

Il CORRIERE *dell'*AVIATORE



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

Componente elicotteristica dell'AM



*Una generosa
realtà di uomini e mezzi*

N. 9-10/2013

il CORRIERE dell'AVIATORE

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

N. 9-10 settembre-ottobre 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

"Il Corriere dell'Aviatore"
E-mail: anuacorriere@virgilio.it

Direttore editoriale
Mario Majorani

Direttore responsabile
Mario Tancredi

Ha collaborato a questo numero
Giuliano Giannone

Responsabile Amministrativo
Cesare D'Ippolito

Autorizzazione Tribunale di Roma 2546 del 12-2-52
ANUA/Centro Studi Editrice proprietaria
Associato all'U.S.P.I.
Iscrizione al R.O.C. n. 10496



Stampa: **STILGRAFICA srl**
00159 Roma • Via Ignazio Pettinengo, 31/33
Tel. 0643588200 • Fax 064385693
www.stilgrafica.com • info@stilgrafica.com

Stampato nel mese di settembre 2013

Numero a 40 pagine

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

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

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

Le modalità di pagamento della quota associativa sono:

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

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

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

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

La sede centrale dell'ANUA

È ospitata nella Palazzina Douhet, in zona Prati a Roma.

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



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

BRESCIA - Pres. Vanni Scacco

Via Livorno 7 - 25125 (BS)
Tel. 3779539324 vanniscacco@tin.it

CAGLIARI - Pres. Santo Vittorio Rossi

Via S. Benedetto 14 - 09128 (CG)
Tel. 070 400311 sanvitt.rossi41@gmail.com

CATANIA - Pres. Lucio Arena

Via Catania 26 - TRECAGNANI 95039 (CT)
Tel. 095 438198 assoaeroufficialict@alice.it

FOGGIA - Pres. Leonardo Colonnello

Piazza Purgatorio 5 - 71121 (FG)
Tel. 0881 723072 leonardocolonnello@libero.it

LATINA - Pres. Roberto Caminiti

Via Parini 48 - 04100 (LT)
Tel. 0773 488753 antoniomcctll@gmail.com

MILANO - Pres. Carlo Andorlini

Piazza Novelli 1 - 20129 (MI)
Tel. 02 73906795

presidenzaanuami@yahoo.it

NAPOLI - Pres. Giuseppe Lenzi

Via S. Lucia 97 - 80132 (NA)
Tel. 081 7643929 giuseppe.lenzi@tin.it

PADOVA - Pres. Vittorio Martignani

Via Monte Grappa 9 - 35141 (PD)
Tel. 049 8722618 felice.cosentino@libero.it

RIMINI - Pres. Piero Rohr

Via Parmense 14 - 47900 (RC)
Tel. 0541 773571 ludrummer@alice.it

ROMA - Pres. Raffaele Cariglia

Via Marcantonio Colonna 25 - 00192 (RM)
Tel. 06 3254924

presidenzaanuroma@virgilio.it

TARANTO - Pres. Aldo Marturano

Viale Magna Grecia 108 - 74100 (TA)
Tel. 099 7324174

marturan2@marturanocataldo.191.it

TORINO - Pres. Domenico Boschini

Via Duc.a Jolanda 21bis - 10127 (TO)
Tel. 011 19707873

domenico_boschini@fastwebnet.it

VERONA - Pres. Piero De Piero

Via Cardinal Massaia 2 - 37138 (VR)
Tel. 0458 103405 pierodepiero@libero.it

VICENZA - Pres. Francesco Ranieri

Via s. Antonino - 36100 (VI)
Tel. 0444 922489

anua@assoaeronaucavi.com

Nuovi venti di guerra

La ripresa delle attività dopo il periodo vacanziero estivo induce come sempre a fare il punto di situazione sugli impegni che devono essere affrontati nel nuovo anno che, a somiglianza dell'anno scolastico, non coincide con quello calendariale.

Quest'anno però si avverte una sorta di "soluzione di continuità virtuale" caratterizzata dall'assenza di una reale fase distensiva premiante l'intensità del pregresso impegno lavorativo. In altri termini intendo dire che "l'estate sociale" forse non era neppure iniziata perchè in tutti i settori istituzionali (civili e militari) si è continuato a lavorare alla ricerca di soluzioni per i gravi problemi (economici e conflittuali) che assillano la comunità nazionale e mondiale.

Ciò detto e senza presunzioni anche l'ANUA si è sentita partecipe della situazione, seguendo con grande interesse gli aspetti che coinvolgono il mondo militare aeronautico. Ad essi sono dedicati in buona parte i contenuti del nostro *Corriere*.

Preme tuttavia evidenziare in questa prima pagina le preoccupazioni derivanti dalla *Crisi Siriana*.

Più che un "editoriale", questo scritto è un tentativo di sintesi sull'attualità di una crisi a fronte della quale i Potenti della Terra si sentono coinvolti e non riescono a concordare soluzioni politiche appropriate. Al G20 di San Pietroburgo il Presidente Usa ha ottenuto un sostegno anti Assad da 11 Paesi (Italia inclusa); ma in un breve incontro con Putin la risposta ricevuta è stata: "Aiuterò Damasco".

Tentativi di Francia, Stati Uniti e Gran Bretagna per una risoluzione di condanna del regime hanno per ora incontrato l'opposizione di Russia e Cina, che hanno posto il proprio veto in difesa della sovranità siriana. È una divisione che riflette interessi e strategie divergenti, ed una sua ricomposizione appare ardua. Questa situazione di evidente stallo sembra allontanare ogni rapida soluzione della crisi.

Grande rilievo hanno assunto le parole di Papa Francesco che all'Angelus di Domenica 8 sett., rivolgendosi alla folla tornata a piazza San Pietro dopo la grande veglia della sera precedente, per la pace in Siria, ha sottolineato: "Stiamo fortemente pregando per la pace! Dobbiamo dire no all'odio fraticida e alle menzogne di cui si serve, dire no alla violenza in tutte le sue forme, dire no alla proliferazione delle armi e al loro commercio illegale, ce ne è tanto. E sempre rimane il dubbio. È davvero una guerra per qualcosa o è una guerra del commercio illegale per vendere armi? Questi sono nemici da combattere uniti e con coerenza, non seguendo altri interessi se non quelli della pace e del be-



ne comune».

Il Papa ha preso le mosse dalla parabola sulle re che va alla guerra che «ci tocca sul vivo, in questo momento in cui stiamo fortemente pregando per la pace»... "A che serve fare guerre, tante guerre, se non sei capace di fare questa guerra profonda contro il male?", è il quesito sollevato dal Papa, integrando a braccio l'Angelus. "Cessi subito la violenza e la devastazione in Siria e si lavori con rinnovato impegno per una giusta soluzione al conflitto fraticida..". Il Pontefice ha, infine, invitato tutti i fedeli a pregare per la riconciliazione di tutti quei popoli che continuamente rischiano situazioni di conflitto e non possono godere di pace duratura."

Intanto la notizia di un test missilistico in mare deciso dal governo di Gerusalemme ha incrementato il timore di una possibile escalation della situazione mediorientale. Per questo lo Stato Maggiore e il Governo italiani hanno deciso di procedere allo schieramento – comunque in ambito della Missione Unifil – di una delle migliori navi in dotazione alla nostra flotta militare. L' "Andrea Doria", cacciatorpediniere di ultima generazione, il 4 settembre ha lasciato l'Italia per raggiungere le coste libanesi. La nave, dotata di sistemi sofisticatissimi per la difesa da attacchi aerei, dovrà svolgere un ruolo di pattugliamento per la protezione dei nostri soldati presenti in Libano. – L'Italia ha altresì ampiamente condannato l'uso delle armi chimiche in Siria e il Premier **Letta** ha ribadito il concetto, facendo però una precisazione a proposito dell'eventuale intervento dell'Italia, che segue quando già affermato in più occasioni dal Ministro degli Esteri **Bonino**: *Se le Nazioni Unite non ci sono, l'Italia non parteciperà. Anche con una risoluzione ONU l'Italia ha bisogno di un dibattito in Parlamento prima di concedere l'uso delle basi né interverrebbe nell'attacco alla Siria*. In una recente trasmissione radiofonica (*Radio anch'io*) il Ministro della Difesa **Mauro** è tornato a parlare della posizione italiana riguardo un possibile intervento armato in Siria e ha ribadito che il nostro paese spinge per una soluzione politica. *Bisogna dare forte legittimazione al lavoro degli ispettori delle Nazioni Unite, da cui aspettiamo riscontri che possano mettere in moto il giudizio della comunità internazionale*.

Per concludere, l'auspicio formulabile da questa piccola finestra del Corriere dell'Aviatore è che la Crisi Siriana trovi pacifica soluzione e che le Istituzioni Italiane possano assicurare contributi rispettosi dei valori umani universali.

Mario Tancredi

In questo numero

Notizie al Volo 3

Il Ministro della Difesa visita il COA/DACCC
25° Anniversario Ramstein
Cambio al vertice Comando Forze da Combattimento
Jesolo Eur Air Show
Cambio al vertice Comando Scuole AM

L'A.M. verso il 2018 7

Vetrine dell'Aeronautica Militare 9

Search and Rescue
72° Stormo (Frosinone)
9° Stormo (Grazzanise)
6° R.M.E. (Pratica di Mare)
Fucilieri dell'Aria

Centro Studi 12

Il futuro...senza pilota? (Pagliuca)
Vecchi e nuovi libri (Bedeschi)

Storia della Medicina Aeronautica 15

Sulle Ali della Memoria 18

25° Anniversario di Ramstein
Messaggio di Capo S.M.A.

In questi mesi ricordiamo (Bergomi) 19

Settembre: La Conferenza di Monaco, Il Lodestar, Il Caproni F6, V2 su Londra, Il Languedoc.
Ottobre: Arriva il Marsupiale, Il Re. 2002, La Battaglia di Leyte

Una missione senza radio (Canham) 22

Agli Aviatori di Marina 24

Casa dell'Aviatore (Giannone) 25

Aggiornamenti

Dal Rex al Rostro 26

Salute dell'Aviatore 31

I nostri Cappellani 32

La comunicazione strategica 35

Dalle Sezioni Territoriali 38

Brescia - Napoli - Taranto

Dame d'Onore 40



8 settembre 2013, 70° anniversario della difesa di Roma

Il Ministro della Difesa Mario Mauro ha accompagnato il Presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, in occasione delle celebrazioni commemorative dell'8 settembre. Deposte due Corone di alloro al Parco della Resistenza e a Porta San Paolo.

Rivolgendosi al Presidente ed ai convenuti ha fra l'altro detto:



“...è l'Italia di oggi, di questi giorni, di queste ore, è l'Italia che giudica il suo presente e spera per il suo futuro quella che rende qui onore ai Caduti di quei drammatici giorni di 70 anni fa. Ai militari delle Forze Armate e agli uomini e alle donne di Roma che ad essi si unirono nell'estremo, disperato, tentativo di difendere la Capitale e con la Capitale l'Italia intera. Il riscatto partì proprio da queste strade lastricate di sanpietrini dove più cruenta fu la battaglia combattuta dalla Divisione “Granatieri di Sardegna” con a fianco il Reggimento “Lancieri di Montebello” e dagli altri reparti dell'Esercito, da Marinai, Avieri, Carabinieri, Finanziari e Forze di Polizia. Quel riscatto fu un moto spontaneo di popolo che superò l'indecisione delle Istituzioni. Quel riscatto fu un moto di responsabilità che ridiede senso e forza alla vocazione delle Istituzioni. “L'Italia rinacque” sono parole sue, Signor Presidente della Repubblica, qui pronunciate nel 2008. L'Italia rinacque nello sforzo di ricostruzione del Paese devastato ed avvilito, e di edificazione di una democrazia quale fu disegnata nella Costituzione repubblicana. È l'Italia di oggi, quindi, che beneficia per il presente e per il futuro di quel sacrificio, perché attraverso l'impegno di memoria, di riflessione, di trasmissione alle nuove generazioni del prezioso retaggio della battaglia di Porta San Paolo, rende esperibile ad ogni italiano il senso profondo della nostra convivenza civile.”

Notizie al Volo

Lunedì 19 Agosto, il Ministro della Difesa, Sen. Prof. Mario Mauro, ha fatto visita al Comando Operazioni Aeree (COA) e al Comando Nato "Deployable Air Command and Control Centre" (DACCC) di Poggio Renatico (FE).

Ricevuto dal Comandante della Squadra Aerea, Generale di Squadra Aerea Tiziano Tosi, e dal Comandante il COA/DACCC, Generale di Divisione Aerea Roberto Nordio, il Ministro ha assistito a un briefing di presentazione sulle attività svolte dal COA e sulla nuova struttura della NATO. Tramite il COA, l'Aeronautica Militare assicura la sorveglianza e la difesa dello spazio aereo nazionale, 24 ore su 24, attraverso un sistema

integrato di radar basati a terra e l'impiego di velivoli intercettori, garantendo la sicurezza dei cieli anche in occasione di grandi eventi.

Successivamente, il Ministro ha avuto modo di approfondire l'attività di "air policing" svolta dall'Aeronautica e di conoscere la nuova struttura in implementazione della NATO Air Command Control System (ACCS).

(A seguire, c'è stato l'incontro con la stampa e, prima di lasciare il sedime di Poggio Renatico, il Ministro ha voluto ringraziare tutti per la cortese ospitalità e, in particolare, ha rivolto un plauso al personale del COA/DACCC per la loro professionalità.



Mercoledì 28 Agosto, 25° anniversario dell'incidente aereo di Ramstein, l'Aeronautica Militare

ha preso parte alle celebrazioni organizzate sulla base tedesca per commemorare le vittime di quel tragico evento. Nel corso della cerimonia ecumenica, svoltasi nella chiesa St. Nikolaus della città, l'Addetto per la Difesa e l'Aeronautica di Berlino, Generale di Brigata Aerea Alberto Biavati, ha dato lettura del messaggio che il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa, ha voluto indirizzare ai presenti per testimoniare e rinnovare la profonda vicinanza e l'affetto dell'intera Forza Armata a quanti, quel giorno, persero un proprio caro. *(Ulteriori notizie nella pagina "Sulle ali della memoria")*.

Giovedì 29 Agosto, Cambio al Vertice del Comando Forze di Combattimento

Presso la Sala della Vittoria Atlantica della 1^a Regione Aerea in Milano, si è svolta la cerimonia di passaggio di consegne tra il Generale di Divisione Aerea Roberto Nordio, Comandante uscente ed il Generale di Brigata Aerea Nicola Lanza de Cristoforis, Comandante subentrante.

Alla cerimonia, presieduta dal Comandante della Squadra Aerea, Generale di Squadra Aerea Tiziano Tosi, hanno partecipato Autorità militari del territorio di Milano, i Comandanti di Stormo dipendenti e dei vari Reparti dell'A.M. istituzionalmente presenti sul sedime di Piazza Novelli e di Linate.

Il Generale Nordio ha voluto evidenziare il seguente pensiero: *"[...]al CFC, che secondo me costituisce un Team eccezionale per capacità, motivazione e spirito di squadra, abbiamo cercato di convogliare le energie dei Reparti Operativi verso un addestramento sempre più efficiente ed efficace e verso un miglioramento della standardizzazione. Abbiamo cercato di esaminare ogni attività*



condotta per individuare i punti ove impostare un ulteriore affinamento allo scopo di avere i nostri equipaggi pronti a servire la Nazione nel modo migliore possibile. Noi, abbiamo cercato di fare del nostro meglio; sta a lei, Comandante, ma anche ai Reparti Operativi che da noi dipendono, giudicare se siamo riusciti nel nostro intento[...]”.

Il Generale Lanza de Cristoforis, oltre a ringraziare gli ospiti intervenuti e a manifestare viva soddisfazione ed orgoglio per il prestigioso incarico ricevuto, si è così espresso: “[...] nell’assumere il Comando che rappresenta quell’Aeronautica che ho da sempre sognato, quella dei Reparti di volo, dove ho avuto la fortuna ed onore di crescere e servire, devo un rispettoso devoto saluto proprio ai Reparti di volo che costituiscono il Comando Forze da Combattimento, e, in particolare, alle loro Bandiere di Guerra”. ... e rivolgendosi al Generale Nordio, “mi si consenta, come Comandante, di porgere il sentito ringraziamento di tutto il personale del Comando Forze da Combattimento a Te Roberto, per la dedizione, attenzione e saggezza che Ti hanno contraddistinto e che Ti accompagnano in incarichi sempre più prestigiosi e prodighi di soddisfazioni.”

Il Generale Tosi, a conclusione, ha sottolineato che: “[...] giungere al Comando Forze da Combattimento è sempre emozionante se si pensa che qui c’è la sintesi vera e pulsante dell’Aeronautica Militare operativa. Partecipare poi ad un avvicendamento in Comando così, è ancora più coinvolgente se chi lascia è un Ufficiale dal calibro del Generale Nordio e chi assume ha le caratteristiche del Generale Lanza. A chi lascia, i più entusiastici complimenti mentre, a chi subentra, un sincero augurio di buon lavoro[...]



Domenica 1° Settembre, sul litorale a nord di Venezia, è andato in scena “**Jesolo European Air Show 2013**”, il più avvincente spettacolo aviatorio organizzato questo anno in Italia. La manifestazione è stata seguita in diretta TV domenica su RaiUno, dalle 16.00 alle 18.45, e sul canale del digitale terrestre di RaiSport, dalle 11.00 alle 12.30. “Jesolo European Air Show 2013” ha offerto un’emozionante programma di acrobazie aeree, scie colorate e voli radenti: indiscusse protagoniste

le “Frecce Tricolori”, affiancate dalla “Patrouille de France” e dalla pattuglia acrobatica svizzera. In volo anche i velivoli del Reparto Sperimentale Volo di Pratica di Mare e un HH-139 del 15° Stormo di Cervia.

Lunedì 2 Settembre, Cambio al Vertice del Comando Scuole AM

Presso il Quartier Generale del Comando Scuole dell’Aeronautica Militare/3^a Regione Aerea di Bari, alla presenza del Capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa, si è svolta la cerimonia di passaggio di consegne tra il Generale di Squadra Aerea Mario Renzo Ottone, Comandante uscente, e il Generale di Squadra Aerea Franco Girardi, Comandante subentrante.

All’evento hanno partecipato numerose Autorità religiose, civili e militari e hanno preso parte le Bandiere d’Istituto dell’Accademia Aeronautica e del 61° Stormo di Lecce, le formazioni del personale del quadro permanente del Comando Scuole A.M./3^a R.A., i Gonfaloni della Regione Puglia, del Comune di Bari e della Provincia di Bari, nonché numerosi Labari di Associazioni Combattentistiche e d’Arma.

Prima della cerimonia, i Comandanti, uscente e subentrante, si sono recati presso il Sacriario Militare dei Caduti d’Oltremare di Bari per deporre una Corona d’Alloro.



Nel suo discorso di commiato, il Generale Ottone ha rivolto un commosso ricordo “ai Caduti di tutte le Forze Armate che, in ogni tempo, in guerra e in pace, hanno onorato con lealtà la loro devozione alla Patria sino all’estremo sacrificio”.

Il Generale Ottone ha quindi proseguito dichiarando: “lascio Bari e la terra di Puglia con infinito dispiacere per il distacco da una professionalità di assoluta eccellenza che gli uomini e le donne in uniforme azzurra hanno dimostrato di possedere nel mio periodo di Comando e non solo. [...] Senza una buona Scuola non si potrà avere una buona società, così senza un buon sistema formativo militare non si po-

trà avere un’Aeronautica operativamente all’altezza delle future sfide”.

Al termine del suo intervento, il Generale Ottone ha rivolto un saluto affettuoso a tutto il personale incitandolo a “continuare a lavorare per l’Aeronautica Militare con determinazione, solo così le nostre ali potranno continuare a volare in un cielo sereno come noi tutti abbiamo desiderato che fosse quando abbiamo indossato le stellette sulla nostra Uniforme e le abbiamo custodite con amore nella nostra anima”.

Nel suo intervento, il Generale Girardi, dopo aver omaggiato le Bandiere d’Istituto dell’Accademia Aeronautica e del 61° Stormo, ha rivolto un saluto alle Autorità, alle Associazioni Com-



battentistiche e d’Arma, ai rappresentanti dei media e agli ospiti che hanno onorato con la loro presenza la cerimonia, riservando un saluto particolare alla città di Bari, terra generosa ed ospitale, ricca di gloriose tradizioni aeronautiche. Il Generale Girardi ha poi proseguito affermando: “A voi uomini e donne del Comando Scuole e della 3^a Regione Aerea dico di essere fiero di essere il Vostro Comandante, sono consapevole delle sfide e delle difficoltà che dovremo affrontare insieme. Saranno necessari serietà ed impegno. Sono sicuro che con l’apporto generoso ed intelligente di ciascuno, operando a tutti i livelli con convinzione, potremo conseguire gli obiettivi assegnati. E’ con questo spirito e con questi sentimenti che nel formulare l’augurio più vivo

per un comune e proficuo lavoro, spero di essere degno dei meriti degli appartenenti a questo Comando e di coloro che mi hanno preceduto”.



re il complesso processo di trasferimento di contenuti culturali, etici, professionali e spirituali sempre maggiori”.

Il Capo di SMA, inoltre, ha ricordato che “negli ultimi 20 anni l’Aeronautica Militare ha perseguito un radicale processo di trasformazione, che ha coinvolto l’intera struttura e il cui risultato più evidente è stato quello di una riduzione complessiva di oltre il 45% del personale. Si è reso necessario un riallineamento strutturale per adeguare gli elementi di organizzazione a bilanci più contenuti e sostenere il processo di fine vita operativa dei sistemi d’arma obsoleti, con la contestuale acquisizione di sistemi di livello capacitivo e tecnologico allo stato dell’arte. Abbiamo infatti ridotto le risorse in ogni settore della Forza Armata, impegnandoci a non penalizzare quello della forma-

Il Capo di Stato Maggiore A.M., Generale Preziosa, infine, dopo aver salutato le Autorità e gli ospiti intervenuti, ha ricordato la “solare e genuina realtà barese”, di cui serba “lo splendido ricordo dell’ultimo incarico di Comando”, prima dell’insediamento nella carica di Capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica. Il Generale Preziosa ha quindi evidenziato che: “attraverso il brillante operato del Generale Ottone e di tutto il Personale dipendente del Comando Scuole, l’Aeronautica Militare è riuscita a raggiungere risultati lusinghieri in un settore che reputo l’elemento chiave alla base del successo di ogni organizzazione. Sto parlando della formazione, ovvero del percorso indispensabile per strutturare, rinforzare e consolidare metodi utili a far acquisire al nostro personale livelli



zione. Qui, nelle Scuole, siamo nati e qui nascerà il futuro dell’Aeronautica Militare. Le prestazioni richieste alla Forza Armata si sono andate accrescendo e diversificando, imponendo un nuovo e necessario atteggiamento culturale. La realtà in cui oggi operiamo, infatti, necessita di una continua interazione tra le diverse componenti dello strumento militare nell’alveo di attività istituzionali dalla connotazione sempre più Joint (Interforze)”. Il Generale Preziosa ha concluso il suo intervento formulando un saluto affettuoso a tutto il personale del Comando Scuole e della 3^a R.A., affermando: “siate orgogliosi del vostro operare, del vostro spessore professionale, del vostro infaticabile impegno, che sono i presupposti

fondamentali affinché la nostra Aeronautica continui ad essere una realtà viva, ancorata a saldi principi etici e morali e in grado di portare ovunque, in Italia come all’Estero, in silenzio e senza clamori, il suo fattivo e concreto contributo in tutte le circostanze in cui sarà chiamata ad intervenire”.

L'aeronautica Militare verso il 2018

di Antonio Pelliccia

Nell'opuscolo in titolo il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare Pasquale Preziosa ha indicato le linee guida della propria azione di comando per i prossimi cinque anni. E' un documento importante¹ che tutto il personale della forza armata dovrebbe leggere e conservare come riferimento nell'assolvimento dei propri compiti. Soprattutto ha voluto rispondere all'esigenza di far conoscere dove sta andando la forza armata, come ci andrà, con quali risorse, con quali priorità, idee, valori, etica. Il suo è un cammino lungo, irto di ostacoli di ogni genere e di incognite in un situazione mondiale politico, militare, economica, sociale in continuo fermento, con la guerra cibernetica in atto² (per la quale non siamo ancora preparati), con i venti di guerra che soffiano impetuosi nel Medio Oriente. Stati Uniti, Gran Bretagna e Francia hanno deciso di impiegare le forze armate in una operazione come quella contro la Serbia di Milosevic, per punire la Siria di Assad, rea di crimine contro l'umanità (uso dei gas nervini contro gli oppositori del regime) e stanno cercando l'appoggio degli altri

Stati (Il Parlamento inglese però non ha approvato l'intervento militare dissociandosi, per la prima volta nella storia, dalla politica statunitense). Russia e Cina sono anche loro contrarie all'intervento militare e auspicano una soluzione politica. L'ONU ha inviato i propri ispettori a Damasco per accertare l'avvenuto uso dei gas e anche il governo italiano attende l'esito dell'ispezione per decidere se dare il proprio appoggio alle operazioni militari ma anche esso auspica una soluzione diplomatica. E' una situazione che l'Aeronautica Militare vive non senza difficoltà e contraddizioni e che si propone di affrontare ricercando maggiori livelli di efficienza e di flessibilità, data soprattutto la

scarsità dei mezzi finanziari a disposizione. Innanzi tutto migliorando la preparazione del personale a tutti i livelli, per gestire con efficienza ed efficacia la forza armata nel contesto interforze e internazionale. Studiando i problemi con metodo scientifico e con approccio interdisciplinare. Ammodernando le strutture organiche dei reparti obsolete. Attuando le disposizioni della direttiva SMA ORD 001 in materia di pianificazione centralizzata ed esecuzione decentralizzata, con l'obiettivo di ottimizzare e razionalizzare l'organizzazione della forza armata. A questo proposito nel documento è stata evidenziata la frammentazione e la poca coesione nei processi decisionali a livello strategico e operativo della Difesa italiana. Non sono state proposte soluzioni ma è stato riconosciuto che "L'organizzazione di vertice sta lentamente prendendo nuova coscienza della profondità e ampiezza delle proprie funzioni e responsabilità". Particolarmente interessanti per me le considerazioni sul ruolo degli storici, perché è un ruolo che ho svolto per più di Cinquant'anni insegnando, pubblicando libri, svolgendo attività pubblicitaria

in riviste italiane e straniere. Narrando con documenti inediti la storia dell'Aeronautica dalle origini ai giorni nostri, confutando le falsità storiche diffuse sulla forza armata. E' all'Ufficio Storico dello Stato Maggiore che compete "tutelare e diffondere la cultura storica, specie in momenti difficili e travagliati", raccogliere documenti e catalogarli, curare e difendere la storia della forza armata. Da anni sostengo in tutte le sedi e con tutti i capi responsabili che si sono succeduti nel tempo l'importanza di questo Ufficio e la necessità di valorizzarlo e metterlo nelle condizioni di assolvere la sua missione. Recentemente ho ancora una volta pubblicato un artico-



stica in riviste italiane e straniere. Narrando con documenti inediti la storia dell'Aeronautica dalle origini ai giorni nostri, confutando le falsità storiche diffuse sulla forza armata. E' all'Ufficio Storico dello Stato Maggiore che compete "tutelare e diffondere la cultura storica, specie in momenti difficili e travagliati", raccogliere documenti e catalogarli, curare e difendere la storia della forza armata.

Da anni sostengo in tutte le sedi e con tutti i capi responsabili che si sono succeduti nel tempo l'importanza di questo Ufficio e la necessità di valorizzarlo e metterlo nelle condizioni di assolvere la sua missione. Recentemente ho ancora una volta pubblicato un artico-

1) Con una sola nota negativa: l'inutile e condannabile uso di termini inglesi (*means, ways, key message, core business, etc.*). Cfr. A. Pelliccia "Difendiamo la lingua italiana" Corriere dell'aviatore" 2013

2) A. Pelliccia "La conquista dello spazio cibernetico" Aeronautica 2013

L'aeronautica Militare verso il 2018

di Antonio Pelliccia

lo sull'argomento rilevando gli errori commessi nel passato e la persistente mancata difesa della verità storica sulle operazioni aeree dell'Aeronautica Militare in Spagna e nella seconda guerra mondiale. Nell'articolo Verità storiche ignorate, (Corriere dell'Aviatore N°7-2013) ho raccontato l'inizio della politica rinunciataria dell'Ufficio e le azioni da me fatte, surrogandolo, per confutare volta per volta le falsità sull'Aeronautica Militare, e pubblicando a mie spese alcuni libri. L'ultimo: L'Aviazione nella guerra sul mare (Editoriale l'Espresso, 2008 Roma). è anzitutto l'inedita storia dell'Aeronautica Militare negli ultimi cinquanta anni, la chiusura del ciclo storico (A. Pelliccia, L'Aeronautica Militare dalle origini al 1943). E' anche un documentato e inedito contributo alla ricerca delle vere cause dei disastri da noi subiti nella guerra aeronavale.

E', inoltre, l'invalidamento degli alibi con i quali si è tentato di attenuare le responsabilità dei capi militari e di giustificare gli errori commessi nella condotta della guerra. Soprattutto l'alibi che la mancanza di una portaerei fu la causa principale degli insuccessi navali italiani. Mancanza che sarebbe stata dovuta alla pervicace opposizione dell'Aeronautica alla sua costruzione. Infine nel libro ho confutato anche, con una ricca e inedita documentazione, le arbitrarie accuse all'Aeronautica sulla sua presunta mancata cooperazione con le altre forze armate. L'Ufficio Storico non lo ha pubblicato nonostante sia stato approvato dalla commissione editoriale dello Stato Maggiore dando la priorità ad altri libri di minore valore storico.

Nelle conclusioni dell'opuscolo si rivela che l'Autorità Politica ha, tra l'altro, invitato a superare con coraggio e onestà intellettuale visioni ristrette e riserve mentali "di componente singola".

É l'invito che mi permetto di fare anche io.

<http://www.aeronautica.difesa.it>

L'Ufficio Storico
LA SALA STUDIO RIAPRE IL 1° OTTOBRE
(Sono aperte le prenotazioni).



La volontà di acquisire, mantenere e diffondere il vastissimo patrimonio storico dell' A.M., attraverso la ricerca di una sua più ampia valorizzazione e visibilità possibile, anima, senz'altro, lo spirito e l'impegno dell' Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare. L' Ufficio si prefigge di svolgere le delicate funzioni di alacre ricercatore, di diligente cronista, di rigoroso custode, di attento osservatore, di sagace elaboratore pronto a rispondere alla vasta domanda di informazioni proveniente sia da un pubblico estremamente competente sia da chi si avvicina al mondo della Storia Militare Aeronautica Italiana per la prima volta.

Si può affermare, inoltre, che l' Ufficio Storico contribuisce a costruire il futuro dell'Aeronautica attraverso gli esempi che la storia mette a disposizione e la storia, come scrive il Droysen, "...ci da la conoscenza di ciò che siamo ed abbiamo..." L'Ufficio prende origine dalla "Sezione Storica di Stato Maggiore della Regia Aeronautica", fondata nel 1926, che svolgeva la funzione di raccogliere e classificare tutto il materiale di carattere storico al fine di utilizzarlo per redigere un resoconto ufficiale sullo sviluppo e sull'impiego, in pace ed in guerra, della nuova "Arma".

Da più di settant'anni l'Ufficio Storico opera per garantire la massima diffusione ai temi della Storia dell'Aeronautica Italiana fornendo la sua assistenza a quanti svolgono attività di ricerca in questo settore con particolare riferimento a vicende che hanno avuto come protagonisti uomini e reparti dell'Aeronautica Militare. Concorre, inoltre, insieme con i corrispondenti Uffici Storici delle altre Forze Armate nell'ambito della Commissione Italiana di Storia Militare, alla promozione di iniziative utili a migliorare la conoscenza della storia militare Italiana attraverso lo studio approfondito di tale disciplina.

Attualmente l'Ufficio, dipendente dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare ed inquadrato tra gli uffici del 5° Reparto, possiede una struttura che consente lo svolgimento di una serie di importanti attività comprendenti la pubblicazione di opere a carattere storico aeronautico, la raccolta di documenti (memorie, resoconti, atti ufficiali, diari storici, memorie storiche dei reparti rischierati fuori dai confini nazionali, ecc.), la gestione di una biblioteca aeronautica, la salvaguardia e la ricerca di materiali / velivoli di interesse storico per un continuo e costante arricchimento del patrimonio museale della Forza Armata.

Search and Rescue

Garantire la ricerca e soccorso degli equipaggi di volo e di mezzi marittimi in difficoltà, concorrere alle attività di pubblica utilità quali la ricerca di dispersi in mare o in montagna, il trasporto sanitario d'urgenza di ammalati in pericolo di vita, il soccorso di traumatizzati gravi e alle popolazioni colpite da calamità naturali, in coordinamento con la Protezione Civile, sono alcuni dei compiti istituzionali dell'Aeronautica Militare. L'attività SAR (Search And Rescue), in Italia, è gestita attraverso il Comando Operazioni Aeree di Poggio Renatico (Ferrara) all'interno del quale è presente un Rescue Coordination Center (RCC), il cui compito è quello di esercitare il Comando e Controllo degli assetti SAR, nonché la gestione delle richieste di soccorso nazionale.

L'Aeronautica Militare assicura questi interventi tutto l'anno, ventiquattr'ore al giorno con equipaggi ed elicotteri pronti al decollo con brevissimo preavviso. Le caratteristiche e le prestazioni degli elicotteri biturbina quali il nuovo [HH-139A](#), l'[HH-3F](#) e [AB.212](#) permettono di raggiungere qualsiasi parte del territorio nazionale o delle acque territoriali. La specifica denominazione di Combat/SAR, invece, è riferita alle missioni dedicate principalmente al recupero degli equipaggi di assetti aerei, colpiti in territorio ostile.



La funzione SAR è istituzionalmente affidata al [15° Stormo](#) di Cervia (Ravenna), da cui dipendono l'81° Centro Addestramento Equipaggi (CAE) e l'83° Gruppo Combat SAR di Cervia, l'82° Centro CSAR di Trapani, l'84° Centro SAR di Gioia del Colle (Bari) e l'85° Centro SAR di Pratica di Mare (Roma). I Gruppi/Centri SAR del 15° Stormo, stanno attraversando un processo di transizione che vedrà, entro il 2013, il passaggio operativo di tutto lo Stormo dall'HH-3F al moderno HH-139A.

Presso il 15° Stormo di Cervia, opera anche una Squadriglia Collegamenti con elicotteri [NH-500](#). Completa il quadro dei reparti che svolgono permanentemente il ruolo SAR, la Squadriglia di Collegamento e Soccorso di Decimomannu (Cagliari) equipaggiata con elicotteri AB.212. Qualora situazioni contingenti di urgenza e necessità lo richiedano, contribuiscono al servizio SAR anche il 21° Gruppo del [9° Stormo](#) di Grazzanise (Caserta) e la Squadriglia Collegamento di Perdasdefogu (Ogliastra), che operano su AB.212.

Nelle operazioni SAR sul mare sono spesso determi-

nanti anche l'autonomia e le capacità di scoperta dei velivoli da pattugliamento marittimo [Br-1150 Atlantic](#), in servizio nella base aerea di Sigonella (Siracusa).



HH -3F



HH -139



AB - 212



Breda-Nardi TH-500B

72° Stormo (Frosinone)

Il 72° Stormo è l'unica Scuola di Volo dell'Aeronautica Militare nel settore dell'ala rotante.

Allo Stormo è assegnato il compito di abilitare al pilotaggio degli elicotteri i piloti militari dell'Aeronautica e della Marina; far conseguire il brevetto militare di pilota di elicottero al personale dell'Esercito, dei Carabinieri, della Guardia di Finanza e della Polizia di Stato; svolgere corsi di preparazione tecnico-professionale per piloti di Forze Armate estere e per il personale del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e della Guardia Forestale; qualificare e abilitare gli istruttori di volo su elicottero; addestrare gli specialisti di elicottero delle Forze e Corpi Armati dello Stato. Nell'ultimo decennio il 72° Stormo è stato anche impegnato in operazioni di cooperazione internazionale e missioni umanitarie fuori area (Albania, Eritrea e Kosovo) ottenendo l'unanime apprezzamento della comunità internazionale e realizzando complessivamente circa 3400 ore di volo trasportando più di 3500 passeggeri.

I frequentatori dei corsi di pilotaggio, dopo un periodo iniziale d'istruzione a terra, proseguono l'addestramento alternando la pratica di volo con le lezioni di teoria fino al conseguimento, per il personale giudicato idoneo, del Brevetto di Pilota d'Elicottero.

Le forme di volo oggetto d'insegnamento, sono molto diversificate fra loro; si va dal volo su acqua al volo in montagna, dall'impiego del verricello a quello del gancio baricentrico, dall'addestramento al volo in formazione a quello notturno.

L'attività addestrativa, tuttavia, non si esaurisce nelle forme basiche del pilotaggio poiché lo stormo, attraverso corsi di volo pre-operativo e di volo strumentale avanzato, provvede anche all'addestramento degli istruttori e degli esaminatori di volo per l'Aeronautica militare e alla preparazione dei formatori degli altri Corpi Armati dello Stato.

9° Stormo (Grazzanise)

Il 9° Stormo nasce il 26 febbraio 1934 a Ciampino come Reparto da bombardamento e partecipa alle operazioni di guerra in Somalia nel 1936. Nella Grande Guerra opera in Africa settentrionale dove, a seguito dell'eroismo dimostrato e del grande sacrificio di vite umane e di mezzi sofferto, si vede decorare la propria Bandiera di Guerra con la Medaglia d'Argento al Valor Militare. Continua l'impegno bellico



con la partecipazione alla battaglia di Pantelleria, ma gli avvenimenti che seguono l'8 settembre 1943 ne provocano l'inevitabile scioglimento. Lo Stormo rimane 'quadro' fino al settembre 1967, anno in cui viene ricostituito come 9° Stormo Caccia Intercettori sull'aeroporto di Grazzanise. Il 1° gennaio del 1969 il 9° Stormo di Grazzanise è intitolato alla memoria dell'eroe della 1° guerra mondiale Francesco Baracca e assume, insieme al X gruppo caccia, il "cavallino rampante" (nero su sfondo bianco) quale emblema. Ad oggi, presso l'aeroporto militare vengono custoditi gelosamente alcuni cimeli e significativi documenti appartenuti a Francesco Baracca donati gentilmente dalla famiglia d'origine. Negli anni '90, durante la crisi del Kosovo, il Reparto partecipa direttamente alle operazioni di difesa aerea nel settore adriatico. Nel frattempo, lo Stormo continua a svolgere l'altra attività istituzionale affidatagli, la Ricerca e Soccorso (SAR) di personale militare e civile in casi di emergenza e/o di pubblica calamità.

Inquadrato dal 2007 nella 1ª Brigata aerea "operazioni speciali". Fa parte delle "Unità di Supporto Operativo per Operazioni Speciali" delle forze speciali italiane. Fanno parte dello Stormo il 21° Gruppo Volo, che ha in dotazione elicotteri AB.212 AMI-SAR e AB.212-ICO, ed I Fucilieri dell'Aria su VTLM Lince.

La missione attuale del 9° Stormo è dunque: assicurare il supporto aereo e terrestre a Reparti/Enti di Forze Speciali (F.S.) o di Forze per Operazioni Speciali (F.O.S.), sia per le fasi di spiegamento che di ripiegamento nei vari teatri operativi, nonché operazioni Combat S.A.R (Search And Rescue).

6° Reparto Manutenzione Elicotteri (Pratica di Mare)

Il 6° RME rappresenta, indiscutibilmente, il fiore all'occhiello dell'intera organizzazione logistica delle linee volo elicotteri con un'esperienza tecnico-amministrativa, manutentiva ed addestrativa di assoluto rilievo, costruita attraverso anni di intenso lavoro in Italia ed all'estero. Infatti, nell'ambito della missione "Antica Babilonia" dal luglio 2003 al dicembre 2006, il 6° Reparto Manutenzione Elicotteri ha partecipato, offrendo supporto tecnico-logistico al 6° R.O.A. (Reparto Operativo Autonomo) istituito sul sedime aeroportuale di Tallil in Iraq.



La missione dei Fucilieri dell'Aria nel teatro operativo afghano



Cominciata il 31 Agosto 2005, la missione dei “Fucilieri dell’Aria” nel complesso teatro operativo afghano a protezione delle forze del Regional Command West (RC-W), il Comando del contingente multinazionale a guida italiana cui è devoluta la responsabilità della regione occidentale dell’Afghanistan, ha recentemente compiuto otto anni.

La compagine dei “Fucilieri dell’Aria” dell’Aeronautica Militare è nata con il compito di assicurare la protezione degli aeroporti della Forza Armata in ambito nazionale e garantire la sicurezza e la protezione del personale, dei velivoli e dei materiali, nonché delle installazioni e delle infrastrutture all’interno delle Basi militari durante i rischieramenti fuori dai confini nazionali.

Impiegati in Afghanistan presso la Forward Support Base (FSB) dell’aeroporto militare “Camp Arena” di Herat, gli uomini e le donne del 16° e del 9° Stormo garantiscono, assieme al personale dell’Esercito, la sicurezza all’interno del perimetro di competenza della Base (Force Protection). In particolare, i “Fucilieri dell’Aria” hanno compiti di ricognizione, pattugliamento interno ed esterno all’aeroporto, di scorta al personale delle Task Force della FSB, assistenza alla popolazione e, non ultimo, supporto agli equipaggi dei velivoli da trasporto tattico della Joint Air Task Force (JATF) dell’Aeronautica Militare Italiana.

Con l’introduzione in teatro operativo dei mini sistemi a pilotaggio remoto STRIX-C, inoltre, i “Fucilieri dell’Aria” hanno recentemente arricchito lo spettro delle missioni assegnate con capacità Intelligence, Surveillance e Reconnaissance (ISR) a supporto dell’attività di pattugliamento esterno. Capacità testate con pieno successo, tra l’altro, durante la recente visita del Presidente del Consiglio Letta al contingente italiano in Afghanistan.

In tale occasione, infatti, i “Fucilieri dell’Aria” hanno garantito, assieme agli altri assetti di Force Protection, lo svolgimento della visita in totale sicurezza integrando differenti sistemi di difesa, quali pattuglie al suolo, velivoli STRIX-C e, attraverso il coordinamento di un “operatore FAC” (Forward Air Controller), altri assetti aerei.

Uno sforzo continuativo inserito in un contesto internazionale difficile, dove la professionalità e i sacrifici del

personale dell’Aeronautica Militare hanno sempre trovato riscontro nella stima dei Comandanti e nella gratitudine degli uomini e delle donne del contingente militare multinazionale che si sono susseguiti negli anni.

*Regional Command West - Herat (Afghanistan)
Ten. Antonio D’Oria*



Il futuro prossimo sarà dei sistemi aerei senza pilota?

di Angelo Pagliuca

Lo spunto per il racconto che segue mi è stato dato da un amico che si dichiara in possesso di poca dimestichezza di cose aeronautiche, ma che è aggiornato sugli ultimi avvenimenti nel settore. Naturalmente a conoscenza del mia vita professionale, nei giorni scorsi durante un incontro mi ha chiesto quali fossero le mie valutazioni su alcuni fatti accaduti di recente, che evidentemente lo avevano colpito.

Il primo quesito era volto a conoscere il mio pensiero sul mancato sorvolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale in occasione della parata del 2 giugno scorso. La seconda domanda riguardava il mio giudizio sulla vicenda degli F-35. Infine, ciliegina sulla torta, mi ha chiesto se i velivoli senza pilota sostituiranno in un futuro non troppo lontano quelli che prevedono il pilota a bordo.

Vinta la tentazione di suggerirgli di rivolgere i suoi quesiti allo SMA, naturalmente non potevo non rispondergli, pur premettendo che non avevo la pretesa di conoscere a fondo gli indirizzi degli ultimi tempi del mondo aeronautico.

Il primo quesito che anche il mio interlocutore sapeva essere stato motivato dalla necessità di ridurre le spese, capii che sottaceva un aspetto più profondo: ha senso mantenere in futuro una PAN?

Attingendo ai miei ricordi, ho raccontato quali fossero le origini del volo acrobatico militare nato sul finire degli anni venti come esigenza della “caccia” per ottenere il massimo nel combattimento aereo, le trasformazioni successive dopo la 2^a guerra mondiale che hanno previsto dapprima l’alternanza nel ruolo tra i Reparti da caccia fino alla creazione nel 1961 del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico con base sull’Aeroporto di Rivolto. Ho anche spiegato una cosa poco nota, che il primo compito della PAN è “operativo”, di concorso alle operazioni di supporto alle Forze terrestri, mentre quello di rappresentanza nelle cerimonie e nelle manifestazioni, ancorchè più eclatante, rappresenta il secondo compito. Considerato tutto, ho concluso affermando che ritenevo un errore non aver fatto effettuare il passaggio della PAN sull’Altare della Patria il 2 giugno e che le economie avrebbero potuto essere trovate risparmiando su altri settori.

Più “tosta” era la domanda riguardante gli F-35; ho ripetuto quello che avevo letto: che si tratta di caccia monoposto multiruolo, specificando che questo termine

indica elevatissime capacità nel combattimento aereo, capacità di effettuare missioni di bombardamento tattico e di supporto aereo ravvicinato alle forze di superficie). Ho aggiunto che è considerato l’aereo militare più tecnologico del mondo, progettato per essere pressochè invisibile ai radar e ad altri sensori e che punta su una grande maneggevolezza (causa forse questa dei suoi guai iniziali) La Lockheed Martin, azienda costruttrice, ha in programma di produrne oltre 3.100 esemplari entro il 2025.

Sgomberato facilmente il campo circa i presunti difetti di progettazione, evidenziando che emergono in tutti gli aeromobili nella fase prototipica ed è un bene in quanto consentono di apportare le opportune modifiche prima della produzione di serie, ho compreso che il mio interlocutore, indirizzato dalle polemiche apparse sui giornali, insisteva nel voler conoscere il mio parere circa la necessità di partecipare ad un programma considerato tanto ambizioso e costoso, avuto riguardo alla crisi economica attuale.

Ho iniziato così a parlargli della “esigenza operativa” che viene posta alla base di ogni programma militare e che evidentemente era stata attentamente studiata e contemplava la disponibilità nei prossimi anni di un mezzo aereo tanto sofisticato per sostituirne altri 250 prossimi alla obsolescenza o non più convenienti da mantenere nelle linee di volo in rapporto alla loro efficacia.

Fortunatamente il mio amico non mi ha domandato quale fosse il nostro ipotetico avversario tale da dover essere contrastato con una macchina così sofisticata. Mi sarei dovuto addentrare in un discorso complicato riguardante i pericoli derivanti dalla instabilità dei Paesi che si affacciano sulla sponda opposta del Mediterraneo e degli altri possibili scenari geo-strategici dei prossimi 30 anni. Ho aggiunto altre argomentazioni, quali i vantaggi per il nostro Paese di essere partner in un progetto tanto avanzato tecnologicamente, la prospettiva di ritorni industriali, qualora si riuscisse ad ottenere dagli USA una maggiore compartecipazione nel programma, la versione navale che avrebbe completato l’operatività della portaerei della M.M. Cavour, ecc.

Vincendo per la verità anche qualche mia perplessità, ho naturalmente mostrato tutta la convinzione nel sostenere la validità delle scelte della nostra Difesa, ma ho avuto l’impressione di non aver convinto il mio interlocutore, il quale ha concluso dicendo che, se le cose stavano co-

me io gliele avevo presentate, non comprendeva il perché dell'opposizione di una parte significativa della nostra classe politica e dell'opinione pubblica e perché la Germania non fosse entrata nel programma, mentre altri Paesi potrebbero uscirne (a questo punto lo ho invitato a leggere i prossimi numeri del Corriere dell'Aviatore e...mi sono taciuto...come si ama dire oggi).

Quanto al quesito sul futuro degli aeromobili pilotati, chiamati comunemente "droni" (fuchi), ho dovuto onestamente ammettere che sono e saranno sempre più utilizzati in campo militare per le loro capacità di garantire una sorveglianza e di eseguire operazioni che sarebbe molto rischioso (e costoso) effettuare con aerei tradizionali. Al di là dei compiti militari, sono candidati a svolgere un ruolo importante in moltissime applicazioni civili, quali la lotta agli incendi, il monitoraggio ambientale e delle colture agricole, nelle operazioni di ricerca e soccorso, nella lotta al crimine organizzato. Gioca dalla loro parte il costo molto basso se paragonato agli aerei pilotati; quantomeno per quelli d'impiego non militare si parla già oggi di costi unitari di poche migliaia o addirittura poche centinaia di euro. Evidentemente lontanissimi dal costo di forse 130 milioni di euro per un F-35 (versione Marina). Il possibile impatto economico di questo tipo di produzioni fa gola sia a grandi gruppi industriali che lavorano per la difesa, sia a piccole aziende che contano di produrre per il settore non militare. La materia è molto attuale e importante, tanto che si sta ricercando un accordo per un programma europeo, nella speranza di colmare il ritardo con gli Stati Uniti e Israele per la produzioni di droni di varie tipologie.

Resomi conto di avere dato l'impressione di essermi schierato per una parte, ho subito corretto il tiro spiegando che queste macchine per molti anni ancora potranno "aggiungersi" ma non sostituire l'impiego dei velivoli pilotati ed è opinione comune che i sistemi senza pilota sviluppati non devono possedere capacità autonome tali da consentire loro di prendere decisioni senza supervisori "umani" remoti.

A questo punto, a corto di altre argomentazioni mi sono fermato. Ho salutato il mio amico pensando che, per qualche tempo, sarebbe stato meglio evitare d'incontrarlo.

p.s.

la calura estiva mi ha spinto a scrivere questo articoletto in tono semiserio, ma gli argomenti a cui ho accennato sono attuali e importanti, suscitano interrogativi e il mio fine è quello di sollecitare opinioni ben più autorevoli riguardo ad essi. (pglngl@virgilio.it).



La PAN sorvola l'Altare della Patria - 2012



F35 Lockheed Martin



MQ-9° "Predator B"

Riflessioni di un Aviatore su VECCHI E NUOVI LIBRI

Ormai siamo tutti d'accordo, vecchi e giovani: il Personal Computer è diventato uno strumento "senza il quale non si può". Lì dentro ci trovi tutto quello che ti serve, lui ha mandato in pensione buste e francobolli, lui provvede ai collegamenti telefonici più disinvolti con tanto di facce a confronto dal vivo, lui sostituisce in modo prodigioso le voluminose enciclopedie che un tempo occupavano grandi spazi nelle nostre case. Insomma lui è diventato il compagno inalienabile dove ci trovi di tutto e di più. Per non dire che ci puoi anche leggere i libri per intero. Altro che tanta cartaccia sulle polverose librerie di casa! E, se non bastasse, ci sono gli Ebook, i book on line, i tablet, i kindle ad inchiostro i quali ti danno l'illusione delle pagina scritta a mano che, se ti punge vaghezza, puoi modificare a tuo piacimento. Pazzesco! A che serviranno mai i miei vecchi libri di fronte a tutto questo?

I VECCHI LIBRI

Eppure, i miei libri, quando li guardo ben allineati sugli scaffali o qualche volta accumulati senza troppo ordine sul grande tavolo del mio studio, mi muovono qualcosa di dentro, che non saprei dire cosa. Lo riconosco come una sorta di nostalgia che mi coinvolge e mi ammalia. Eccoli là: prendo tra le mani una versione del primo ottocento del "Don Chiscotte", barattata chissà quanti anni fa su chissà quale bancarella. Che sensazione! Questa carta, questi frontespizi che sembrano miniature, questa grafia obsoleta che mi trasporta in tempi lontani e odora di passato. Adesso invece ho con me un "Galateo" di Giovanni della Casa, uno dei miei libri più datati del primo settecento. Difficile da leggere per la stilizzazione dei caratteri, ma invitante: basta spiarnne alcuni passi per gustare l'ironia da cui è percorso.

Alcuni sono fatti di pergamena, delicatissimi, che solo a sfogliarli sembrano raccontare le loro storie.

Ho sospetto che non siano solo i contenuti ad attrarmi alla lettura, ma che sia anche la carta, l'odore, il senso di possesso di questo oggetto prezioso tra le mie mani. E questo non vale soltanto per i libri più antichi, ma anche per le mie magnifiche collezioni sull'Arte, sulla Scienza e sulla Storia della conoscenza in generale. Tutta roba, letta, studiata, talvolta sottolineata, nel corso di una vita. Coma farà mai il mio computer a sostituirsi a queste magie?

IL MONDO CAMBIA

Ma, che lo si voglia o no, il computer ha mutato l'ordine delle cose. E, a ben pensarci, è probabile che ai tempi di Gutenberg sia accaduta la stessa storia, la stessa rivoluzione e, con essa, la stessa nostalgia del passato. Si era nel 1452 a Magonza: nasceva la prima stampa e il mondo cambiava. Tutti avrebbero potuto leggere di

tutto! A che mai sarebbe servito, da quel momento in poi, l'educatore, il tutore, il maestro? Una dissacrazione della conoscenza, adesso data in pasto anche ai plebei!

Lo vedete, i tempi cambiano, ma le rivoluzioni si rinnovano. E qualcosa del genere probabilmente dovette accadere anche con la nascita della prima Enciclopedia di Diderot e D'Alambert nella Francia dell'Illuminismo (1750). Da quel momento in poi ogni curiosità soddisfatta, ogni ignoranza superata. Bastava guardare nella pagina giusta: una vera e propria democratizzazione della conoscenza, con buona pace dei più spocchiosi sapientoni!

Caspita, mi vien da dire. Ma non è la stessa rivoluzione che sta causando Wikipedia in questi anni? E chi potrebbe negarlo? E allora, se è davvero così, viva la modernità, viva il computer! A fronte di tanta novità, a chi potrebbe ancora interessare di sfogliare la mia antica enciclopedia Larousse, con quelle

sue pagine finissime, quei suoi disegni di fiori o di animali delicati e amabili, tra le cui pagine non è raro incontrare un rinsecchito quadrifoglio o un petalo di rosa, conservato come vestigia del tempo andato.

IL MONDO CAMBIERÁ

Che cosa ci riserverà il futuro? Quali saranno i prossimi propagatori della conoscenza? Sappiamo che oggi ci sono già i libri "parlanti" e che domani i metodi di apprendimento saranno al di là di ogni immaginazione. E' un male? E' un bene? E come si fa a dire che è un male, quando è la stessa storia dell'uomo che ci insegna che il mondo va avanti?

E allora, che fine faranno i miei vecchi libri? Dove finirà questa superba edizione dei sonetti del Giorgio Baffo, poeta osceno dei carnevali veneziani? Forse l'unica sopravvissuta di quegli anni. E quest'edizione per tanti anni cercata (e trovata) della "Chanson de la figue" di Annibal Caro, scritta qui a Frascati, a due passi da noi, e sopravvissuta alla censura per tutti questi secoli? E tutti i miei libri di Matematica, di Filosofia e di Astronomia antichi e non antichi?

Mi chiedo: quando i tempi saranno maturi per salutare il mondo, passerà da queste parti la mano pietosa di un figlio o di un nipotino a raccogliere questa (per me preziosa) eredità? Vi sarà qualcuno che si prenderà cura di queste reliquie per conservarle, spolverarle e, di tanto in tanto, sfogliarle?

O finirà tutto dimenticato in una soffitta o venduto per pochi euro alla bancarella all'angolo della strada?

Tanto in rete ci puoi trovar di tutto.

Sergio Bedeschi



Il padre della Medicina Aeronautica Italiana è senza ombra di dubbio il fisiologo torinese Angelo MOSO (1846-1910).



Alla fine del XIX secolo iniziò studi sull'ipobarismo in camera a depressione e quindi in alta montagna con le esperienze al Capanno Margherita perfezionate successivamente nel grande Istituto al Col d'Olen nel 1907. Queste esperienze di fisio-patologia non suscitarono particolare interesse scientifico fino al momento del battesimo del fuoco del "più pesante dell'aria" avvenuto in Libia nel 1911.

Il primo che intuì le possibili applicazioni pratiche fu il Ten. Luigi FALCHI, primo medico pilota antesignano degli attuali "flight surgeons".

Egli fu anche il primo a ravvisare l'importanza delle cause degli incidenti di volo in gran parte riconducibili, al-

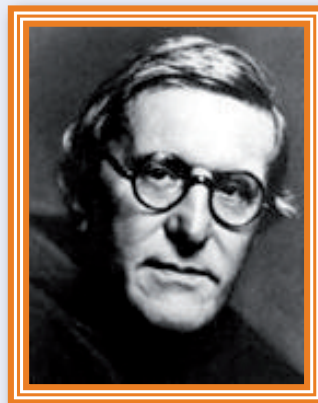


lora, a mancanza di efficienti procedure di selezione.

Nel 1° conflitto mondiale le istruzioni delle Autorità Sanitarie militari indicavano i requisiti del pilota in: SALUTE, VISTA, UDITO OTTIMI; PESO NON SUPERIORE A KG 75. Era evidente che ciò era insufficiente a soddisfare la necessità di porre rimedio ai frequentissimi incidenti di volo; fu subito chiaro che l'idoneità al pilotaggio non solo dovesse considerare "l'esclusione di requisiti psico-fisici negativi" ma anche il "possesso di precise qualità positive". Negli USA Isaac JONES nel celebre testo "EQUILIBRIUM AND VERTIGO" nel 1918 già fissava dei requisiti psico-fisiologici e, soprattutto, segnalava il concetto della STANDARDIZZAZIONE riferita sia ai test che agli esaminatori.

In Italia padre Agostino GEMELLI ed il Prof. Amedeo HERLITZKA posero le fondamenta della Psicologia applicata alla selezione attitudinale al pilotaggio.

Tre erano le principali aree di indagine e standardizzazione testologica che, scomponendo minuziosamente le complesse funzioni mentali e motorie in elementi sem-



plici, costituirono il primo tentativo di esame di orientamento professionale, mirato a stabilire l'attitudine e la resistenza al volo: EMOTIVITA', ATTENZIONE, REAZIONI PSICOMOTORIE non minore importanza rivestivano: OFTALMOLOGIA, OTOLARIA, CARDIOSPIROMETRIA mentre studi molto approfonditi furono diretti a: ORIENTAMENTO ED EQUILIBRIO Per dirla con le parole del primo Capo dell'allora Ufficio Centrale di Sanità Col medico Angelo DI NOLA, il pilota doveva essere in grado di "sopportare il cimento pericoloso, assoggettarsi ai rapidi sbalzi di pressione e di temperature, percepire le visioni più diverse, le più svariate impressioni, manovrare con uguale sicurezza alle più disparate velocità, esporsi alle più nocive intemperie".

Al II Convegno di Medicina Aeronautica tenutosi a Milano nel 1937 affiorarono problematiche fisiopatologiche applicate al volo che precorsero i tempi; furono poste le basi del Corpo Sanitario Aeronautico, nacquero l'Ispettorato di Sanità, gli Istituti Medico Legali di Torino, Roma e Napoli, la Rivista di Medicina Aeronautica ed il Centro Studi e Ricerche di Medicina Aeronautica. Il Centro fu insediato a Guidonia presso il Reparto Alta Quota dell'Aeroporto con due Centri Sussidiari a Torino presso l'Istituto di Fisiopatologia Umana dell'Università ed a Milano presso il Laboratorio di Psicologia Sperimentale della Università Cattolica del S. Cuore ed affidati a cattedratici del calibro del Prof. MARGARIA (coadiuvato dal Cap medico LOMONACO) per lo studio degli effetti dell'alta quota; dei Proff. HERLITZKA e MAZZA (coadiuvati dal T.Col. medico TALENTI) per lo studio degli effetti delle accelerazioni e dell'aeroembolismo, padre Agostino GEMELLI per lo studio della Psicologia Applicata.

In particolare il Centro di Guidonia, sotto la guida magistrale del Prof. Margaria, luminare della Fisiologia italiana, subentrando alla sezione staccata dell'Istituto medico-legale di MONTECELIO da cui ereditò ed aggiornò molte attrezzature già esistenti sin dall'inizio degli anni '30, si occupò dell'addestramento aerofisiologico dei piloti all'alta quota. Il Centro era dotato di complesse apparecchiature per la verifica ed il potenziamento dei requisiti in piloti destinati ad impieghi particolarmente impegnativi. Apparecchi ciclo ergospirometrici per verificare la resistenza cardiocircolatoria e respiratoria a sforzi programmabili, apparecchi per gasanalisi

espiratoria, camera anecoica per audiometria vocale, apparecchio di ri-respirazione a circuito chiuso per la simulazione dell'ipossia, cassone frigo-pneumatico per saggiare la resistenza alla decompressione ed al freddo erano gli strumenti di "tortura" per l'addestramento di questi piloti.

Durante la simulazione di quote teoriche, in particolare, venivano rilevati tracciati pneumografici, sfigmografici, elettrocardiografici per evidenziare variazioni nel ritmo e frequenza di atti respiratori e cardiaci insieme ad innumerevoli altre indagini diagnostiche. Nel contempo il soggetto veniva monitorato continuamente dall'Ufficiale Medico per verificare l'insorgenza di sintomi ipossici, quali cianosi, crampi muscolari, difetti di attenzione e concentrazione, oscuramento della vista e restringimento del campo visivo, sonnolenza o euforia, errori in calcoli elementari o errori di scrittura di serie numeriche crescenti o decrescenti, obnubilazione fino alla perdita di coscienza.

L'attività del Centro di Guidonia fu determinante nel 1937 per il conseguimento da parte del T.Col. PEZZI del record di altezza (15.655 mt) per velivoli a pistoni e, l'anno successivo, del primato di 17.083 mt in virtù di una cabina stagna, termo-pressurizzata antesignana delle future capsule spaziali. Con il II conflitto mondiale le attività di ricerca del Centro si esaurirono progressivamente causa le distruzioni belliche.

Nel 1946 fu ricostituito un "Nucleo di Studi e Ricerche di Medicina Aeronautica" trasformato nuovamente in "Centro" nel 1951 ereditando le esperienze dei precedenti e collocandosi in Roma adiacente all'Istituto Medico Legale e con a capo il Col. Medico Tommaso LOMONACO. In breve tempo il Centro riconquistò i vertici mondiali della disciplina grazie ad un nuovo cassone frigo-pneumatico per lo studio simulato dell'ipobarismo e dell'ipossia e per l'addestramento aerofisiologico del personale di volo con laboratori ed attrezzature all'avanguardia per varie prove funzionali: sedie rotatorie, cabine audiometriche, test da sforzo, spirometri con re-breather, campimetri, elettroencefalografi, ergometro a nastro trasportatore, ciclo ergospirometro, tavolo ribaltabile.

Per l'addestramento al volo acrobatico e per aumentare la resistenza alle accelerazioni (attività previste da uno STANAG NATO), fu dapprima costruita la doppia ruota e poi acquisita una centrifuga umana al cui perfe-

zionamento contribuì fattivamente l'allora Col Gari Licio GIORGERI.

Il 30 Maggio 1952 nasceva a Venezia L'ASSOCIAZIONE ITALIANA DI MEDICINA AERONAUTICA (AIMA) con lo scopo dichiarato della diffusione della disciplina, la promozione accademica della Medicina Aeronautica, la qualificazione professionale di medici specialisti nel ramo, il coordinamento delle ricerche ed il rafforzamento degli interscambi scientifici internazionali. L'organo editoriale diventava la RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA associato alla pubblicazione MINERVA AEROSPAZIALE. A coronamento di questa attività con il D.P.R. 392 del 23/1/1963 fu istituita la prima, ed unica in Italia, Scuola di Specializzazione Italiana in Medicina Aeronautica e Spaziale al termine di una serie di riunioni programmatiche svolte presso il Centro alle quali erano convenute le personalità mediche accademiche dell'Università "La Sapienza" di Roma. Questa iniziativa, analoga a consimili attività in altri Paesi europei (Francia, Norvegia, Ungheria etc) precorreva in realtà i tempi indicando la via per una base formativa dei medici preposti al controllo del personale esposto al rischio correlato alla attività di volo; questi criteri sono diventati oggetto di standardizzazione in ambito Unione Europea (JAR, FCL) e dal Luglio 1999, requisito essenziale per qualificare i Medici Esaminatori Autorizzati (AMEs) per il controllo dell'idoneità del personale di volo in ambito civile.

Nel 1962 entrò in dotazione un link trainer (tutt'ora visibile nei locali dell'IML di Roma) un simulatore di volo ante litteram capace di ruotare su tutti i piani spaziali per l'addestramento alla navigazione "cieca" e per lo studio di reazioni labirintiche. Con un occhio rivolto alla nascente attività spaziale, furono avviate esperienze pionieristiche nel settore specifico: fu costruita una torre di subgravità che attraverso funi elastiche era in grado di riprodurre per brevi istanti situazioni di microgravità o gravità zero, quindi un asse di subgravità per lo studio dei movimenti corporei durante la locomozione in situazioni di microgravità che si rivelarono fondamentali per la messa a punto della deambulazione "a salti" degli esploratori lunari. Un significativo riconoscimento fu attribuito dal Col John GLENN con una approfondita visita al Centro nel 1965.

Nel 1986 il Centro si trasforma in Reparto Medicina Aeronautica e Spaziale inquadrato nella Divisione Aero-

nautica Studi Ricerche e Sperimentazioni e trasferito nell'Aeroporto di Pratica di Mare; qui ha assunto la configurazione in tre Gruppi: Fisiopatologia Generale, Igiene ed Immunologia, Neuropsicofisiologia. Ha condotto, con importanti risultati, attività di ricerca nel settore della profilassi vaccinale, nello studio dei ritmi sonno-veglia, nella valutazione delle problematiche di confinamento spaziale, nel monitoraggio endocrino, immunitario, metabolico e circolatorio correlato al volo o alle variazioni di gravità e nella possibilità di impiego di farmaci per ottimizzare le prestazioni operative collaborando con propri rappresentanti a qualificati pannelli internazionali (AGARD, COMEDS, NEFMA, ASMA etc).



Volume curato dal Colonnello CSArn Giuseppe Ciniglio Appiani, con pagine di documentazione fotografica.

Il libro, scritto da Ufficiali Medici dell'AM, tratta i principali argomenti di medicina aeronautica. Gli autori hanno sviluppato le diverse tematiche mettendo a frutto il bagaglio culturale e l'esperienza pratica maturati presso il Reparto Medicina Aeronautica e Spaziale del Centro Sperimentale Volo. Esso è scritto in modo semplice e discorsivo ed è rivolto a piloti, medici, tecnici e a tutti gli appassionati che vogliono approfondire le loro conoscenze di questo affascinante "ambiente estremo".

Incidente aereo di Ramstein 25° anniversario

Mercoledì 28 Agosto l'Aeronautica Militare ha preso parte alle celebrazioni organizzate sulla base tedesca per commemorare le vittime di quel tragico evento. Nel corso della cerimonia ecumenica, svoltasi nella chiesa St. Nikolaus della città, l'Addetto per la Difesa e l'Aeronautica di Berlino, Generale di Brigata Aerea Alberto Biavati, ha dato lettura del messaggio che il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa, ha voluto indirizzare ai presenti per testimoniare e rinnovare la profonda vicinanza e l'affetto dell'intera Forza Armata a quanti, quel giorno, persero un proprio caro.



Aeronautica Militare

Il 28 agosto 1988 gli Ufficiali Piloti della Pattuglia Acrobatica Nazionale Ten. Col. Mario Naldini, Ten. Col. Ivo Nutarelli e Cap. Giorgio Alessio, perirono a seguito della collisione in volo dei loro velivoli, mentre erano impegnati nell'esibizione acrobatica nell'ambito della rassegna Airshow Flugtag '88, evento di rilevanza internazionale che aveva richiamato sulla Base Aerea di Ramstein 300.000 spettatori festanti i quali, fino ai tragici attimi dell'incidente, avevano ammirato con lo sguardo rivolto al cielo le evoluzioni delle pattuglie acrobatiche che si erano esibite. Una tragica fatalità unì nel destino Pony 1, Pony 10 e Pony 2 con molti di quegli spettatori.

In questo giorno, nel quale commemoriamo le vittime di quel tragico evento che ha segnato una tappa triste della Storia dell'Aeronautica Militare, ci uniamo nel dolore a quanti oggi ricordano una persona cara venuta a mancare in quel pomeriggio estivo di 25 anni fa. A loro de-

sidero rinnovare i sensi della profonda vicinanza e dell'affetto dell'Aeronautica Militare.

Quel giorno ha ricordato a tutti noi come non possa esservi talento, esperienza o audacia tale da consentirci di non considerare la sicurezza come obiettivo primario di quanti hanno fatto del volo la loro professione, oltre che la loro passione. Con questa consapevolezza, pur nella coscienza dell'assoluta fatalità che determinò una tragedia che ancor oggi ci rattrista, gli standard addestrativi della Pattuglia Acrobatica Nazionale furono, negli anni successivi, ulteriormente elevati.

Gli equipaggi che si sono succeduti nel tempo hanno affrontato la loro esperienza con le Frecce Tricolori con devozione quasi religiosa all'addestramento tecnico quanto alla cura della loro efficienza fisica, a testimonianza di una rinnovata e rinvigorita consapevolezza della responsabilità verso i propri spettatori, sentimento ampiamente condiviso anche in ambito NATO. L'incidente di Ramstein promosse, infatti, un costruttivo dibattito, in seno all'Alleanza, sul tema della sicurezza del volo e delle manifestazioni aeree, che ha portato all'adozione di misure che consentono oggi di escludere il ripetersi di simili tragici eventi.

Con l'auspicio che questa consapevolezza possa mitigare il dolore di quanti oggi si trovano a ricordare i propri cari, unisco a loro la tenera commozione mia e di tutto il personale dell'Aeronautica Militare.

28 agosto 2013

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
(Generale di Squadra Aerea Pasquale PREZIOSA)



Settembre

La conferenza di Monaco

29 settembre 1938: si svolge a Monaco la conferenza a cui partecipano Hitler, Mussolini, Chamberlain e Daladier. Fu firmato un accordo in cui si sanciva il passaggio del territorio dei Sudeti alla Germania che sarebbe costata alla Cecoslovacchia la perdita di oltre 25.000 chilometri quadrati di territorio in una regione ricca di risorse minerarie e di grande importanza militare. Hitler avrebbe voluto molto di più ma fu decisiva la mediazione di Chamberlain che, al suo ritorno in Gran Bretagna, sostenne la necessità per la Cecoslovacchia di cedere i territori sunnominati per allontanare il pericolo della guerra e placare le mire espansionistiche di Hitler, cosa che si rivelò poi vana in quanto Hitler, poco dopo, diede ugualmente il via alla Seconda Guerra Mondiale.



Chamberlain, tornato in patria comunica i risultati della conferenza



Il Lodestar

21 settembre 1939: vola il bimotore da trasporto civile Lockheed L. 18 Lodestar. Derivato dal precedente L. 14 il Lodestar è un moderno velivolo tutto metallico per 14 passeggeri potenziato da due radiali Pratt & Whitney Hornet da 750 cavalli che gli conferiscono una velocità di 344 Km/h. ed una autonomia di 2.736 Km. Viene poi, nelle sottoversioni successive, rimotorizzato con diversi tipi di propulsori fino a 1.000 cavalli che ne migliorano le prestazioni portando la velocità a 404 Km/h e l'autonomia a 3267 Km. mentre il numero di passeggeri arriva a 26. Ordinato da diverse

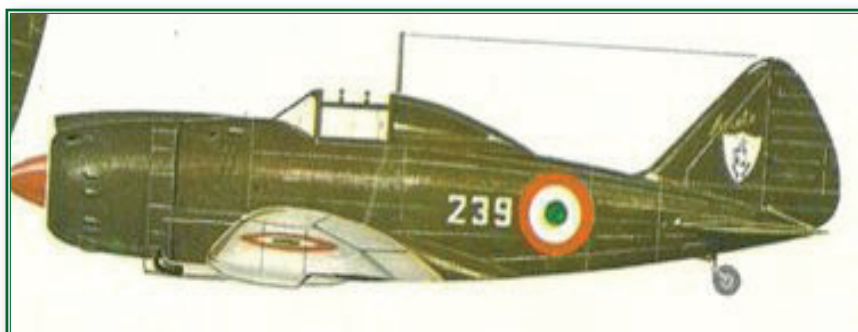
società americane ma anche straniere oltre che dall'USAAF e US Navy e viene costruito in 624 unità.

Il Caproni F.6

Settembre 1941: pilotato da Carlo Antonelli vola a Vizzola Ticino il caccia F. 6 della Caproni. Potenziato con un Daimler Benz D.B. 605/A da 1.475 cavalli, primo aereo italiano a montare questo tipo di motore, raggiunge la velocità di 570 Km/h. ed è armato con quattro mitragliatrici da 12,7, due sul muso e due nelle ali. Ha una struttura completamente metallica.

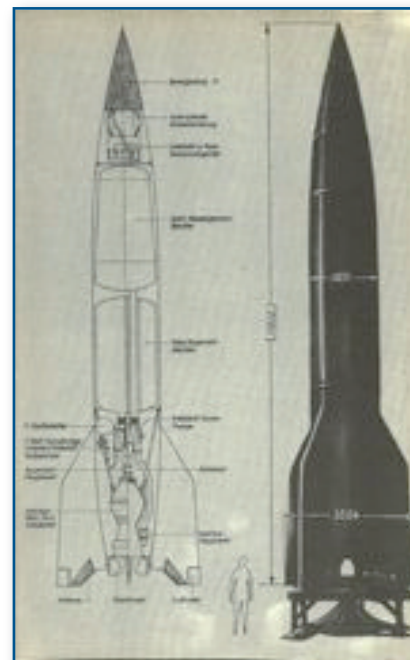
Viene provato, fra l'altro, anche da Francesco Agello prima che questo perisca tragicamente in un incidente di volo e viene modificato più volte sia nella disposizione del radiatore sia nella motorizzazione che comprende il propulsore Isotta Fraschini Zeta RC.25/60, 24 cilindri ad X che eroga

1.250 cavalli ma soffre di problemi di messa a punto. Come macchina promette buone prestazioni ma il sopraggiungere dell'armistizio ne blocca ogni ulteriore sviluppo e rimane allo stato di prototipo.



V2 su Londra

8 settembre 1944: le prime bombe volanti V.2 cadono su Londra. Progettata e messa a punto dopo innumerevoli prove e fallimenti dal famosissimo scienziato tedesco Wernher von Braun la terribile arma tedesca altro non era che un missile denominato A 4 che portava una testata esplosiva di circa 1.000 Kg. Questo missile che venne costruito in serie di 5.000 esemplari era alto 14,03 metri con un diametro di 1,651 e pesava 13.500 kg. Portava 3.760 Kg. di combustibile e 5.000 Kg. di ossigeno liquido che venivano consumati alla velocità di 125 chilogrammi al secondo. Raggiungeva una velocità massima di 5.200 Km/h. Lo sviluppo avvenne nella località di Peenemunde all'estremo nord della Germania, affacciata sul mar Baltico. Le V 2 erano assolutamente imbattibili e provocarono ingenti danni nonostante le imponenti misure adottate dagli alleati per cercare di neutralizzare sia la fabbricazione che le rampe di lancio situate sulle coste del continente. La sigla V sta per Vergeltungswaffe che significa rappresaglia.



Il Languedoc

17 settembre 1945: esegue il primo volo il quadrimotore da trasporto della SNCASE, lo SE 161 Languedoc. Potenziato con quattro Gnome & Rhone 14N 68/69 da 1.200 cavalli che gli permettono una velocità di crociera di 405 Km/h. E' attrezzato per portare 33 passeggeri su rotte di media lunghezza, fino a 1.000 Km. Operato dall'Air France ma anche da altre società come Air Atlas, Air Liban, Iberia, Misrair, LOT oltre che dall'Armè de l'Air ebbe un discreto successo e venne costruito in 67 esemplari, alcuni dei quali potenziati con motori Pratt & Whitney.



tono una velocità di crociera di 405 Km/h. E' attrezzato per portare 33 passeggeri su rotte di media lunghezza, fino a 1.000 Km. Operato dall'Air France ma anche da altre società come Air Atlas, Air Liban, Iberia, Misrair, LOT oltre che dall'Armè de l'Air ebbe un discreto successo e venne costruito in 67 esemplari, alcuni dei quali potenziati con motori Pratt & Whitney.

Ottobre

Arriva il marsupiale

30 ottobre 1939: dal campo di Vergiate, nelle mani del collaudatore Alessandro Passaleva spicca il primo volo il Savoia Marchetti Sm.82. E' un aeroplano da trasporto che si rivelerà il più importante ed efficiente trimotore usato intensivamente dalla nostra aeronautica durante l'intero conflitto ma anche dopo. Innumerevoli sono i voli effettuati anche in condizioni proibitive per trasportare truppe, persone e materiali soprattutto in Africa settentrionale ed orientale con grandissima professionalità e sacrificio dai nostri equipaggi. Verrà anche approntata una versione da bombardamento protagonista di missioni che si possono considerare dei veri primati per la lontananza degli obiettivi e le difficoltà di navigazione svolte di notte e su territorio nemico privo di qualsiasi mezzo di comunicazione e navigazione. Un piccolo numero verrà anche approntato per uso civile ed adibito alle traversate atlantiche per raggiungere gli scali in America meridionale. Munito di tre motori Alfa Romeo 128 RC.14 da 860 cavalli aveva una velocità massima di 344 Km/h. e poteva portare un carico massimo di oltre 7.000 Kg. con una autonomia di 1.780 Km. che però in molti voli e con eventuale sovraccarico poteva anche superare i 4.000 Km. Dopo la guerra un certo numero venne rimotorizzato con i Pratt & Whitney da 1.000 cavalli che ne migliorarono le prestazioni. Venne costruito in 721 esemplari e operò fino ai tardi anni 50.



In questi mesi ricordiamo...

a cura di Guido Bergomi

Il Re. 2002

Ottobre 1940: vola il caccia d'assalto Reggiane Re. 2002 pilotato da Tullio de Prato. Potenziato con un motore radiale Piaggio P. XIX da 1.175 cavalli ha una velocità massima di 530 Km/h. ed è armato con due mitragliatrici da 12,7 in fusoliera e due 7,7 alari e può caricare un massimo di 640 Kg. di bombe. Dotato di buone, anche se non eccezionali caratteristiche operative, viene impiegato dalla Regia Aeronautica dal 1942 per numerose azioni fra l'altro contro le navi alleate in procinto di sbarcare in Sicilia. Dopo l'armistizio alcuni dei 147 velivoli costruiti vengono requisiti ed impiegati dalla Luftwaffe mentre altri, passati nelle file della Aeronautica cobelligerante eseguono molte azioni contro i tedeschi soprattutto nei Balcani.



La battaglia di Leyte

20 ottobre 1944: quattro divisioni americane comandate da Walter Krueger sbarcano nell'isola di Leyte dando inizio alla furibonda battaglia aeronavale tra alleati e giapponesi con grande impiego di portaerei e corazzate da entrambe le parti che si concluse con l'affondamento di quattro portaerei giapponesi più la corazzata Musashi e varie unità minori mentre gli americani subirono la perdita della portaerei Princeton e altre unità. Da parte dei giapponesi si deve annoverare l'impiego dei Kamikaze, piloti suicidi che procurarono molte preoccupazioni per l'efficacia delle loro temerarie imprese. La battaglia di Leyte si concluse, positivamente per gli americani, il 26 ottobre. Sull'isola sbarcò anche il generale Mac Arthur.



Un articolo che narra di una missione...senza radio

di G.P. Canham (detto zio Willie)

La cosa è veramente accaduta nell'estate del 1967, appena 46 anni fa. Ne ho trovato traccia sul mio libretto di volo e, per i particolari, su certi appunti che prendevo per i voli più interessanti, appunti schematici che mi permettono, ancor oggi ed in molte occasioni, di ritrovare il tempo perduto... quasi come Proust!

Il succo di questo scritto si conclude alla frase "...perenne cappa di grigia foschia della Pianura Padana." Mi è però piaciuto estenderlo con la descrizione delle procedure di atterraggio con apertura. A questo scritto accludo una foto di un 104 con le marche del 53° Stormo.

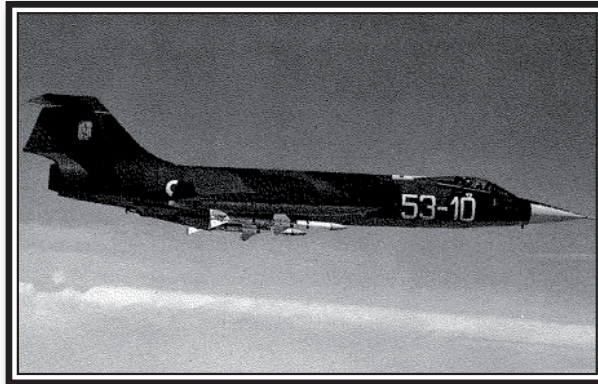
Intervallati di 7 secondi e spinti da un soffio rovente, nel frastuono dei post-bruciatori, i nostri velivoli corrono sulla pista sotto la debole ed obliqua luce di un sole invisibile. Con "nozzle" su di un buon "9" e strumenti OK, passa la croce del "go - no - go". Con l'angolo dell'occhio il decollo viene percepito anche lateralmente: a velocità crescente, sfilano i fabbricati, gli hangar, il verde smorto dell'erba del sedime, anch'essi toccati dalla gialla e pallida luce estiva. Centonovanta nodi. Rotazione. Decollo. Carrello dentro prima di aver raggiunto i paventati 260 Kts. Flaps su. Velocità di salita nei valori giusti.

L'aeroplano di Giovannino * scompare nel cielo che ora sembra quasi bianco. Anch'io entro nella nuvolaglia confusa. Sembra appena un velario ed invece si rivela piuttosto spessa. (*Maggiore Pilota Giovanni Cavatorta, allora Comandante del 21° Gruppo del 53° Stormo Caccia Ogni Tempo).

Ho perduto di vista l'aeroplano del leader! Non appare neppure sul radar. Senza indugio accosto di una quindicina di gradi a sinistra e poi ritorno su 170°, prua iniziale di salita. Le nubi sono spesse, poi diventano più rade e si trasformano in una trina chiara ma producono una copertura quasi completa.

Anche verso Est il cielo non è del tutto sgombro. Altoplati chiari ne adornano il giallo-rosa e permettono di godere di lucidi sorrisi di sole. A destra, fuori dalla nuvolaglia, è riapparso il velivolo del leader, che io sto addirittura sorpassando. Riduco la potenza e tomo nella posizione corretta di formazione tattica. Livelliamo a 30.000 piedi. Il cielo è nostro.

Sullo sfondo di una teoria infinita di nubi capricciose, l'aeroplano di Giovannino brilla nel sole e rimanda mille barbagli dorati. Ora dovrebbe virare a destra ed ottenere il contatto con i radar francesi. Il leader mi fa il segno visivo del cambio del canale radio e vira a destra. Il gioco delle luci muta anche la sagoma del suo 104, sembra quella di un fuso d'argento scagliato in un universo azzurro. E allora che mi accorgo che, in cuffia, il ronzio sommesso della radio è cessato. Sono immerso nel silenzio radio più assoluto. Tutto funziona perfettamente: perfetta la piattaforma inerziale, perfetta



Ma la radio no. Mi sposto a fianco del leader e, con il linguaggio dei segnali, gli comunico l'avaria. Tento ancora di entrare in contatto con chi potrebbe sentirmi, su tutti i canali possibili: niente. La mia voce non lascia l'aeroplano. Avverto solo un suono smorzato dalla gomma della maschera dell'ossigeno. Continuo ad esplorare molti dei 27 canali pre-selezionati, perfino il canale di guardia. Tempo perso.

Fatte forse poche eccezioni, l'uomo è un animale gregario e, se privato della capacità di comunicare, viene sopraffatto dalla sensazione di solitudine. Intorno a lui è un mondo perduto. Nella fattispecie mi sento psicologicamente smarrito nel deserto dello spazio. Pur nella vicinanza fisica del leader, pur se nel confortevole abitacolo di un aeroplano prodigioso, mi immagino in un universo vuoto, mi sembra, anzi, d'essere immateriale. Rubando una celebre frase di Einstein, ho l'impressione di volare a cavallo di un raggio di luce.

Nell'imminenza dell'azione, per lasciare al leader il più ampio spazio di manovra, date le mie condizioni...menomate, assumo una posizione più arretrata rispetto a quella ordinaria per un combattimento aria/aria.

Il leader deve aver già ricevuto le prime istruzioni perché imposta una virata a minimo raggio verso sinistra. La linea del cielo è definita da un ribollire di tinte bianco-azzurre e la sagoma elegante del leader taglia l'orizzonte corrucciato descrivendo una curva con inclinazione costante, poi fa alcuni ampi aggiustamenti che, gradualmente, si azzerano. Tutto indica un attacco "visual".

Un articolo che narra di una missione...senza radio

di G.P. Canham (detto zio Willie)

Anch'io ho scelto il "visual" sul secondo dei due velivoli che ci sono comparsi, quasi all'improvviso, a meno di 4000 yarde e che passano da sinistra a destra con un piccolo angolo di presentazione. Prede facili anche se di robusta fama. Dopo il "break away" viriamo a destra, verso Nord-Est. Là il cielo è di un azzurro profondo e le montagne, in lontananza, frastagliano la linea apparente che divide il cielo dalla terra, mentre picchi imponenti si innalzano come sovranaturali apparizioni che incorniciano il blu intenso. Scendiamo di quota in quello che è uno scenario armoniosamente modellato, godo di visioni incomparabili ma così, senza comunicazioni, in un cielo estraneo e lontano, mi par d'essere un cane tenuto ai guinzaglio. Non sai quali ordini pervengano, non sai da dove sbucherà il supposto nemico. Puoi solo seguire ed imitare il leader.

Il leader ora vira di trenta gradi a destra, poi rimette rapidamente e proprio di prua, vediamo due aeroplani, piuttosto. Sono un pò più alti di noi e filano senza manovre. Non abbiamo bisogno di passare per la fase "search". Siamo già in fase di "target acquisition": abbiamo infatti il target (per me il secondo aeroplano) nel collimatore ottico per questo nuovo attacco "visual". Adesso il sistema ha ingaggiato il bersaglio ed il radar fornisce le informazioni previste dalla fase "track" che conducono alla soluzione del problema di tiro aria/aria, nel caso con un missile. Raggiungiamo i velivoli ed annotiamo le marche di fusoliera per il rapporto di missione.

Adesso il leader passa su A/B ed io, avvertito dalla fiammata ma sempre in un mondo silenzioso, lo imito. Ci fanno salire fino a 35.000 piedi, poi ci stabilizzano per Sud-Est. Tra gli squarci delle nuvole, ora molto più basse, intravedo il letto di un fiume chiaro. Esso corre verso Sud, snodandosi tra pianure e colline verdi. Punteggiano il paesaggio borghi dispersi e piccole aggregazioni urbane con le case dai tetti rossi. Ora, d'improvviso, con la velocità del fulmine, due velivoli francesi ci attaccano con una curva di caccia molto stretta. Come sono comparsi, così scompaiono nella profondità del cielo che l'aria rarefatta dell'alta quota rende limpido e puro.

Giovannino batte le ali per chiamarmi in formazione. Lo raggiungo mentre lui vira verso la nostra base. Nel mio assoluto ed innaturale silenzio ripassiamo le Alpi e torniamo verso casa. Indisturbati voliamo nella splendida luce di un incredibile azzurro, ma sotto di noi è la quasi perenne cappa di grigia foschia della Pianura Padana.

Andiamo verso l'apertura Flaps su T.O., motoie al 92 per cento. Riportiamo un pò a sinistra della verticale della testata pista. Giovannino apre. Io conto fino a tre e poi imposto la virata di apertura a sinistra, con circa 60 gradi di inclinazione, estraendo, nel contempo, gli aerofreni. Mantengo scrupolosamente quota ed inclinazione e, compiuti centottanta gradi di virata, livello le ali. Velocità in diminuzione. A 260 nodi abbasso la leva del carrello. Luce rossa nell'interno della manopola trasparente. Le valvole selettive lasciano passare il liquido idraulico in pressione: si aprono due portelloni sotto il muso del velivolo e la gamba anteriore del carrello si estende. Insieme si aprono i quattro portelloni del carrello principale che fuoriesce dal proprio alloggiamento e prosegue il movimento verso il basso, fino a bloccarsi. A bloccaggio avvenuto i due portelloni anteriori del carrello principale si rimettono in movimento verso l'alto, rientrano nella loro sede, contro la fusoliera, e si bloccano, così completando la sequenza. In cabina si spegne la luce della manopola trasparente, smette di suonare l'avvertimento acustico di "carrello non sicuro" e si accendono tre luci verdi per indicare "carrello abbassato e bloccato". Anti skid OK. A 240 nodi porto la leva dei flaps su LAND e correggo una piccola perdita di quota. I flaps del bordo d'entrata si estendono ulteriormente, fino a 30 gradi. Quelli più grandi, del bordo d'uscita, fino a 45 gradi. Gli indicatori dei flaps sono stabilizzati sull'indicazione di LAND.

A partire dai primi momenti del passaggio dei flaps dalla posizione di T.O. a quella di LAND l'aeroplano, per effetto di una lieve asimmetria di funzionamento del BLC mostra tendenza a ruotare a destra. Contrasto la tendenza di cloche e, contemporaneamente, riequilibrio meglio il sistema con lievi tocchi di trim laterale. Sono nella posizione da cui iniziare la virata finale. Non vado sotto i 200 nodi, inclino l'aeroplano a sinistra di circa 30 gradi e lascio discendere il muso sotto la linea dell'orizzonte, così iniziando la virata finale. Livello le ali completando la virata. La pista è davanti a me, a circa un miglio e mezzo. Quota 300 piedi. Velocità 190 nodi in diminuzione. Motore al 94 per cento. 175 nodi sulla recinzione aeroportuale. Inizio della richiamata 155 nodi. Contatto con il macadam. Manetta indietro. Ruotino giù con precauzione. Steering ingaggiato. Ritomo al parcheggio.

Ragione del silenzio? Un cavetto staccato.

Quando si dice che piccole cose possono influenzare cose ben più grandi.

Agli Aviatori di Marina



Il 28 giugno 2013, presso la Stazione Aeromobili della Marina Militare di Grottaglie (TA), la Marina ha celebrato il Centenario dell'Aviazione Navale, alla presenza dell'Ammiraglio di Squadra Giuseppe De Giorgi, Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, nonché decano degli aviatori navali in servizio. L'evento è stato tenuto a livello di Forza Armata e non è stata svolta attività dimostrativa in volo, nel rispetto dei dovuti principi di sobrietà. L'Aviazione Navale è giunta al prestigioso "giro di boa" di 100 anni di gloriosa storia, sebbene l'impie-

go del cielo a sostegno delle esigenze operative della Marina abbia radici ancor più lontane. Infatti, già agli inizi dello scorso secolo i primi audaci pionieri iniziarono ad impiegare con grande lungimiranza palloni frenati, aeronavi, dirigibili ed idroplani.

Dopo l'embrionale organizzazione risalente al 1907 ed in risposta alla rapida evoluzione del settore, il 27 giugno 1913 l'Ammiraglio Paolo Thaon di Revel costituì, presso il Reparto Mobilitazione dello Stato Maggiore Marina, la 3^a Sezione "Aeronautica" ed istituì il "Servizio Aeronautico della Regia Marina".

Il 25 agosto dello stesso anno, fu inoltre istituita a Venezia la "Regia Scuola di Aviazione della Marina", mentre al contempo avvenne la divisione fra la componente aerea dell'Esercito e quella della Marina. Di qui le ragioni per cui il 1913 è stato preso a riferimento quale anno di nascita dell'Aviazione Navale.

Oggi come allora, le Forze Aeree sono una componente abilitante della Marina Militare, irrinunciabile per la difesa della Flotta, indispensabile per estenderne il raggio d'azione e per proiettare le capacità operative nazionali sul mare e dal mare. Una compagine di uomini e donne che si distingue per l'efficienza ed i risultati conseguiti, marinai del cielo affratellati dalla condivisione degli stessi valori e dalla medesima passione per il mare che lega tutta la nostra "Gente", vero pilastro di ogni passato e di ogni futuro progetto della Marina.





Sulla base delle informazioni forniteci dal Gen. Giuliano Giannone, rappresentante dell'ANUA presso il Consiglio Direttivo della Casa dell'Aviatore, riteniamo opportuno aggiornare i nostri lettori per quel che attiene agli argomenti ritenuti più significativi che sono stati trattati nella riunione del 6 giugno scorso.

Situazione economico-finanziaria

In ordine a quanto reso noto dal Direttore, Col. Rinaldi, il Consiglio ha preso atto con soddisfazione che, pur in presenza di una costante attività di ammodernamento delle strutture, rispetto al bilancio preventivo i risultati sono in linea con le aspettative. Ciò grazie alla politica adottata nell'abbattimento dei costi.

Revisione dei prezzi delle strutture alberghiere

A seguito di una dettagliata relazione del Direttore relativamente ai prezzi praticati per le strutture alberghiere di Viale dell'Università e di Via Spallanzani, il Presidente, Gen. Lodovisi, con la piena condivisione degli altri componenti del Consiglio Direttivo, ha proposto una riduzione dei prezzi delle camere.

Con tale provvedimento si è inteso:

- venire incontro alle richieste, più volte manifestate dai Soci a questo riguardo;
- rientrare negli standard previsti per la categoria di appartenenza a fronte dei servizi offerti.

Rivisitazione delle categorie dei Soci

Su proposta del Presidente, il Consiglio ha convenuto sulla necessità di procedere ad una appropriata razionalizzazione

delle varie tipologie di Soci, anche mediante l'accorpamento di talune categorie. Questa possibile variazione verrà presa in esame nella prossima riunione del Consiglio e si baserà su una analisi che verrà effettuata dalla Direzione della Casa dell'Aviatore. Una volta accertata la sostenibilità economica, il relativo provvedimento potrà entrare in vigore a partire dal prossimo anno.

In tale contesto, il Presidente, ha anche tenuto a rivolgere ai Soci la raccomandazione di rispettare scrupolosamente le regole del Sodalizio, aggiungendo, poi, che debbono considerarsi inaccettabili le troppo frequenti situazioni di Ufficiali, che pur non essendo Soci, frequentano le strutture della Casa dell'Aviatore. Raccomandazione che il Consiglio ha approvato all'unanimità.

Altre attività

Dopo aver approvato la nomina del nuovo Vice Direttore nella persona del T.Col. Massimo Palombelli, designato a sostituire il T.Col. M, al quale è stato riconosciuto il considerevole impegno di cui ha dato prova, il Consiglio Direttivo ha:

- espresso il suo benestare in merito ad alcune domande di ammissione concernenti nuovi Soci;
- preso atto dei lavori di ristrutturazione e di miglioramento già completati o in corso di esecuzione per la struttura di Viale dell'Università.

Il Presidente ha, infine, concluso la seduta, proponendo che la prossima riunione del Consiglio si svolga nel prossimo autunno.

G.G

Il corso Rostro

Quest'anno 2013 entra in Accademia Aeronautica a Pozzuoli la quarta generazione del Corso Rostro. La Redazione trae spunto per dedicare queste pagine alla storia del Rostro, tratta dal sito internet <<http://rostro.eu>>

Dovevano chiamarsi REX ma un solerte pensatore e salvatore della Repubblica, volendo prendere le distanze dal passato regime, decise che il corso con la **R** non potesse chiamarsi più con il nome tradizionale, che originariamente era stato dato in onore del re. Sul gagliardetto del glorioso REX, tuttavia, c'era scritto **Rex Altitudinis**, che con la famiglia reale non si sa quale attinenza potesse avere, ma il nostro eroe forse il latino non lo conosceva...e così la democrazia fu salva!



Giuramento del Corso REX

Siamo a metà degli anni cinquanta. Non si sono ancora rimarginate le ferite prodotte dallo sfortunato secondo conflitto mondiale, ma c'è nell'aria una gran voglia di ripresa: accanto alle macerie che ancora intristiscono le nostre città spuntano i primi capannoni industriali. Il miracolo economico è alle porte. Anche le Forze Armate si stanno riorganizzando, superando gradualmente i traumi di un conflitto perso tragicamente. Siamo ormai in pieno clima di guerra fredda: l'Italia è ben inserita nel blocco occidentale e deve fare la sua parte per la difesa del mondo libero. I Paesi alleati la aiutano fornendo

generosamente mezzi, materiali e addestramento del personale. L'Italia tutta è, di fatto, in piena ripresa, morale e materiale: una ripresa che investe tutti i settori, compreso quello delle sue Forze Armate, che vogliono dimostrare agli Alleati che gli sbagli del passato sono sideralmente lontani: il futuro, quanto mai ricco di prospettive, non ammette, nonostante le rivalità politiche interne, incertezze né, tanto meno, atteggiamenti equivoci.

L'Aeronautica è in prima linea in questa ripresa. Nei cieli delle nostre città sfrecciano i primi aviogetti che con il loro frastuono inusitato stupiscono uomini e animali: si diffonde la voce che in qualche caso le galline smettano di fare le uova. Ma sono anche questi rumori che incuriosiscono prima, e attirano poi, molti giovani, affascinati dal mondo dell'Aviazione, un mondo che sembra particolarmente proiettato nel futuro e ricco di prospettive. In questo quadro, nel 1956, tremila di questi giovani si fanno avanti e decidono di partecipare al concorso per l'Accademia Aeronautica. Si tratta di una cifra certamente ragguardevole, sia in confronto con i concorsi precedenti, che avevano registrato un'affluenza notevolmente inferiore, sia tenuto conto che la ripresa economica spinge le imprese industriali e commerciali, in fase di sviluppo, a richiedere personale giovane, sano e in possesso di una certa cultura: lo stesso che cerca l'Aeronautica Militare.

Circa 400 ragazzi superano il primo scoglio, costituito dalla visita psicoattitudinale e si presentano all'esame di concorso: una prova di matematica e una di italiano. Tema: "Il formarsi della coscienza nazionale italiana dall'epopea Napoleonica alla prima guerra d'indipendenza". Quanti maturi signori di oggi, ex candidati di allora, sarebbero in grado di affrontare un simile argomento? Difficile a dirlo.

Dall'esame di concorso escono 90 "pingui", ai quali si aggiunge un allievo ripetente che sembra subito trovarsi a suo agio fra tanti nuovi colleghi che fra loro non si conoscono nemmeno. Ora occorre trovare un nome al corso; seguendo la tra-

Il corso Rostro

dizione accademica, il nome dovrebbe essere "Rex II". La Repubblica Italiana, forse troppo giovane e insicura, non se la sente di richiamare antichi simboli che potrebbero risvegliare inopportune nostalgie. Così al nuovo corso viene appioppato, un po' pilatescamente, il nome molto meno impegnativo di "Rostro". Alla faccia della tradizione.

Il Rostro affronta con entusiasmo il primo anno di Accademia. Ben presto però l'entusiasmo viene messo a dura prova dalle prime difficoltà: ci sono le angherie degli anziani, alle quali però il Rostro reagisce in modo forse poco ortodosso ma efficace, e poi la disciplina, lo studio, una vita in comune regolata da un orario rigido e norme inflessibili, le punizioni, consistenti in consegna e tavolaccio. Non tutti reggono: di tanto in tanto qualche collega se ne va per ritornare ad una vita più facile e certamente più comoda. Poco più di settanta si presentano agli esami del primo anno. Circa la metà sono promossi in prima sessione; gli altri dovranno presentarsi a ottobre per riparare in una o più materie. La breve licenza di fine anno ci trova trasformati: non ci sono più incertezze. Ognuno è orgoglioso del suo nuovo stato: tante nuove esperienze da raccontare compagni e compagne di scuola e poi...la divisa che fa sempre un certo effetto. I pochi giorni di licenza passano in fretta: il rientro in Accademia è ben accetto. Si rientra per volare e, se tutto va bene, a settembre appunteremo sulla divisa l'aquila di pilota. Intanto il corso viene diviso in due sezioni: la sezione "A", dei "bravi", promossi in prima sessione, e la sezione "B" dei rimandati a ottobre.

Le due sezioni trascorrono l'estate da "separati in casa". La Sezione "A": mare o volo al mattino, libera uscita o volo al pomeriggio. La Sezione "B" studio obbligatorio o volo al mattino; studio ob-

bligatorio e libera uscita o volo al pomeriggio.

Già, il volo: un'attività entusiasmante, comunque non scevra di difficoltà. Un'attività che richiede



Giuramento del Corso Rostro

impegno, dedizione, serietà e un minimo di predisposizione. Si vola sul Macchi 416, un aereo bruttino e non sempre facile che non si capisce bene come e perché sia potuto entrare nell'inventario dell'Aeronautica. Fra studio e volo circa un terzo lascia l'Accademia prima dell'inizio del secondo anno, che

si presenta ancora più impegnativo del primo: affievolito l'entusiasmo iniziale, ancora lontano il traguardo finale, inalterate le difficoltà degli studi, si trascorrono i giorni, secondo il detto accademico, "nell'incoerenza della quotidiana esistenza", frase ermetica apparentemente senza senso ma a suo modo espressiva di un diffuso senso di insofferenza. Ma, bene o male, tutto passa e anche il secondo anno volge al termine e, dopo gli esami, l'estate vede il Rostro ancora diviso nelle due sezioni, la "A" e la "B": è la replica della prima estate, resa, però, più attraente dal volo che vede gli allievi piloti alle prese su un nuovo e più serio velivolo, il T6, una macchina adottata da quasi tutte le Aeronautiche occidentali che, all'inizio, col suo motore da 600 HP mette un po' in soggezione, ma poi si rivela docile e "friendly". Dopo il decollo, l'allievo si sente già pilota e affronta con più entusiasmo il terzo anno d'Accademia.

Ora le cose cambiano. Da Aspiranti l'atmosfera è diversa. Gli studi un po' meno impegnativi, qualche ora di libera uscita in più e, *dulcis in fundo*, uno stipendio, del quale una minima parte ci viene generosamente consegnata settimanalmente dal Comando come *argent de poche*. Soprattutto, si intravede la fine. Le giornate trascorrono velocemente, ormai, mentre il pensiero di ognuno è rivolto al futuro, prossimo e meno prossimo. Vengono costituite due commissioni: la commis-

sione economica, che si preoccupa di acquistare tutto il vestiario e gli oggetti di corredo necessari ad un ufficiale e la Commissione Mak P 100, che provvede all'elaborazione del "numero unico", una specie di libro dei ricordi che raccoglie fatti e fatterelli dei tre anni accademici.

Intanto i mesi passano e alla fine del corso, dopo gli esami, ciliegina sulla torta, gli aspiranti partono per la crociera aerea che li vedrà percorrere, a bordo di due C119, vivendo infinite avventure, i cieli di Spagna, Germania, Inghilterra e Francia. Al ritorno vengono solennemente consegnati i gradi. Ora è veramente finita. Un'ultima licenza con qualche incontro con i vecchi compagni di scuola, la cui mentalità appare incredibilmente legata alla vita della cara vecchia provincia, ormai così lontana nel tempo, e si rientra per un ultimo saluto all'Accademia. Una sera d'autunno due autobus militari caricano quarantuno sottotenenti per la stazione di Piazza Garibaldi, dove un vagone di prima classe li attende per trasportarli alla nuova sede: la scuola di volo di Lecce. Difficile descrivere i sentimenti di quel momento. Nessuno vuole ammetterlo, ma non è solo la soddisfazione di avercela fatta, non è solo la gioia di un cambiamento radicale di vita dopo tre anni di studio, punizioni e sacrifici. C'è qualcos'altro, una punta di tristezza per la vita che cambia, per un periodo della vita che si chiude, per le incertezze che si prospettano dopo i tre anni accademici, difficili e duri, ma anche allegri e spensierati, anni nei quali ognuno si è sentito in qualche modo parte di una comunità nella quale era profondamente inserito e forse, in qualche modo, anche tutelato e protetto.

La mattina dopo il corso si ritrova all'aeroporto di Lecce, dove affronta la nuova vita. Ancora tutti assieme, ancora uniti ma già qualcosa cambia. Ognuno pensa a un futuro diverso. La vita di ognuno comincia a prendere la sua individualità. Ognuno pensa a quella che sarà la destinazione finale, a come dovrà impostare la vita, alla famiglia che potrà formarsi. Ma intanto tutti assieme si gode questa nuova libertà, questa inconsueta autonomia. L'attività di volo è intensa e appagante, i mesi volano; è già primavera che il corso termina. Si va in licenza in attesa della prossima tappa: il corso di pilotaggio avanzato per il brevetto di pilota militare. E a questo punto arriva la destinazione: in parte sono destinati alla scuola

aviogetti e gli altri andranno alla scuola di volo avanzato a elica. Ancora le due sezioni "A" e "B"! Ma questa volta le due sezioni non sono più separate in casa, ma di fatto. Sono strade diverse che non si ricongiungeranno. E' una separazione che prelude a quella che interesserà ambedue le sezioni di lì a qualche mese. Si preannuncia quella che di lì a qualche mese sarà la diaspora del Rostro che, suddiviso in tanti gruppetti, raggiungerà tutte le basi dell'Aeronautica Militare.

Ognuno per la sua strada, ma senza dimenticare gli altri; di fatto la nuova vita consente incontri e ritrovamenti frequenti. Saint-Exupery osservava che una caratteristica della vita degli aviatori è quella di non perdersi mai di vista proprio per la mobilità connaturata con la professione stessa. Anche per i piloti del Rostro è così: ci si incontra, si fa colazione insieme, si scambiano notizie dei compagni, delle famiglie che nel frattempo si sono formate, si riparte.

Dopo qualche anno rieccoli i capitani del Rostro di nuovo tutti assieme a Firenze per frequentare il Corso Normale della Scuola di Guerra Aerea. E' un gran bel ritrovarsi: è come se il tempo non fosse mai passato. Si riformano i gruppetti di una volta, si ride e si scherza come allora, tutti assieme. Tutti? Purtroppo no: una decina manca all'appello, assenti giustificati per causa di forza maggiore. Per la maggior parte sono caduti in missione di volo; un pesante tributo che anche il Rostro, come gli altri corsi che lo hanno preceduto, ha dovuto pagare. E' la sezione "C" del corso che si va lentamente, ma inesorabilmente, formando.

Gli altri li ricordano con l'affetto di sempre, ma guardano avanti come è nell'ordine delle cose. Il mondo va avanti: ci sono sempre nuove prospettive, nuove scelte da affrontare. Nel giro di qualche anno quasi improvvisamente avviene una nuova scissione che divide il Rostro. Metà corso lascia in modo quasi compatto l'Aeronautica e intraprende una nuova carriera presso le compagnie aeree commerciali. Ci risiamo! Ecco ancora una volta le due sezioni "A" e "B" che si riformano. Ora gli incontri non sono più così frequenti. Gli impegni di lavoro, le responsabilità che aumentano progressivamente difficilmente lasciano spazi per se stessi e per gli affetti personali. Comunque in tutti è vivo il desiderio di incontrarsi. Lo si fa organizzando degli incontri presso basi ed enti

dell'Aeronautica, approfittando delle posizioni che quelli rimasti in Forza Armata rivestono. Il Rostro si riunisce a Cervia, Frosinone, Padova, Guidonia, Firenze, Napoli oltre che a Roma, dove la maggior parte abita.

Poi, a metà degli anni novanta, chi prima e chi dopo, tutti si ritrovano in pensione. È il momento di stringere le fila, di guardarsi in faccia per ricordare i bei tempi passati e incontrarsi anche con nipoti e pronipoti: sono gli ufficiali del Rostro 2^a e quelli del Rostro 3^a. I "Romani" si rivedono mensilmente alla Casa dell'Aviatore, mentre una volta all'anno ci si incontra tutti a Chianciano, perpetuando la tradizione dei padrini del "Rex". Qui il Corso Rostro si ritrova al completo: è, di fatto, il corso "allargato", comprendente cioè anche quelli che per vari motivi hanno lasciato l'Aeronautica durante l'Accademia, ma che hanno mantenuto intatto il ricordo dei giorni trascorsi assieme e l'affetto per i colleghi. Finalmente la sezione "A" e la sezione "B" si sono definitivamente riunite. Mancano solo, ahimè, quelli della sezione "C", che però, ne siamo sicuri, in qualche posto ci stanno aspettando.

(Mario Arpino, 17 febbraio 2008)

A proposito dei nomi dei Corsi

"Allora mi venne l'idea di denominare i corsi stabilmente e in maniera interessante per gli allievi, i quali vi si appassionarono subito...". Così spiega nei suoi appunti il Capitano di Vascello Giulio Valli, primo comandante e fondatore dell'Accademia Aeronautica nel 1923, presso la sede di Livorno dell'Accademia Navale. Conseguentemente, i primi 19 corsi della serie alfabetica vennero chiamati Aquila, Borea, Centauro, Drago, Eolo, Falco, Grifo, Ibis, Leone, Marte, Nibbio, Orione, Pegaso, Rex, Sparviero, Turbine, Urano, Vulcano e Zodiaco, utilizzando tutte le lettere ad eccezione della q e della h. I nomi, come si può osservare, sono di rapaci, venti, costellazioni e figure mitiche, mentre a ciascun corso veniva assegnato anche un colore e un motto, riportati nel gagliardetto. Negli annuari dell'Accademia si può leggere che, mentre Aquila, Borea e Centauro sono chiamati corsi fondatori, le serie alfabetiche successive ripetono, come segno di continuità, i nomi, i motti e gli emblemi dei primi corsi. "...L'unica eccezione riguarda il corso Rex, che nelle serie successive ha assunto la denominazione di Rostro".

Noi, iniziatori della seconda serie con la lettera "R" ed il colore rosso, siamo entrati in Accademia, a Nisida, il 28 ottobre 1956 e sei mesi dopo abbiamo giurato sul lungomare di via Caracciolo. Ma non siamo il Rex 2^o, siamo il Rostro. L'orifiamma non ha portato in alto nel cielo il motto "rex altitudinis", uguale al precedente, ma "rosto adversa frango". Perché? Non lo sappiamo, una vera spiegazione nessuno ha mai saputo o voluto darcela. "Perché ora c'è la Repubblica", si diceva allora, sommessamente. Ma c'è qualcuno che è preposto a decidere o confermare il nome dei corsi? Nessuno, dopo il Capitano di Vascello Giulio Valli. La tradizione continua da sé, nessuno può avere titolo ad interromperla. Eppure, nel 1956 qualcuno si è preso questa briga, e lo ha fatto. O ha consentito che lo si facesse, che è lo stesso. Per pavidità, per piaggeria, o semplicemente perché gli è stato imposto e non è stato capace di riaffermare con sufficiente determinazione le tradizioni, che in Accademia sono forti, e contano. Oppure perché, avendo origine diversa, non lo sapeva. Il nome di un corso è importante più di quanto si creda, ma solo chi lo ha frequentato ne è veramente consapevole. Ne trasmette lo spirito e il carattere, nel segno della continuità. Ne trasferisce i valori e il comportamento, e forse anche gli atteggiamenti. Tutto ciò resta indelebilmente impresso persino in chi, strada facendo, decide di cambiare vita, attività o uniforme, passando da quella azzurra dell'Aeronautica a quella blu dell'Aviazione Civile. Puoi cambiare tutto, ma non il nome del tuo Corso, che ti resta per sempre, e tu ci tieni. Circola la voce, non comprovata, che ci siano corsi "buoni" e corsi "cattivi". Io non ci credo, i corsi sono tutti "buoni". Solo che sono "diversi", proprio perché hanno un nome diverso. Il corso Rex era sicuramente "buono", lo era indiscutibilmente, e noi, annata 1956 ancora senza marchio di qualità, lo sapevamo. Eravamo molto arrabbiati. Molte delle Medaglie d'Oro di cui ci parlava il Colonnello Lioy erano intitolate a ragazzi del Rex, che non molti anni prima erano stati i protagonisti di un gran numero di episodi che il nostro docente di storia aeronautica ci raccontava con le lacrime agli occhi. Li possiamo ancora ripercorrere in un suo libro ormai dimenticato, "Gloria senza allori", che altro non è se non una raccolta delle sue lezioni, che a noi distribuiva come dispense. Il Rex aveva perso

Il corso Rostro



metà dei suoi effettivi in combattimento, e a noi veniva negato di portare il loro nome. Inconcepibile. Ma la data del giuramento si avvicinava e noi, ufficialmente, un nome ancora non lo avevamo. Il capitano Cims, comandante del nostro corso, un giorno entrò in aula di studio e, visibilmente amareggiato, ci consigliò di cominciare a scegliercene uno.

Così fummo il “Rostro”, con un’aquila e un fascio di luce sul gagliardetto, ma con il “rex altitudinis” ancora nel cuore. Assieme a tanta rabbia, che ancora oggi, dopo oltre cinquant’anni, non siamo riusciti a smaltire del tutto. Circolava la voce che i superstiti del Rex, per noi anzianissimi, ma, in realtà, allora appena quarantenni, si sarebbero rifiutati di essere presenti come “padrini” al nostro giuramento, come gesto di disapprovazione verso chi aveva precluso, o acconsentito, o non sufficientemente sostenuto la continuità del nome. Lo consideravano, secondo noi giustamente, un gesto imperdonabile verso i loro compagni di corso caduti, piuttosto che un riverente omaggio alla giovane Repubblica. In seguito, da loro stessi abbiamo saputo che le discussioni sull’opportunità di partecipare o meno ci furono davvero, e anche accese. In effetti, solo una parte fu poi presente in via Caracciolo il giorno del giuramento, mentre altri non se la sentirono. Tutti ci furono comunque vicini prima o poi, nello svolgersi della nostra carriera. Il Padrino del Rostro fu in ogni caso un valoroso ufficiale del

Rex, la Medaglia d’Oro Giulio Cesare Graziani. Sono passati gli anni, ma, pur ragionando con la ponderatezza degli ultra settantenni, non abbiamo mai completamente assorbito quella che ancora consideriamo un’offesa e un’ingiustizia. Noi, della prima generazione del Rostro, che per molti aspetti è sempre rimasto un corso “atipico”, pur essendo fieri della nostra identità e legati al nostro nome, continuiamo ancora a sentirci idealmente anche un pò del Rex. Il disegno del nostro anello, altra tradizione dell’Accademia, riprende infatti i suoi simboli. Diverso, immagino e spero, sarà per le due generazioni di corsi Rostro che si sono succeduti a noi nel cammino, e anche per il Rostro 4°, che ormai tra pochi anni varcherà i cancelli di Pozzuoli. Per loro essere del Rostro è e resterà normale, ed è così che deve essere. Per noi, generazione di mezzo, temo che così non sarà mai.

Nell’ottobre 2011 la prima generazione degli Ufficiali provenienti dal corso “Rostro” si sono ritrovati a Loreto presso la Scuola Lingue Estere dell’Aeronautica Militare unitamente al loro capo corso Generale Mario Arpino.



Iniziativa ANUA nel Settore Medico Specialistico

Il Prof. Gen. Isp. Capo Antonio Tricarico, su mandato del Presidente Nazionale ANUA ha in fase di completamento un accordo con alcuni affermati professionisti del settore medico specialistico.

Detti professionisti hanno assicurato un trattamento particolare riservato a tutti i Soci della nostra Associazione.

Si fa riserva di comunicare nel prossimo numero l'avvenuto accordo con i relativi dettagli.

L'odontoiatria informa

L'odontoiatria restaurativa è quella branca dell'odontoiatria rivolta al rifacimento conservativo dell'elemento dentario colpito da varie patologie (cariosa, o traumatica) o da inestetismi.

La carie è una malattia causata da batteri. Lo *Streptococcus beta emolitico* può metabolizzare i carboidrati provenienti dalla dieta e trasformarli in acido. L'acido è in grado di arrecare una distruzione dei tessuti duri dei denti.

La carie si cura mediante la rimozione meccanica del tessuto compromesso e il restauro estetico si attua con l'uso di materiali resinosi compositi.

Oggi le cavità cariose non si curano più con l'amalgama d'argento perchè i moderni compositi garantiscono una qualità ottimale di sigillo contro le recidive, oltre ad una eccellente estetica.

Sottoposte a prove di carico, i moderni compositi garantiscono una tenuta eccellente.

Esistono diverse correnti di pensiero, ma attualmente l'amalgama d'argento non risulta tossica, in quanto non è mai stato ufficialmente dimostrato da indagini scientifiche. Si possono rimuovere vecchie otturazioni in amalgama d'argento e sostituirle per motivi estetici o perchè non più congrue in quanto infiltrate da lesioni cariose secondarie. ma comunque non per il timore di avere un pericolo urgente nella cavità.

Anche vecchie otturazioni eseguite con materiali estetici, quando non più congrue andrebbero sostituite.

Con i materiali compositi è anche possibile migliorare l'estetica di denti ad alto impatto estetico, quali

i denti frontali, ma anche rimuovere discromie legate a malformazioni dello smalto (displasie) che facilmente possono evolvere in lesione cariosa, oppure correggere malformazioni o abrasioni del colletto.

Un restauro con i materiali compositi è possibile anche quando a causa di un trauma sia andata perduta parte della corona.

I nuovi materiali compositi, mediante la tecnica del-

Ricostruzioni indirette intarsi (Inlays-Onlays-Overlays)



la stratificazione, possono simulare perfettamente i tessuti dentari naturali, senza alterare l'estetica.

In alcuni casi un restauro diretto, ovvero eseguito direttamente in bocca al paziente, potrebbe non avere le caratteristiche di robustezza e di durata.

Si può ricorrere alla progettazione di un restauro indiretto, ossia fatto in laboratorio, dopo la rilevazione di un'impronta.

Tale manufatto viene quindi cementato nella cavità residua del dente, per ripristinarne forma e funzione. Questa soluzione è particolarmente indicata per i denti sottoposti a terapia endodontica ("devitalizzati") in quanto di solito carenti di tessuto dentario sano residuo, nonché maggiormente suscettibili di rottura sotto carico.

Dr. Salvatore Rocco

EMBLEMA DELL'ORDINARIATO MILITARE ITALIANO di Chiesa Latina



*L'imperatore Costantino (che non era cristiano)
istituì una tenda per i suoi legionari per il culto divino*

Nel vasto panorama aeronautico militare sembra che non si parli spesso di una “figura” speciale, nota a tutti noi militari, che svolge la propria delicata azione pastorale con efficacia, discrezione ed umiltà: il Cappellano Militare. Le pagine di questo Corriere, al pari di quelle di tant’altre pubblicazioni del settore, che mi son perorato di sfogliare, non hanno quasi mai trattato l’argomento dell’Ordinariato Militare che, pure, rappresenta un importantissimo aspetto della nostra vita di militari. Colmiamo questo vuoto informativo con qualche utile notizia riferendo, anche, di un recentissimo evento che ha avuto una speciale risonanza.

I cittadini italiani alle armi e di fede cattolica trovano nell’Ordinariato Militare (detto anche Ordinariato Castrense) un sicuro punto di riferimento spirituale che appare tanto più concreto ed essenziale quanto più lontano dalla madre Patria si trovi il cittadino alle armi impegnato, sovente, in teatri ostili e perigliosi.

Si deve alla Costituzione Apostolica “ Spirituali Mi-

litum curae”, emanata circa ventisette anni or sono, da Papa Giovanni Paolo II, il riordino di tutta l’attività funzionale dei Cappellani Militari.

A Capo di tutta la complessa struttura ordinariale il Papa nomina un Vescovo che assume la denominazione di “ordinario Militare” e riveste il grado di Ten. Gen.le (pari a quello di Gen.le di Sq.Aerea, di Amm. di Sq, di gen.le di C d’A). Dall’Ordinario Militare dipende tutta un’articolata e vasta gerarchia di sacerdoti Ufficiali che comprende i gradi di vicario generale militare (equivalente al grado di maggior generale), di Ispettore (equivalente al grado di brigadier generale) ed a seguire:

- 3° cappellano militare capo - equivalente al grado di colonello
- 2° cappellano militare capo - equivalente al grado di tenente colonello
- 1° cappellano militare capo - equivalente al grado di maggiore
- cappellano militare capo - equivalente al grado di capitano
- cappellano militare addetto - equivalente al grado di tenente^{[1][2]}

E non si creda che la realtà dell’Ordinariato Militare riguardi solo l’Italia. Attualmente, infatti, il Sommo Pontefice ha nominato Ordinari Militari nei seguenti paesi:

- in Europa: Austria, Belgio, Bosnia Erzegovina, Croazia, Francia, Germania, Gran Bretagna, Italia, Lituania, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Slovacchia, Spagna, Ungheria
- in Africa: Kenya, Sudafrica, Uganda
- in Asia: Corea del Sud, Indonesia, Filippine
- in Americhe: Argentina, Bolivia, Brasile, Canada, Cile, Colombia, El Salvador, Ecuador, Paraguay, Perù, Repubblica Dominicana, Stati Uniti d’America, Venezuela
- in Oceania: Australia, Nuova Zelanda

In Italia annoveriamo circa 194 sacerdoti Ufficiali Cappellani Militari che operano in ben 16 Zone Pastorali rette da un Capo Servizio con il grado (di solito) di 2° o 3° Cappellano Capo. Tutta l’attività dei Cappellani, che come detto sono parificati ad Ufficiali, è disciplinata dalla legge 512 del 1 giugno 1961 (ampiamente rimaneggiata da norme succedutesi nel tempo) che ne definisce lo status giuridi-



Mons. Pelvi attuale Ordinario Militare

co, l'avanzamento ed il trattamento economico. Cosa fa, in pratica, il Cappellano? Sia nell'ambito delle tre FF.AA. (E.I. M.M. A.M) che in quello dei Corpi militarizzati (Corpo Carabinieri e GdF) ad ordinamento militare, il Cappellano rappresenta l'unico punto di riferimento per ogni emergente problematica spirituale, umana, familiare, e, sovente, disciplinare che non trovi – o non possa trovare- le attese risposte nell'ambito della rigida struttura del Corpo o del Reparto o di appartenenza. Non sempre, e non certo per carenza predisposizione o cattiva volontà, i Comandanti – a vario livello- sono in grado di comprendere appieno, le numerose e delicate problematiche che attanagliano l'animo del soldato alle armi. Ecco che laddove non può (o non deve, o non vuole) intervenire la “gerarchia”, l'unica strada percorribile per rappresentare le più avvertite ed insopprimibili urgenze di vita e (spesso) di servizio è quella di confidarsi con il proprio assistente spirituale in loco: il Cappellano. Che – di solito- in ragione della sua connaturata credibilità, sincerità ed onestà, è l'unico, nell'ambito della struttura militare a potersi rivolgere con il “tu” a tutti i militari di ogni ordine e grado; conquistandone, quindi, la fiducia e l'amicizia che, di solito, durano poi una vita intera. Di Cappellani Militari, in passato, ve ne sono stati di famosissimi. Piace qui ricordare – fra i tanti meritevoli di citazione- Loris Francesco Capovilla (la memoria storica di Papa Roncalli), il Beato Carlo Gnocchi (l'amato cappellano degli Alpini nella II Guerra Mondiale), il Beato Angelo Giuseppe Roncalli, Papa Giovanni XXIII, già Tenente Cappellano

del Regio Esercito e del Regno d'Italia. Al momento di andare in stampa la sede dell'Ordinario Militare Italiano è vacante in quanto S.Ecc. Mons. Vincenzo Pelvi, nominato Ordinario Militare per l'Italia il 14 ottobre 2006, al compimento del 65° anno d'età (11 agosto del corrente anno) ha concluso il suo periodo di servizio. Né sono mancati fulgidi episodi di coraggio e di cristiana generosità tanto grandi da far meritare al Cappellano la massima ricompensa al Valor Militare: la Medaglia d'Oro. Ricordiamo:

Ettore Accorsi	Reginaldo Giuliani	Stefano Oberto
Pacifico Arcangeli	Igino Lega	Felice Stropiana
Giovanni Brevi	Aldo Moretti	
Enelio Franzoni	Giuseppe Morosini	

Nella nostra Aeronautica Militare, disseminati in tutte le 16 Zone Pastorali annoveriamo, ad oggi, 26 Cappellani Militari facenti capo ad un Vicario Episcopale per l'Aeronautica con sede presso la SMA. Le altre sedi ove operano i nostri cappellani sono: Cameri, Perdas, Caserta, Istrana, Pratica di Mare, Villafranca, Rivolto, Trapani. Loreto, Gioia del Colle, Grosseto, Pozzuoli, Roma, San Polo, Poggio Renatico, Milano, Cervia, Amendola, Ghedi, Firenze, Piano d'Arce. Bari, Pisa, Lecce, Decimomannu.

In tale vasto panorama dell'assistenza spirituale offerta dai Cappellani Militari, si è recentemente svolta, in una calda giornata d'agosto, un'austera cerimonia spirituale e ...militare: **il 25° di ordinazione sacerdotale di uno dei tanti cappellani maggiormente noti ed amati nella nostra Aeronautica: il Primo Capp. Capo don Franco Facchini** già in forza presso il 70° Stormo di Latina ed il Reparto Sperimentale di Decimomannu. Nell'accogliente chiesa del piccolo paesino di Picinisco, 1260 abitanti, in pieno parco nazionale d'Abruzzo, la celebrazione dell'importante anniversario ha visto la presenza di numerose autorità civili e militari strettesi accanto al don Franco a ed alla sua numerosa famiglia. Preceduto da un lungo corteo di autorità, che ha depresso una corona di fiori al monumento ai caduti di Picinisco, è seguito il rito religioso. Officiato da S.Ecc.

Mons. Gerardo Antonazzo (ved. foto) Vescovo di Sora vi erano, fra i concelebranti, molti Cappellani della diocesi, don Luigi Merola, ed il clero del piccolo paesino. Il Presidente della Sez. ANUA di Napoli, nonché Con-



sigliere Nazionale ha letto, per tutti, la Preghiera dei Fedeli ed il più giovane dei Carabinieri presenti la "Preghiera del Carabiniere" dedicata alla Virgo Fidelis Santa protettrice dell'Arma. Fra le autorità intervenute alla cerimonia – evidente dimostrazione dell'affetto e dell'ammirazione che don Franco ha saputo meritare in questi anni di servizio presso il Comando Legione CC Campani- il Gen.di Div. Carmine Adinolfi, Com.te Legione Carabinieri della Campania, accompagnato dai Colonnelli Scafuri e Menga dei Com.di prov.li di Caserta e Frosinone. Per l'esercito Italiano era presente il Col. Angelo Pezzella, Capo di S.M. del R.U.A. di Capua. Il Col. Felli, Com.te della Scuola Sott.li di Caserta, numerosi uff.li dell'Aeronautica che hanno condiviso con don Franco esaltanti anni di eccellente collaborazione. Da Rivolto è giungo un mirabile messaggio di augurio dal Com.te delle Frece Tricolori, il Col. Alberto Moretti, oggi Uff.le della riserva che, con don Franco, ha vissuto anni di memorabili vicende di vita e di servizio a Decimo. A conferire speciale significato all'evento celebrativo, la presenza del dott. Alessandro D'Acquisto, fratello della M.O.V.M. Salvo, trucidato dalla ferocia nazifascista nel corso della 2° G.M. Al termine del rito religioso è seguita un'inattesa, grandiosa festa cittadina cui ha preso parte tutto il paese che ha assistito, ammirato e stupito, al concerto che la banda dei carabinieri ha voluto offrire alla popolazione di Picinisco strettasi attorno al suo amato concittadino e Cappellano. Il Sindaco, a nome del Consiglio Comunale, ha quindi donato a Don Franco, una pregiata targa a ricordo dell'evento esprimendo il vivo auspicio di poter vivere i medesimi momenti di giubilo e di fraternità in occasione

Mons. Gerardo Antonazzo Vescovo di Sora e Don Franco

del 50° di sacerdozio dell'amato Cappellano e concittadino. L'eccezionalità dell'evento dispiegatosi con la corale partecipazione di un'intera comunità, di un Arcivescovo diocesano, di tante elevate autorità civili e militari, della presenza di un familiare della Medaglia d'Oro Salvo D'acquisto, di tanti Uff.li generali, di una folta rappresentanza di Ufficiali e Cappellani di ogni ordine e grado, induce ad una riflessione: quanto irrinunciabile sia presenza, nelle FFAA, della figura di un Assistente Spirituale che sappia coniugare, al meglio, azione pastorale, disciplina militare, e, con esse e più di ogni altra cosa, le quattro virtù cardinali: prudenza, giustizia, forza e temperanza che non possono deficitare nel bagaglio umano e culturale di nessun cittadino alle armi. Ci sostiene una speranza ed una certezza: che il 1° Cappellano Capo don Franco Facchini abbia trovato proprio negli azzurri spazi della nostra Aeronautica (ove iniziò il suo cammino di Cappellano) il giusto alimento spirituale, morale ed umano che gli hanno consentito mettere tanta considerazione ed affetto fra i militari tutti con cui ha operato dagli anni '90 ad oggi.

*Giuseppe Lenzi
Settembre 2013*

*Fregio per berretto
di Cappellano per
l'Aeronautica
Militare*



La comunicazione strategica e le discipline componenti



Dalla Direttiva sulla Comunicazione Strategica sul Ministero della Difesa

(M_D GUIDC 0026567 15-07-2013)

1. DEFINIZIONE DI COMUNICAZIONE STRATEGICA

Sotto la denominazione “Comunicazione Strategica” sono spesso stati ricondotti concetti, azioni o strumenti operativi di varia natura e finalizzati al perseguimento di obiettivi vasti ed eterogenei da parte di un’organizzazione o di un’istituzione. Essa è da intendersi in primo luogo come un processo metodologico che presuppone una specifica predisposizione mentale da parte di tutti gli attori a vario titolo coinvolti.

La Comunicazione Istituzionale diviene “strategica” quando genera sapere, conoscenza vera, consapevolezza e condivisione; più in generale, diventa strumento di partecipazione, crescita e sviluppo di un’organizzazione pubblica moderna ed efficiente. Decisioni ed azioni dell’Amministrazione possono avere riflessi importanti sulla vita delle persone. Per questo motivo, le politiche pubbliche che si intendono realizzare necessitano di consenso per essere messe in atto. Non si tratta solo di informare i destinatari delle scelte della Difesa, ma anche che questi siano coinvolti nel buon esito delle decisioni assunte.

In linea con questo spirito, la definizione di Comunicazione Strategica del Ministero della Difesa è la seguente:

L’insieme coordinato di azioni ed iniziative di comunicazione volte a generare conoscenza e condivisione nelle audience di riferimento, funzionali al conseguimento delle finalità istituzionali ed alla tutela degli interessi nazionali.

Adottare questa definizione implica associare alla teoria e alla pratica della comunicazione i seguenti concetti:

- la comunicazione si attua sia attraverso gli strumenti rappresentati dalla predisposizione e dalla diffusione di messaggi (scritti, a voce, video, ecc.), sia attraverso le azioni (esempi, comportamenti, gesti, ecc.);
- essa include le attività di informazione, ma va decisamente oltre, avendo come fine anche quello di

sviluppare condivisione e favorire il consenso;

- centrale nel processo comunicativo è l’individuazione dei segmenti di pubblico da raggiungere;
- la comunicazione, nelle sue diversificate modalità, è concepita e condotta per il raggiungimento di obiettivi condivisi a tutti i livelli; non può essere pensata come fine a se stessa.

2. I PRINCIPI

L’applicazione della citata definizione comporta l’applicazione, da parte di tutte le articolazioni della Difesa, dei seguenti principi della Comunicazione Strategica:

a) **Centralità della Comunicazione nell’azione di comando e nell’intero processo decisionale.** A tutti i livelli, in tutte le occasioni (riunioni, presentazioni, ecc.) e nella trattazione di argomenti che, direttamente o indirettamente, possono implicare aspetti comunicativi, gli elementi organizzativi preposti alla comunicazione devono essere coinvolti a pieno titolo.

b) **Credibilità.** I messaggi, per esser condivisi, devono essere credibili, sia per quanto riguarda la fonte, sia in ordine al canale di diffusione utilizzato. Non va poi dimenticato che le azioni e i comportamenti costituiscono essi stessi messaggi e contribuiscono, in modo determinante, alla credibilità di un’istituzione. E’ importante tener presente, al riguardo, il ruolo chiave che la Difesa gioca nel contribuire al profilo internazionale del Paese.

c) **Coerenza, continuità e sostenibilità nel tempo dell’azione comunicativa.** Le narrative sviluppate, i temi e i messaggi devono essere inseriti e condivisi sia verticalmente, sia orizzontalmente, non solo all’interno della Difesa, ma anche con le altre Istituzioni e i Ministeri interessati nonché, ove necessario, con i partner internazionali. La reiterazione dei messaggi e la continuità nel tempo dello sforzo comunicativo sono necessarie per assicurare persistenza e solidità agli effetti dell’azione comunicativa.

d) **Assunzione e mantenimento dell’iniziativa attraverso un coinvolgimento attivo e multidimensionale.** Per avere successo la Comunicazione Strategica presuppone un ruolo attivo, continuo e sinergico di tutti gli organismi e gli elementi organizzativi coinvolti (non solo i comunicatori istituzionali).

e) **Sussidiarietà, complementarità e condivisione.** Intese, queste, quali criteri di ripartizione delle funzioni fra i diversi livelli decisionali, in vista del migliore soddisfacimento delle richieste del cittadino, nel rispetto degli obiettivi comunicativi condivisi in un'ottica interforze.

f) **Accuratezza, chiarezza e tempestività.** Se l'accuratezza e la chiarezza con la quale viene informato il pubblico costituiscono elementi chiave per la credibilità di un'organizzazione, la velocità di risposta è un fattore critico. Occorre essere pronti ad accettare qualche limite di accuratezza per essere protagonisti da subito nello spazio informativo.

g) **Trasparenza.** Intesa come l'obbligo che le Pubbliche Amministrazioni hanno di rendere noti gli atti intrapresi e quale diritto dei singoli cittadini di accedere alle fonti e di conoscere obiettivi e ragioni dell'agire dei soggetti pubblici.

h) **Rispetto del pubblico.** L'informazione deve essere resa prontamente e completamente disponibile, nel rispetto delle sensibilità del pubblico cui di volta in volta è rivolta e delle esigenze legate alla tutela della privacy e alla sicurezza del personale e delle operazioni in corso.

i) **Adattabilità.** Il complesso dei messaggi non deve essere considerato come statico, definito e validato una volta per tutte. Le unità organizzative ed operative dovranno usare in maniera innovativa e flessibile tutti gli strumenti ed i canali comunicativi disponibili per adattare in continuazione gli strumenti di comunicazione allo sviluppo della situazione, adattandone i contenuti, i toni e gli stili espressivi.

j) **Valutazione degli effetti.** A tutti i livelli, dovranno essere valutate con sistematicità le attività di comunicazione condotte, misurandone gli effetti sui comportamenti e il livello di coinvolgimento/condivisione delle audience obiettivo.

In sintesi, dai principi illustrati, si evince che la Comunicazione Strategica non si riduce semplicemente all'utilizzo dei media, né costituisce un nuovo termine per indicare azioni di carattere informativo. Non è neppure, banalmente, una forma di marketing o di attività pubblicitaria. Al contrario, è un insieme complesso di azioni coordinate, attuate sulla base di una specifica strategia, a sua volta sostenuta da un'appropriata analisi circa i mezzi (della comunicazione), le audience ("chi" si vuole raggiungere) e gli obiettivi che si intendono perseguire. La Co-

municazione Strategica, pertanto, presuppone un'attenta attività di pianificazione e coordinamento ed esclude personalismi che nuocciono allo sforzo comunicativo generale e all'Istituzione.

L'esigenza di concepire tale comunicazione quale complesso armonico di azioni strettamente coordinate e sinergiche fra loro, implica l'univocità della direzione (la Comunicazione Strategica è diretta da un organo di vertice dell'Amministrazione) e la forte coerenza nei contenuti. In altre parole la comunicazione deve essere considerata alla stessa stregua delle altre funzioni operative e deve essere inclusa nella pianificazione delle attività, **fin dall'inizio.**

3. LE DISCIPLINE

Al fine di ordinare, per quanto possibile, la pluralità di azioni che concorrono alla Comunicazione Strategica, è necessario individuare le discipline che concorrono alla sua realizzazione.

a) La Pubblica Informazione

Tradizionalmente preposta a gestire i rapporti col mondo dei media, la Pubblica Informazione deve essere condotta secondo le più aggiornate e sofisticate metodologie. Sebbene le attività di monitoraggio dei media e di predisposizione di comunicati e messaggi rimangano centrali e ineludibili, la complessità del mondo multi-mediatico odierno impone un ampliamento sostanziale delle attività di Pubblica Informazione, rispetto a quanto tradizionalmente inteso, come peraltro già previsto nella dottrina di altri Paesi e della NATO, che ha trasformato il termine Public Information in quello più ampio di Public Affairs.

Infatti, risulta necessario:

- sviluppare la qualità delle relazioni col mondo dei media attraverso tecniche di news management (creazione di notizie, narrative ed eventi, atti a conquistare attenzione);
- ampliare fortemente l'azione mediatica attraverso i "nuovi media";
- estendere il raggio d'azione attraverso specifiche attività di outreach e di engagement includendo, oltre ai media, il mondo della scuola, le università, think-tank, associazioni culturali, le comunità che insistono nell'area di installazioni e comandi militari, oltre ai target produttori di pensiero e moltiplicatori di messaggi e di idee.

b) La Comunicazione Interna

La Difesa ha la necessità di comunicare anche al suo in-

terno i valori culturali e organizzativi sui quali si fonda, nonché gli obiettivi da raggiungere e, soprattutto, i cambiamenti in essere dell'organizzazione, che possono avere un impatto sulla vita dei singoli membri.

Nel ricordare che la Comunicazione Interna è, principalmente, appannaggio dei Comandanti a tutti i livelli, essa riveste, soprattutto in epoca di cambiamenti, un ruolo strategico, in quanto strumento di gestione delle risorse umane orientato al loro coinvolgimento consapevole, alla motivazione e alla disponibilità al cambiamento. Affinché il clima dell'organizzazione sia orientato verso una maggiore collaborazione e partecipazione tra i suoi membri, è necessario che siano attivati all'interno canali di comunicazione non più soltanto unidirezionali, ma anche ascendenti (bottom-up), orizzontali e trasversali.

Lo sviluppo di un sistema di comunicazione interna strutturato, esteso in maniera organica anche agli organismi di rappresentanza militare, consolida nel tempo una conoscenza condivisa ed aggiornata ed è lo strumento più idoneo a supportare efficacemente la comunicazione esterna. Ciascuno può essere un "ambasciatore" della propria organizzazione e sono sempre da prevedersi possibili diffusioni/trasposizioni di messaggi dall'ambito interno a quello esterno.

Questa forma di comunicazione è centrale per il successo (o la sopravvivenza) dell'organizzazione in determinati momenti critici, come le fasi di ristrutturazione, riorganizzazione del lavoro, riduzione del personale, ecc.

c) Le Relazioni Istituzionali

Sono quelle da intrattenere e sviluppare con:

- il Presidente della Repubblica, specialmente nella sua funzione di Presidente del Consiglio Supremo di Difesa;
- il Parlamento, nel rispetto delle prerogative costituzionali assegnate, per garantire un supporto alle decisioni politiche sulla base di un'informazione efficace e completa;
- il Governo - in particolare con la Presidenza del Consiglio ed i principali Dicasteri - per sostenere le priorità politico-militari nel contesto dell'azione dell'Esecutivo e per assicurare le risorse necessarie alla propria attività;
- l'Autorità Giudiziaria;
- i principali attori economici, tecnologici ed industriali, in particolare quelli coinvolti nella fornitura di beni e servizi alla Difesa;

- gli attori sociali, ovvero le comunità locali, le associazioni ecc., che a vario titolo interagiscono con la Difesa e le sue attività;

- le organizzazioni sindacali.

d) La Diplomazia Pubblica e la Diplomazia Culturale

Con questi termini s'intende l'insieme delle attività rivolte verso un identificato pubblico straniero, le élite culturali e la classe dirigente – presente e futura – di un determinato paese di interesse. Queste azioni possono essere condotte in maniera diretta ed esplicita, nel corso di incontri bi-multilaterali, viaggi istituzionali, o anche attraverso l'organizzazione di eventi sportivi multinazionali, la formazione avanzata di allievi stranieri, gli scambi di visite, seminari, ecc.

Queste attività potranno, inoltre, essere condotte anche in forma "indiretta", ma ugualmente efficace, mediante le relazioni con i think-tank stranieri e, più in generale, i centri di "produzione del pensiero" capaci di influenzare i processi decisionali e le attitudini delle target audience. Sviluppate di concerto col MAE e con le Organizzazioni Internazionali di cui l'Italia è Paese membro, sono funzionali anche al raggiungimento di un più elevato profilo internazionale del Dicastero.

e) La Comunicazione Operativa

La comunicazione operativa costituisce il principale strumento a disposizione delle Forze Armate per interagire, durante la condotta delle operazioni, con gli stakeholder e le popolazioni locali. Attraverso di essa, si facilita il raggiungimento degli obiettivi della missione, realizzando anche l'economia delle forze.

Al fine di ottenere i migliori risultati, il piano della comunicazione operativa deve essere strettamente integrato con la pianificazione delle operazioni. Le operazioni informative (InfoOps), capaci di modellare percezioni e opinioni dei vari attori coinvolti in un conflitto, sono usualmente considerate quale supporto delle operazioni tradizionali, cosiddette "cinetiche", ovvero implicanti l'impiego tradizionale della forza militare.

Tuttavia, in considerazione della complessità culturale di molti dei moderni scenari di intervento, le operazioni informative possono anche divenire prevalenti su quelle cinetiche, costituendo lo sforzo principale di un determinato attore, in un determinato contesto di crisi o di conflitto.

Brescia



Taranto

1) La Sezione ANUA di Taranto, con il Patrocinio della Presidenza Nazionale ANUA, nell'ambito delle attività programmate, in forza dei fini statutariamente prescritti, per l'attenzione alle relazioni tra la popolazione di Taranto ed i militari dell'A.M., ha progettato un convegno in data da definire "TARANTO e l'AERONAUTICA".

Il convegno avrà come relatori una serie di personalità Tarantine ed Ufficiali dell'Aeronautica ciascuno per le competenze connesse alla coniugazione della città di Taranto, con le sue particolarità urbanistiche e paesaggistiche, e la struttura aeronautica insediata e, quindi, alle inerenti problematiche turistiche, ambientali e sociali.

Il Convegno sarà c/o l'Aula Magna dell'Università di Taranto perché consente la sistemazione di numerosissimi ospiti che, preventivamente, hanno assicurato la loro partecipazione stante il livello professionale dei Relatori e la presenza delle Alte Autorità Civili e Militari.

2) Il 9 settembre il Presidente della Sezione ANUA di Taranto, Dott. Prof. Aldo MARTURANO, ha consegnato al Col. A.Aran Romeo PATERNO, Comandante del 16° Stormo Protezione delle Forze di Martina Franca (Ta), una targa ricordo per suggellare l'appartenenza, in qualità di Socio Benemerito, al sodalizio. No-

minare il Comandante del 16° Stormo Socio Benemerito dell'A.N.U.A. è ormai una bella tradizione, fortemente voluta, che si rinnova da parecchi anni e che ha creato e consolidato un vincolo di vicinanza tra la Sezione A.N.U.A. di Taranto ed il 16° Stormo.



Il Presidente MARTURANO nel salutare il Col. Romeo PATERNO, prossimo a lasciare l'incarico di Comandante del 16° Stormo, ne ha esaltato le qualità morali e militari augurandogli, nel contempo, sempre maggiori fortune e soddisfazioni professionali.

Da parte sua il Col. Romeo PATERNO', nel ringraziare il Prof. MARTURANO per la sua sensibilità e la sua affabilità, ha pregato lo stesso di salutare tutti i Soci A.N.U.A. - Sezione di Taranto, dicendosi certo che anche il suo succes-

sore Col. Andrea MARRADI avrà la possibilità di farsi parimenti apprezzare.

3) La cerimonia di cambio di comando tra il Colonnello Paternò, uscente, e il Colonnello Marradi, subentrante, ha avuto luogo il 12 settembre ed è stata presieduta dal Generale di Brigata Aerea Stefano Fort Comandante la 1^a Brigata Aerea Operazioni Speciali (B.A.O.S.) di Roma.



Non poteva mancare una foto ricordo con il Gen. Fort ed i due Colonnelli.

Dalle Sezioni Territoriali

Napoli

8 settembre 2013 sui passi della storia.
L'anfiteatro Flavio di Pozzuoli



Dopo il tour di Maggio fra i Decumani di Napoli, la visita al più importante monumento archeologico di Pozzuoli ha segnato un'altra tappa, fra le tante in programma, realizzate dalla sez ANUA di Napoli. Numerosi soci, e familiari, si son raccolti fra le vestigia dell'Anfiteatro Flavio, vecchio di circa 1900 anni, per una visita guidata di grande interesse. All'ombra delle spesse mura "dell'opus reticulatum" le due guide turistiche Regionali le dott.ssa Valeria ed Ilaria Buonomo hanno entusiasmato l'uditorio con le loro dotte e puntuali narrazioni storiche che arricchite dalla lettura di brani mitologici, hanno conferito all'evento culturale speciale emozione e coinvolgimento. Il sito puteolano, sorto poco dopo il Colosseo, ospitò per centinaia e centinaia d'anni le persecuzioni dei Cristiani che, iniziate sotto Diocleziano, nel 305 D.C. continuarono con loro martirio ad opera, anche, delle belve aizzate dalla ferocia anticristiana. La storia racconta che i martiri

Gennaro, Festo, Desiderio e Sossio, condannati ad essere sbranati nell'Anfiteatro, furono misteriosamente risparmiati dalle belve divenute "miracolosamente" mansuete dopo il loro contatto con "Gennaro" che diventò, poi, il Santo Protettore di Napoli e della Campania tutta. Quei martiri furono poi decapitati nei pressi della Solfatara insieme ai puteolani Procolo, Eutiche e Aucuzio. L'interessante visita è proseguita con l'emozione di dover calpestare la stessa terra su cui i valorosi gladiatori trovavano la morte in aspri combattimenti fra essi e contro fiere che dai vasti sotterranei venivano lanciate sull'arena da invisibili botole. Ma la parte di gran lunga più interessante di

tutta la vista è stata la "discesa" nei vasti sotterranei dell'Anfiteatro laddove, nella più assoluta oscurità, venivano rinchiusi, in vista del combattimento, sia gli schiavi che le belve che i cristiani destinati al martirio. Riflettere e ricordare quanti lutti si sono consumati attorno a quest'immensa opera laterizia romana, è stato un utile esercizio per la memoria di tutti i partecipanti che han così potuto meditare su quanto accadeva in un lontanissimo passato della nostra storia cristiana ed umana. Fra i partecipanti all'evento i soci ordinari ANUA generali Vincenzo Piazza e Giuseppe Lenzi, i colonnelli Vincenzo Buonomo, Gildo Pedicino, il Capitano Sergio Bolchini ed i soci aggregati Ing. Franco La Saponara, Raimondo Piccirillo, Mario Ruggiero con i rispettivi familiari. Prossimo appuntamento sabato 16 novembre: "le vie del presepe" organizzato in collaborazione con l'ente culturale Quo Vadis.

Per le prenotazioni contattare il Presidente:
giuseppe.lenzi@tin.it



(uno scorcio dei vasti sotterranei)

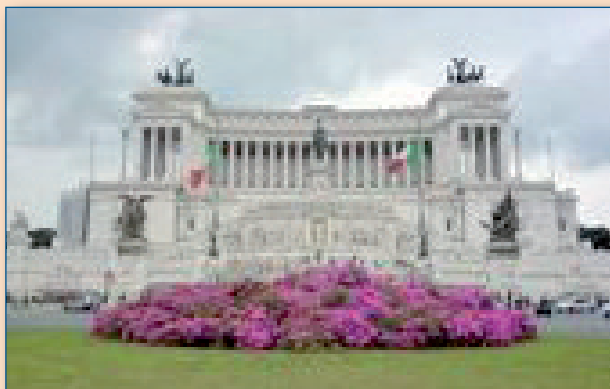


(Al riparo dal cocente sole settembrino
i soci aviatori ascoltano la guida Valeria)

Dame d'onore



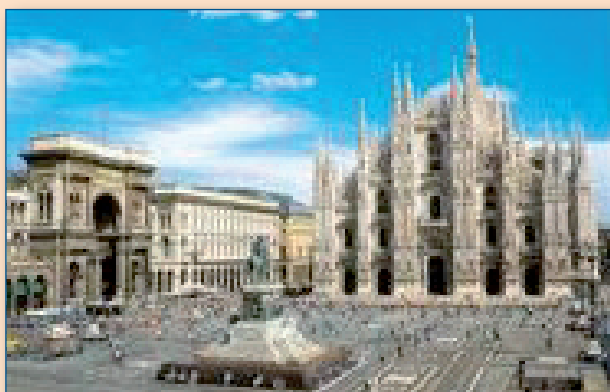
L'ANUA si onora della presenza e dei contributi di 516 Dame d'Onore. 395 Dame sono associate alle Sezioni delle località sottoindicate e 121 sono variamente distribuite nelle Regioni italiane.



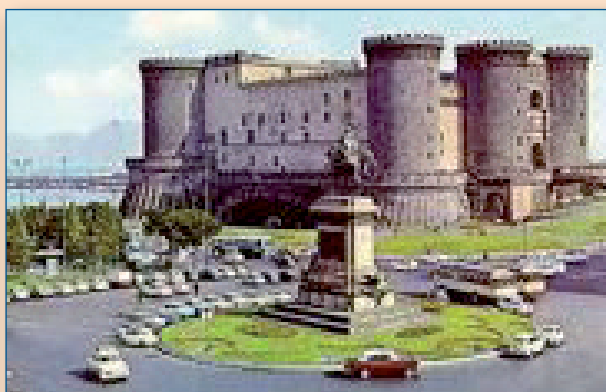
Roma - n. 70



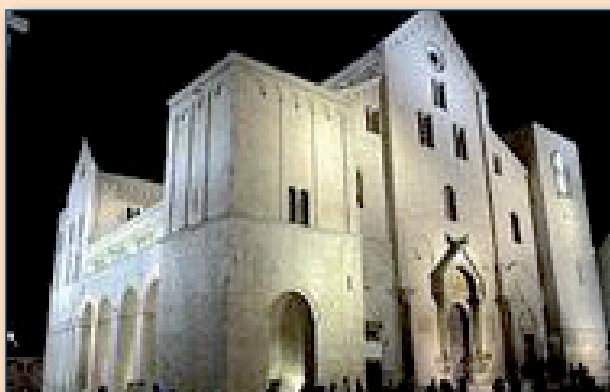
Triveneto - n. 58



Milano - n. 52



Napoli - n. 52



Puglie - n. 35



Toscana - n. 28

Eventi Anua

Ottobre

- 12-13: Visita al Museo di Vigna di Valle organizzata dalla Sezione di Brescia.
- 16: Visita al Reggimento Corazzieri pranzo presso il Circolo di Presidio.
- 26: Incontro conviviale a Latina tra le sezioni di Roma, Napoli e Latina, promosso dalla sezione di Latina.
- 30: Ore 17,00 - Casa dell'Aviatore - si terrà il Seminario sulla "Fusione fredda". Moderatore Gen. Angelo Pagliuca.

Novembre

- 15-17: Visita a San Giovanni Rotondo, Pietrelcina e Monte Sant'Angelo con pernottamento presso l'aeroporto di Amendola ed uso di autobus A.M.
- 20: Alle 15,00 presso la Casa dell'Aviatore, il Prof. Nicola Baldini Rossi terrà una Conferenza su "Dipendenza dal gioco d'azzardo". Coordinamento del Gen. Antonio Tricarico.

Data da definire: Visita al Laboratorio Nazionale del Gran Sasso

Dicembre

- 11: Santa Messa e Pranzo di Natale presso la Casa dell'Aviatore.

previsione 2014

- 25-30 marzo: Torneo di Tennis
- 24-27 aprile: Visita in Gran Bretagna
- 31 maggio-3 giugno: Convention e Assemblée Generale ad Assisi

Nuovi Soci

- Dott. Malpica Emilio - Roma
- Dot. Sottomano Vincenzo - Leporano (TA)
- Gen.DA DeMajo Ernesto - Battipaglia (SA)
- Gen.Isp.Capo Di Lauro Marcello - Roma
- T. Col. Pil. Sinatra Mario - Pomezia
- T.Col. Barone Massimo - Viareggio (LU)
- Sig. Giusti Claudio - Roma
- Sig. Bianchi Gianbattista - Brescia
- Gen.Isp. Intini Domenico - Roma
- S.Ten.Cascone Gennaro - Latina
- 1° Cap. Pistola Salvatore - Roma
- Gen.BA Cornacchia Giuseppe - Roma
- Dot.sa Perissinotto Lina - Roma

- Dott. Bellizzi Massimo - Roma
- Prof. Scialpi Michele - Taranto
- Ing. Ottelli Pierluigi - Brescia
- Br.Gen. Capasso Salvatore - Napoli
- Gen.Br. Ciunfrini Ernesto - Napoli
- Col. Buonomo Vincenzo - Napoli
- Br. Gen.Ceccon Renzo - Vicenza

Nuove Dame D'onore

- D.O. GALATI EVELINA - VIBO VALENTIA (VV)
- D.O. NARDELLI ESPOSITO ROSANNA - VICENZA

Volati più in Alto

- D.O. Boltri Lubano Rosanna - Milano
- D.O. Crema Galati Raffaella - Milano
- D.O. Discepolo Comodori Clara - Milano
- D.O. De Notaris Cosma Maria - Lecce
- Col. Profumi Amedeo - Genova
- Br. Gen. Acquaticci Lanfranco - Milano
- Gen.D.A. Erti Ermanno - Padova
- Mag.Di Majo Angelo - Roma
- Cap. Cifoletti Carlo - Milano

La "Casa dell'Aviatore Senior" un sogno...una speranza...la realtà

Il Corriere dell'Aviatore (numero 5-6/2013) ha riportato, a firma del Dott. Antonino Di Vincenzo (Socio sostenitore ANUA), un ampio e dettagliato articolo sull'iniziativa da tempo sostenuta dalla Presidenza Nazionale, integrandolo con informazioni su alcune realizzazioni, su aspetti economici ed organizzativi, nonché sul *Codice Etico della "Casa dell'Aviatore Senior"*.

Condizione necessaria per dare attuazione all'iniziativa è la formalizzazione di almeno 40 prenotazioni.

Alla ripresa delle attività settembrine del nostro Sodalizio tale condizione non risulta ancora soddisfatta.

Appare pertanto opportuno richiedere ai Soci ANUA una riflessione su quanto prospettato, ritenendo la Presidenza corretto l'annullamento dell'iniziativa se entro il 15 novembre 2013 non perverranno adesioni ai noti indirizzi delle Sezioni ANUA.

FORCE MULTIPLIER



Partner strategico, difensore, campione.

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



www.eurofighter.com

 **Eurofighter
Typhoon**

nothing comes close