  
e-mail ([u.cerio@gmail.com](mailto:u.cerio@gmail.com))

**Dott. Claudio Corsi:** Spec. Urologo  
Responsabile Reparto Urologia della Clinica Villa Pia  
in Via Ramazzini - Roma  
(oltre 5000 interventi come primo operatore)  
Cell. 3383158457

**Dott. Salvatore Rocco** Med. Chirurgo Odontoiatra  
Studio in Via Montefalco, 57 - 00181 Roma  
Tel. 067826685 - cell. 3477218153  
Divulgatore attualità odontoiatriche sul  
Corriere dell'Aviatore



*Non potendosi trascurare un richiamo artistico sulla medicina, l'immagine di "intervento chirurgico su un soldato" è tratta da una pittura murale di Pompei.*

# Storia degli aerei e del loro sviluppo tecnico

**Il libro di Ferdinando Sguerri è stato presentato Mercoledì 18 Settembre, presso la Casa dell'Aviatore, in Roma.**

L'evento, organizzato dall'ANUA in collaborazione con l'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare - Sezione Editoria, è stato presenziato dal Generale di Brigata Aerea **Claudio Salerno**, Capo del 5° Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica, che ha commentato l'eccellente scelta editoriale, sottolineando la valenza del volume e l'utilità dell'accurata cronologia degli eventi importanti, a volte sconosciuti, del grandioso e veloce sviluppo aeronautico.

## **Saluti e ringraziamenti del Gen.S.A. Mario Majorani**

Tra i compiti istituzionali dell'ANUA, accanto a quello primario, dedicato alla custodia del patrimonio spirituale dell'Aeronautica Militare, vi sono quelli di promuovere attività culturali d'interesse e attualità nel settore aeronautico. Vengono pertanto promosse numerose iniziative quali convegni, incontri culturali su argomenti scientifici, presentazioni di libri, alle quali sono invitate, accanto ai nostri associati, autorevoli personalità del mondo militare e civile.

Quest'oggi siamo lieti di aver ottenuta la disponibilità del generale Ferdinando Sguerri a poter presentare un suo recentissimo libro dedicato alle origini del mezzo aereo e alla sua evoluzione fino alla vigilia della seconda guerra Mondiale.

Confesso di non aver trovato ancora il tempo di leggere tutto il volume, ma di averlo soltanto esaminato, soffermandomi su aspetti che davano naturalmente per scontati durante la mia attività di servizio, senza chiedermi quando e chi avesse affrontato e risolto sin dalle origini le innumerevoli problematiche per portare le macchine su cui ho volato a quell'alto livello di sicurezza ed efficienza, di cui ero consapevole.

Il Wright Flyer, l'aereo dei fratelli Wright che nel 1903 effettuò il primo volo al mondo su un mezzo più pesante dell'aria, percorse un volo rettilineo di ben 36,5 metri, in compenso era molto economico: il serbatoio di carburante conteneva 1,4 litri di benzina. Da allora, nell'arco di pochi decenni, l'evoluzione tecnico-scientifica nel settore aeronautico, sollecitata anche dai conflitti mondiali, ha avuto una crescita impressionante che non ha registrato pari riscontro in altri settori dei mezzi militari.

L'evoluzione del mezzo aereo, in particolare nel corso degli anni 20 del secolo scorso, fu dovuta anche alla ripresa delle competizioni aeree e alla nascita della sperimentazione dal vivo, basata su metodi scientifici e non più empirici.



Attività sperimentale, erede di quell'epoca pionieristica, che anche io ho avuto la fortuna di svolgere presso il Reparto Sperimentale di Volo in quelli che sono stati gli anni più entusiasmanti della mia vita aeronautica e che hanno lasciato in me ricordi indelebili.

Prima di concludere, vorrei fare un'ultima considerazione che mi rende triste e che riguarda le vicende della nostra F.A.: tra le righe del volume emergono infatti anche le inefficienze e gli errori che hanno comportato il

nostro ingresso nel secondo conflitto mondiale in condizioni di grave disparità. Mi è corso il pensiero allora ai tanti eroici colleghi che si sono trovati ad affrontare un avversario in condizioni troppo diseguali, spesso sacrificando la vita. Ad essi rivolgo un deferente pensiero.

Alcune di quelle nostre carenze, evidenziate peraltro con molto tatto dal Generale Sguerri, quali ad esempio quelle nel settore della motoristica e dell'armamento, sono rimaste, come è noto, anche successivamente ed hanno condizionato le scelte che sono state effettuate in tempi recenti.

Il testo risponde appieno all'obiettivo che il Gen. Sguerri ha perseguito. È infatti un'opera di riferimento e di consultazione per tutti coloro, appassionati, giornalisti, scrittori storici e perché no personale della nostra Aeronautica che vogliono affrontare gli argomenti aeronautici con una maggiore consapevolezza dei fatti e degli eventi sia da un punto di vista tecnico e tecnologico maggiore e sia da quello della loro collocazione storica e cronologica.

Molto utile è stata la decisione dell'autore di corredare il testo da una sintetica cronologia che facilita la lettura del libro.

È motivo di orgoglio per la nostra Associazione aver ospitato il Generale Sguerri le cui capacità letterarie non sono mai state messe in discussione oltre che meritano un riconoscimento ufficiale per la capacità che ha saputo disseminare e diffondere e che hanno rappresentato un privilegio non indifferente per la nostra Forza Armata. Disporre di uno scrittore di tale levatura deve inorgoglire tutta l'Aeronautica ed applaudire alle sue qualità che si sono sinergizzate con la sua professionalità di Ufficiale Pilota.

Grazie Gen. Sguerri ed auguri per il suo futuro!

*I libri editi dall'Ufficio Storico sono in vendita presso:*

Stato Maggiore Aeronautica, Ufficio Storico,

Viale dell'Università, 4, 00185 Roma.

Per informazioni (Tel. 06.4986.4636-Fax 06.4986.4299)

[editoriastorica@aeronautica.difesa.it](mailto:editoriastorica@aeronautica.difesa.it)

## ANUA Napoli a Fragneto Monforte 41° 15' 00" Nord - 14° 46' 00" Est

Luci, musica, folla e festa delle grandi occasioni in un piccolo centro del Beneventano che ha ospitato dal 10 al 13 ottobre la **XXVII edizione del "Raduno Internazionale Mongolfiere"**: l'evento aerostatico più importante d'Italia. L'Aero Club di Benevento, diretto da una brillante Presidentessa, la prof.ssa napoletana Anna Accetto, quale Ente "organizzatore" dell'evento, ha inteso estendere l'invito a tutti i soci dell'Anua sparsi in Campania e che, pertanto, si son ritrovati, in gran numero, sul Campo Volo della manifestazione, familiarizzando con gli equipaggi. Essi son partiti da paesi lontani per raggiungere quel punto di coordinate, quelle stesse che titolano quest'articolo, ed atterrare a **Fragneto Monforte**. Sono giunti da ogni dove - in prevalenza dal nord Europa - i numerosi equipaggi che da 26 anni sono ormai di casa e ben accetti dall'ospitale popolazione sanita.

L'Aero Club d'Italia, che, per legge, disciplina tutte le pubbliche manifestazioni aeronautiche che si svolgono in Italia, ha inteso avvalersi dell'esperienza e della professionalità del Presidente dell'Anua di Napoli, che è uno dei 15 Direttori di Manifestazione Aerea abilitati ed operanti in Italia, per le onerose e delicate operazioni di "controllo" con spiccato riguardo alla "sicurezza" di uomini e mezzi. Tale oneroso incarico (5 giorni d'impegno, con decolli alle 07.00 del mattino) ha comportato, anche, un felice ed atteso incontro con i 10 equipaggi delle mongolfiere che, quest'anno, più nordici non potevano essere; fra di loro (li indichiamo solo per nome data l'impronunciabilità

dei cognomi) annoveriamo Dirk che è giunto dal Belgio, Renate, Zydrunas, Napolis dalla Lituania, Ivars ed Inga dalla Lettonia, Paolo e Michele dall'Italia e Hans dalla Germania. Nomi di Piloti che al grande pubblico non dicono nulla, ma che sono più che noti agli abituali frequentatori dei campi di volo sparsi in tutta Europa. Hanno viaggiato per giorni e giorni per giungere sui dolci declivi sanniti e incontrarsi con i Fragnetani che, quasi sempre, li ospitano nello loro accoglienti dimore di campagna. Un lungo, faticoso e costoso viaggio, dai paesi d'origine, per vivere l'annuale avventura di un "Raduno aerostatico" che s'appresta a festeggiare il 30° anniversario. **Due sole le donne "comandante pilota di mongolfiera"** presenti sempre su tutti i campi per manifestazioni, gare, convegni. Se si considerano le migliaia di Km. percorsi per giungere fin quaggiù, gli elevati costi che si devono affrontare, per poi poter volare, semmai, solo per qualche ora (e se il tempo lo consente), viene da dire: "Son matti". Ebbene sì! Questi uomini e donne piloti, sognatori viaggiatori, poeti, sono semplicemente fantastici ma matti. E vi spiego perché. Per la gioia di poter compiere un volo fantasmagorico in un

cesto di vimini appeso ad un grande pallone gonfiato con 3000 mt. cubi di aria calda originata da GPL, in un volo che - in ragione delle sovrane condizioni del vento - può durare anche soli 15 minuti, occorre che ogni "mongolfieronauta" sia provvisto di:

- una mongolfiera il cui costo è di circa 60.000 €
- un "cesto" in vimini corredato da strumenti di volo, bombole per il GPL, bruciatori, valvole, cavi di trazione, zavorra, carte di navigazione e... mi fermo qui. €4000 circa.

cesto di vimini appeso ad un grande pallone gonfiato con 3000 mt. cubi di aria calda originata da GPL, in un volo che - in ragione delle sovrane condizioni del vento - può durare anche soli 15 minuti, occorre che ogni "mongolfieronauta" sia provvisto di:

cesto di vimini appeso ad un grande pallone gonfiato con 3000 mt. cubi di aria calda originata da GPL, in un volo che - in ragione delle sovrane condizioni del vento - può durare anche soli 15 minuti, occorre che ogni "mongolfieronauta" sia provvisto di:

cesto di vimini appeso ad un grande pallone gonfiato con 3000 mt. cubi di aria calda originata da GPL, in un volo che - in ragione delle sovrane condizioni del vento - può durare anche soli 15 minuti, occorre che ogni "mongolfieronauta" sia provvisto di:



# Dalle Sezioni Territoriali

- un SUV/JEEP di almeno 3000 di cilindrata e 170 Cv. €50.000 circa.
- un "vano da carico" di almeno 130 Mt.cubi. €5.000 circa
- un carrellino cingolato (per il trasporto del cestello e della velatura). €2.500 circa.
- numerose decine di metri di robusto cavo per traino e sollevamento. E, non da ultimo: reperire un equipaggio di non meno 4/5 persone per tutte le necessarie e complesse operazioni di pre-volo, volo e successivo "recupero". Il tutto per una spesa presunta totale di circa 180.000 € Disponendo, quindi, di tutto il suddescritto equipaggiamento, si potrà "pianificare", finalmente il volo che potrà avvenire... se e... quando si verificano altre condizioni che dipendono da tant'altri fattori.

Le mongolfiere, infatti, possono alzarsi in volo, ed in sicurezza, solo se il vento al suolo non supera il 2° grado della scala Beaufort (cioè tra 6 e 10 Km/h, o massimo 3 m/s, o massimo 6 nodi) cioè deve trattarsi solo di "brezza" o "brezza leggera". Con "brezza vivace e fresca" niente volo. La mongolfiera diventa ingovernabile, la velatura impazzisce, il cestello oscilla, i bruciatori...bruciano male, i passeggeri soffrono, l'atterraggio diventa un'equazione di quarto grado, il recupero difficoltoso. E poi, per le complesse operazioni di pre-volo, occorre lo spazio, tanto spazio. Per operare in sicurezza la mongolfiera ha bisogno di una superficie, libera da ostacoli, di almeno 300 mtq. Infatti: la grande velatura ed il cavo di trazione anteriore stesi al suolo occupano una lunghezza di circa 50 mt.; il SUV, il vano carico ed il cavo di sicurezza posteriore ulteriori 20 mt., e poi c'è tutta l'attrezzatura logistica costituita, fra l'altro da un grande venti-

latore - dal diametro di 1 mt., un carrellino cingolato e quant'altro. Una fatica, un'enorme fatica! Una volta a bordo si provano i "bruciatori" che immettono - nella "gola" della velatura - fiammate lunghe anche 6 metri ed un conseguente forte calore. Il tutto a 40 (dico 40) cm. dalla testa dell'equipaggio. Una volta in volo si assapora - come dicono tutti quelli che hanno provato l'ebbrezza del volo nel pallone aerostatico- una pace sublime, un senso di leggerezza, una visione del mondo diversa. Sarà certamente così per i "passeggeri domenicali", ma per il Comandante/Pilota la vita a bordo è meno distensiva e ben altre sono le preoccupazioni che lo avvincono. Controllo dei manometri delle grandi bombole

di GPL, degli strumenti di bordo, (bussola, anemometro, altimetro,) dei cavi di sospensione, del verricello, ma, cosa di gran lunga più importante: velocità e direzione del vento. Da questi due parametri essenziali dipende il buon esito del volo ed il conseguente atterraggio. Il Pilota, infatti, cartografia alla mano, deve saper prevedere, intuire - e quindi decidere - in quale parte del vasto territorio sorvolato poggiare - possibilmente dolcemente - la navicella al suolo.

Già in sede di pianificazione del volo, il Pilota, in relazione alla provenienza ed alla intensità dei venti che incontrerà, può prevedere - di massima - quale sarà la zona destinata all'atterraggio. Ma una cosa è una previsione, ben altra è il contatto visivo col suolo e con tutte le asperità che esso può nascondere. Gli ostacoli insidiosi e pericolosi da evitare assolutamente - nel caso una raffica improvvisa sospingesse verso di essi - sono: zone palustri, lacuali, fiumi, laghetti, tralicci di alta tensione, vigneti, autostrade e strade provinciali, campanili, centri abitati, capannoni,



# Dalle Sezioni Territoriali

aree di parcheggio, alberi di qualsiasi tipo e grandezza, inferriate, aree palettizzate, serbatoi di benzina, e tant'altri possibili imprevisti da valutare al momento. È di tutta evidenza che per evitare onerosissimi "recuperi" della mongolfiera da parte dei "soccorritori" il Pilota si adopererà, oltre ogni misura, per prendere terra - e per quanto possibile - in prossimità di stradine o viottoli che consentano il passaggio del SUV e del "vano rimorchio" su cui stivare la grande velatura (2000 mtq. di nylon per 120 Kg circa), il cestello (circa 300 Kg.) e tutta l'attrezzatura a seguito. È frequente il caso in cui, per privilegiare atterraggi "morbidi", (che salvaguardano la schiena, le attrezzature ed i delicati strumenti di navigazione) si decida (quando non si è costretti) per un contatto con terreni morbidi che di solito sono anche - purtroppo - fangosi.

Lascio al lettore immaginare quanto sia giulivo ed esaltante il recupero di una pesante attrezzatura da tirar fuori da un palmo di melma e fango. Ma...anche queste sono le gioie di un volo in mongolfiera. Certo! Per noi aviatori che per andare in volo dovevamo - tutt'al più - gridare "via dall'elica" e decollare, la complessità e l'onerosità psico-fisica del volo in mongolfiera ci sembrano inaccettabili. Resta lo spettacolo, per vero esaltante e meraviglioso, dei variopinti ed enormi "palloni" che si librano lenti e maestosi nell'immensità del cielo con il loro carico umano di piloti, sognatori, aviatori entusiasti e gioiosi, ma comunque...matti!

Napoli 16 10 2013  
Giuseppe Lenzi

## ANUA Taranto

La Sezione ANUA di Taranto ha partecipato ai cambi di comando della Scuola Volontari Truppa AM (SVTAM), il 24 settembre, e del 65° Deposito Centrale consegnando ai Soci Benemeriti Col. Filippo Avola e Fabio Vella una Targa con il messaggio del Presidente Nazionale Gen. S.A. Mario Majorani.

Le cerimonie hanno segnato momenti di viva commozione specialmente per i discorsi dei Com.ti uscenti.

Il Col. Avola ha rappresentato con efficacia comunicativa la realtà complessa e variegata di un istituto di formazione per la presenza di un capitale umano (*socialmente, culturalmente differente anche per provenienze territoriali diverse*) da preparare per le esigenze della F:A, e la forma organizzativa finalizzata attraverso la funzione educativa, *tramite professionalità di indiscusso valore*, al conseguimento dell'obiettivo cui l'ente è deputato.

Il Col. Vella, con una spiccata e manageriale professionalità, ha illustrato la sua esperienza, *gratificata dalla elevata competenza dei suoi collaboratori*, per cui, *come una grande Azienda la struttura ha risposto alle esigenze di istituto in*

*termini di efficacia, di efficienza e di economicità*, ha reso agli interessati presenti un'immagine evocativa dei più alti valori cui gli appartenenti all'Ente hanno attinto per conseguire ciò che è stato palesato dal rappresentante del Superiore Comando presente.

Infatti, il Generale di Divisione Aerea Vitantonio Cormio, Vice Comandante e Capo di Stato Maggiore del Comando Scuole A.M./3<sup>a</sup> Regione Aerea, dopo il discorso dei subentranti Col Roberto Leo e T.Col Piergiorgio Farina, *che hanno lievitato i risultati ottenuti dai predecessori, manifestando l'impegno di seguire i loro principi etici, professionali, manageriali e di grande empatia con il personale tutto*, ha onorato l'operato dei primi ed augurato ai secondi un proficuo ed intenzionato lavoro nell'interesse dell'A.M. e dell'Italia.

Aldo Marturano



Il Presidente ed il Segretario della Sez. ANUA Taranto hanno altresì partecipato, portando il saluto del Presidente Nazionale, alla **Cerimonia di Giuramento dei Volontari in Ferma Prefissata di 1 Anno (2° incorporamento del 18° Corso "Vittoria")** avvenuta venerdì 11 ottobre.

In proposito il Tenente Colonnello Tommaso Corona, Vice Comandante della Scuola e Comandante dei Corsi, ha gradito comunicare, per la pubblicazione, quanto segue:

"Hanno prestato il giuramento di fedeltà alla Patria 329 allievi, tra cui 48 donne, vincitori del concorso pubblico per l'arruolamento di 755 allievi indetto per l'anno 2013. Presenti alla cerimonia Autorità civili e militari, il Gonfalone della città di Taranto, i Labari delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma, nonché un folto pubblico di spettatori, costituito principalmente dai familiari degli allievi, arrivati da ogni parte d'Italia.

Il Colonnello Roberto Leo, Comandante della Scuola, nell'intervento che ha preceduto la lettura della formu-

# Dalle Sezioni Territoriali

la del giuramento, si è rivolto ai giovani allievi, “*veri protagonisti della cerimonia*”, sottolineando l’importanza e la solennità del Giuramento, dichiarando: “*State per giurare fedeltà alla Repubblica Italiana, alla Costituzione ed alle leggi. Fedeltà significa onore, dedizione, obbedienza e sacrificio, costante corrispondenza ad un impegno liberamente assunto con comportamenti concreti, pronti ad affrontare le difficoltà ed il pericolo con consapevole coraggio.*” Il Colonnello Leo ha invitato i giovani allievi ad essere sempre coerenti con se stessi, umili e curiosi di conoscere e di apprendere: “*Vivete i cambiamenti come un’opportunità e con l’ottimismo e la vivacità, propri della vostra giovane età, arricchite il vostro livello di competenza e conoscenza.*” L’intervento del Comandante la SVTAM si è concluso con un pensiero rivolto ai familiari degli allievi: “*Siate orgogliosi del passo fatto dai vostri giovani e sosteneteli con la vostra continua e premurosa presenza in questo percorso appena intrapreso.*” La cerimonia è stata quindi suggellata con il tradizionale “*Lo giuro!*”, cui ha fatto seguito l’intonazione dell’Inno di Mameli da parte dell’intero corso e la lettura della “*Preghiera dell’Aviatore*” da parte di una giovane allieva.

Il Generale Girardi, dopo aver espresso il proprio ringraziamento “*agli uomini ed alle donne della SVTAM e, in particolare, agli istruttori, donne e uomini appassionati, preparati ed animati da quel giusto spirito di abnegazione che si alimenta quando si è consapevoli dell’importanza della propria missione*”, si è rivolto ai giurandi, rimarcando l’importanza del periodo di formazione in vista del loro futuro impiego presso gli Enti e i Reparti della Forza Armata. Ha concluso il suo intervento invitando i giovani allievi a ricambiare la fiducia in loro riposta con l’orgoglio di far parte dell’Arma Azzurra e l’impegno costante a migliorare se stessi, “*avendo il coraggio di far fronte, con onestà d’intenti e convinzione, ai doveri quotidiani*”.

La SVTAM è il polo nazionale di formazione base dei volontari di truppa dell’Aeronautica Militare. I suoi compiti sono quelli di provvedere allo svolgimento della fase concorsuale, all’incorporamento e alla formazione militare iniziale dei volontari in ferma prefissata di un anno (V.F.P.1) che accedono in Forza Armata attraverso un concorso pubblico. Presso la Scuola vengono altresì svolti i corsi di formazione per i volontari in ferma prefissata di 4 anni (V.F.P.4) e per il personale di truppa che, al termine della prevista ferma prefissata, transita nel servizio permanente (V.T.S.P.)

e attraverso il quale vengono alimentati gli Enti e i Reparti della Forza Armata.

Nel quadro del Progetto formativo Euroformazione Difesa 2011-2013 in ambito Regione Puglia, la SVTAM di Taranto è stata individuata quale centro di Euroformazione per la realizzazione di percorsi formativi destinati ai giovani militari VFP1-VFP4, per l’elevazione dei loro profili professionali mediante corsi certificati di apprendimento di lingua inglese e di informatica.



**I**l 4 novembre è stata l'unica festa nazionale che, istituita nel 1919, abbia attraversato le età dell'Italia liberale, fascista e repubblicana. In occasione del 4 novembre e dei giorni immediatamente precedenti, le più alte cariche dello Stato rendono omaggio al Milite Ignoto, la cui salma riposa presso l'Altare della Patria a Roma, e si recano in visita al Sacrario di Redipuglia dove sono custodite le salme di 100.000 caduti nella guerra del '15-'18, nonché a Vittorio Veneto, la località in cui si svolse l'ultimo confronto militare della Grande Guerra fra Esercito italiano ed esercito austro-ungarico. La particolarità della ricorrenza dà altresì occasione per aprire le caserme alla visita dei giovani, per una conoscenza che possa aiutarli a maturare l'orientamento verso una scelta di vita militare. La particolarità delle celebrazioni fa dedicare attenzione ai "luoghi della memoria" e su alcuni di essi si riportano sintetici richiami descrittivi.



## **Il Vittoriano (f.1)**

Dopo la Prima Guerra Mondiale, le Nazioni che vi avevano partecipato vollero onorare i sacrifici e gli eroismi delle collettività nella salma di un anonimo combattente caduto con le armi in pugno. L'idea di onorare una salma sconosciuta risale in Italia al 1920 e fu propugnata dal Generale **Giulio Douhet**. Il relativo disegno di legge fu presentato alla camera italiana nel 1921. Approvata la legge, il Ministero della guerra diede incarico ad una commissione che esplorò attentamente tutti i luoghi nei quali si era combattuto, dal Carso agli Altipiani, dalle foci del Piave al Montello; e l'opera fu condotta in modo che fra i resti raccolti ve ne potessero anche essere di reparti di sbarco della Marina. Fu scelta una salma per ognuna delle seguenti zone: Rovereto, Dolomiti, Altipiani, Grappa, Montello, Basso Piave, Cadore, Gorizia, Basso Isonzo, San Michele, tratto da Castagnevizza al mare. Le undici salme, una sola delle quali sarebbe stata tumulata a Roma al Vittoriano, ebbero ricovero, in un primo tempo, a Gorizia, da dove furono poi trasportate nella Basilica di Aquileia il 28 ottobre 1921. Qui si procedette alla scelta della salma destinata a rappresentare il sacrificio di seicentomila italiani. La scelta fu fatta da una popolana, Maria Bergamas di Trieste, il cui figlio Antonio aveva disertato dall'esercito austriaco per arruolarsi nelle file italiane, ed era caduto in combattimento senza che il suo corpo potesse essere identificato. Il 4 novembre 1921 il Milite Ignoto veniva tumulato nel sacello posto sull'Altare della Patria. Al Milite Ignoto fu concessa la medaglia d'oro con questa motivazione: "Degno figlio di una stirpe prode e di una millenaria civiltà, resistette inflessibile nelle trincee più contese, prodigò il suo coraggio nelle più cruente battaglie e cadde combattendo senz'altro premio sperare che la vittoria e la grandezza della patria."

## **Sacrario di Redipuglia (f.2)**

Il Sacrario Militare italiano più grande nel quale sono raccolti i resti di 100.187 soldati italiani caduti nella I guerra mondiale (39.857 noti e 60.330 ignoti). La maestosa scalinata è formata da 22 gradoni su cui sono allineate le tombe dei caduti. Alla base sorge, isolata dalle altre, l'urna del Duca d'Aosta - comandante della Terza Armata - fiancheggiata dalle urne dei suoi Generali caduti in combattimento.

## **Sacrario di Oslavia (f.3)**

Il Sacrario monumentale di Oslavia è stato eretto nel 1938. Vi sono raccolte: 57.201 salme di caduti italiani (di cui 20.761 noti e 36.440 ignoti) e 539 caduti austro-ungarici (di cui 138 noti e 401 ignoti), tutti esumati dai Cimiteri di Guerra sparsi dall'Altopiano della Bainsizza al Vipacco. Sorge sulla quota 153, a sinistra della rotabile che da Gorizia porta a San Floriano.

# Eventi ANUA in programma

Dal 15 al 17 novembre 2013

**Pellegrinaggio a San Pio  
in San Giovanni Rotondo e Pietrelcina**

**visita a Foresta Umbra e Monte S. Angelo**



**Viaggio con autobus da Roma - Via Gobetti  
pernottamento ad Amendola  
presso il 32° Stormo**



**Mercoledì 20 novembre  
ore 15,00  
Casa dell'Aviatore  
Viale dell'Università n.20 - Roma**

**Conferenza su  
La dipendenza dal gioco d'azzardo**

*tenuta dal Prof. Nicolò Baldini Rossi  
con introduzione del Gen. Prof. Antonio Tricarico.*



Il gioco d'azzardo è un problema quando da passatempo diventa dipendenza. E quando diventa dipendenza è una malattia, che però si può curare. I SerT (Servizi per le dipendenze patologiche delle Aziende UsI hanno specifiche equipe (composte da medici, psicologi, assistenti sociali, educatori, infermieri) che si occupano di diagnosi e cura del gioco patologico.

**Mercoledì 11 dicembre 2013  
ore 11,30 Santa Messa presso Comaer**

**ore 13,00 Pranzo di Natale  
alla Casa dell'Aviatore con la  
partecipazione del Coro Canticorum Jubilo**



**ASSOCIAZIONE CULTURALE,**  
nata nel 1979 nell'Istituto PIO IX di Roma, sul  
Colle Aventino, per il gusto e l'entusiasmo di  
"cantare insieme nella gioia", secondo la  
traduzione del titolo del brano, scelto come inno,  
Canticorum Jubilo tratto dal Giuda Maccabeo di  
Georg Friedrich Haendel, brano che interpreta  
appunto lo spirito del coro.

**2014**

**da sabato 7 a mercoledì 11 maggio  
Convention ANUA ad Assisi**



**da giovedì 29 maggio a lunedì 2 giugno:  
Tour Londra e Inghilterra**



Per Informazioni e registrazioni contattare sedi ANUA ai numeri riportati in 2^ di copertina.

## ***E' volata più in alto***

*Carissimi Soci e, permettetemi, Colleghi, e' con grande dolore che Vi annuncio la scomparsa di mia madre,*

**D.O. Lia MANISCALCO**, vedova di mio papà, il M.llo Filippo DI GIOVANNI, MOVVM, uno dei tredici uomini della 46<sup>^</sup>AB uccisi a Kindu, Congo ex belga, l'11 nov 1961, nel corso di una missione svolta sotto la bandiera dell'ONU.

*La mamma e' mancata la sera del 23 settembre scorso a Cremona. Con la preghiera di volerne dare annuncio nella rubrica "Volati più in alto" saluto tutti Voi con l'affetto e l'orgoglio dell'Aquila Turrita,*

Andrea DI GIOVANNI (già Cap.AArnsPil.)



M.llo 3<sup>a</sup> cl. Filippo DI GIOVANNI

L'ANUA esprime sentimenti di accorata partecipazione



## ***CASA DEL'AVIATORE- Viale dell'Università, 20 - Roma***

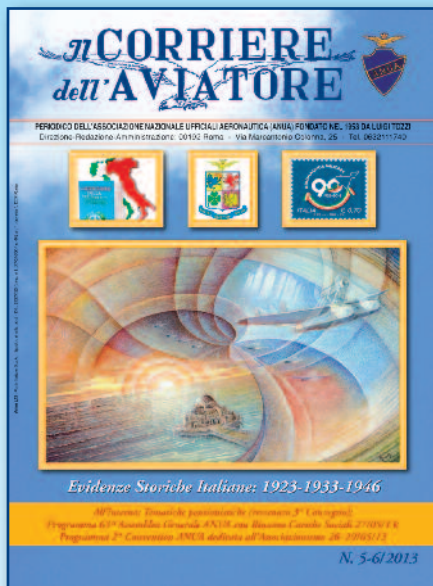
### ***"Incontri Musicali" Programma 2013-2014***

- |              |   |
|--------------|---|
| 13 nov. 2013 | Sognando Burt Bacharach con la melodiosa voce di <i>Desirée Petrocchi</i> .   |
| 04 dic. 2013 | Il tango e la cultura argentina in compagnia del caratteristico complesso "Quartetango" di <i>Gabriele Chami</i> .                                |
| 15 gen. 2014 | L'era dello swing nell'interpretazione del "Margutta Swing Quintet" di <i>Alberico Di Meo</i> .   |
| 12 feb. 2014 | Il virtuosismo di Liszt, la precisione di Ravel e l'impressionismo di Debussy magistralmente interpretati al pianoforte da <i>Paolo Restani</i> . |
| 26 feb. 2014 | Musica do Brasil con la chitarra e la voce di <i>Zé Galia</i> .   |
| 09 apr. 2014 | Variazioni musicali a quattro mani dai giovani pianisti di <i>Duets</i> .   |
| 07 mag. 2014 | L'esotismo della musica sudamericana con il gruppo caratteristico <i>Mariaci</i> .  |
| 28 mag. 2014 | I protagonisti del <i>Concerto Azzurro</i> .  |

Note: Gli spettacoli iniziano alle ore 17:30 e sono seguiti da una cena buffet.  
*Contributo per la serata Euro 25,00.*  
*È obbligatoria la prenotazione almeno due giorni prima.*  
*È categorico l'abbigliamento maschile con giacca e cravatta.*



## Le copertine del 2013



“Noi non conosciamo le persone quando vengono da noi; dobbiamo andare noi da loro per sapere quel che sono”

Johann Wolfgang von Goethe



“Tutti sanno che una cosa è impossibile da realizzare, finché arriva uno sprovveduto che non lo sa e la inventa”

Albert Einstein

# 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