

Il CORRIERE *dell'*AVIATORE



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

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



Il Vittoriano* fu dedicato a Vittorio Emanuele II
primo Re d'Italia, artefice dell'unità e libertà della Nazione,
Il popolo italiano ritrova in esso il simbolo di unità, libertà e uguaglianza
celebrandole a date fisse all'Altare della Patria posto al centro della scalinata.
25 aprile, festa della liberazione, 2 giugno festa delle Repubblica,
4 novembre festa della vittoria e giornata delle Forze Armate.

** fu inaugurato da Vittorio Emanuele III il 4 giugno del 1911 nel cinquantesimo dell'Unità d'Italia.*

N. 7-8/2014

IL CORRIERE dell'AVIATORE

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

N. 7-8 luglio-agosto 2014

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: anua.corriere@virgilio.it

Direttore editoriale
Mario Majorani

Direttore responsabile
Mario Tancredi

Redazione
Giuliano Giannone, Guido Bergomi, Angelo Pagliuca

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



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

Stampato nel mese di giugno 2014

Numero a 48 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 2014, per complessive 3 edizioni, sono le seguenti:

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

In questo numero:

68° anniversario di Fondazione della Repubblica	p. 1
Verso un'Europa solidale	p. 3
64 ^a Assemblea Generale Ordinaria ANUA	p. 5
Programmazione attività 2° semestre 2014	p. 7

Notizie al Volo

Cambio al vertice della Sicurezza Volo dell'A.M.	p. 8
Avvicendamenti al vertice del Commissariato	p. 9
Gen. De Ponti all'EAG (European Air Group)	p. 10
Inaugurata Scuola CAE Multicrue	p. 10
Conferenza IAI su mix internazionali	p. 11
Team AM a Shindad (Afganistan)	p. 12
Raduno Corsi Borea a Firenze	p. 13
200° di Fondazione Arma dei Carabinieri	p. 14
Celebrazioni dello Sbarco in Normandia 1944	p. 15
Convegno Medicina Aerospaziale a Siracusa	p. 16
Presentazione libro di Bruno Vespa allo SMA	p. 17
Giuseppe Ottaviani e il Capo di SMA	p. 17

Giuramento e Battesimo Corso "Rostro IV" p. 18

La Grande Guerra (PellICCIA) p. 20

Il Trattamento di Fine rapporto spettante agli eredi	p. 23
--	-------

Centro Studi

L'Acqua - Il parte (Pagliuca)	p. 24
La Ricerca nel Cosmo (Bedeschi)	p. 27
Tra Cielo e Mare (Orsi)	p. 29

In questi mesi ricordiamo... (Bergomi)

Luglio: Gianni Caproni, il Boeing 40, lo Stratocruiser, il Namcu	p. 32
Agosto: Saburo Sakai, il Romar, il Mitchel, l'Operazione Jubilee	p. 33

Memoria ...per non dimenticare p. 35

70 anni fa bombardamento su Padova	p. 35
Amedeo di Savoia Duca d'Aosta	p. 36
Il nuovo Presidente ONFA	p. 38
Il Gen. Corrado Ricci da pilota a missionario	p. 39

Volati più in alto p. 42

Gen. B.A. Dario d'Ippolito e Col. Cosimo Briganti

Dalle Sezioni Territoriali

Contributi di gran pregio da: Milano, Roma, Latina, Napoli, Taranto	p. 44
--	-------

Sentimenti e Solidarietà p. 48

Monte Pasubio, una cerimonia toccante (D.O. Appiani) Passione aviatoria di un ex radiotelegrafista - classe 1918 Un Pioniere dell'A.M. (Caminiti- Di Matteo)*	III cop.
---	----------

* Su segnalazione del Gen. S.A. Roberto Caminiti dedichiamo la "terza di copertina" ad un vero Pioniere dell'A.M., il M.llo 1^a Cl. Pilota Francesco Miele, classe 1908, che oltre ad essere un pilota di gran valore nelle "campagne" degli anni 30 e 40 è anche indimenticato istruttore di volo in Accademia Aeronautica negli anni del dopoguerra. Ne tratteggia l'esemplare curriculum il 1° M.llo Lgt Giuseppe Di Matteo che originario di Casandrino, un piccolo paese della Campania noto alle cronache per tristi motivi legati ad organizzazioni malavitose, intende porre in risalto un esempio di pregevole figura che valga anche di esempio per i giovani di oggi.

2 giugno
2014

Le Forze Armate hanno celebrato la Festa della Repubblica



con valori e tradizioni dalla Prima Guerra mondiale alla Difesa Europea

Le celebrazioni del 68° anniversario della fondazione della Repubblica si sono aperte a Roma con l'alzabandiera solenne all'Altare della Patria.

Il Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano, accompagnato dal Ministro della Difesa Roberta Pinotti, ha deposto una corona d'alloro al Sacello del Milite Ignoto.

Alla cerimonia hanno preso parte anche i Presidenti del Senato e della Camera, Pietro Grasso e Laura Boldrini, il Presidente del Consiglio dei Ministri Matteo Renzi, il Presidente della Corte Costituzionale Gaetano Silvestri e il Capo di Stato Maggiore della Difesa, Ammiraglio Luigi Binelli Mantelli.

A seguire, la tradizionale parata su Via dei Fori Imperiali.

Il tema scelto quest'anno per celebrare la Festa della Repubblica - "Forze Armate, valori e tradizione dalla I Guerra Mondiale alla Difesa Europea" dedicato a commemorare il Centenario della Grande Guerra e la Presidenza italiana del Consiglio dell'Unione Europea - ha caratterizzato la sfilata suddivisa in sette settori:

- uniformi storiche con bandiere e stendardi degli organismi internazionali e delle missioni dell'Unione Europea - Esercito Italiano - Marina Militare - Aeronautica

Militare - Arma dei Carabinieri - Corpi Militari e Ausiliari dello Stato - Corpi Armati e non dello Stato.

Una cerimonia in forma sobria ed essenziale, che ha visto sfilare tre mezzi risalenti alla prima guerra mondiale, ma soprattutto uomini e donne della Difesa che - come ha evidenziato nel suo messaggio il Ministro della Difesa Roberta Pinotti -

quotidianamente si adoperano "per un fine istituzionale che è fra i più alti e i più impegnativi, quello di garantire la difesa della nostra comunità, la sua libertà, la sua indipendenza".

Toccante la partecipazione e la vicinanza manifestata dal pubblico quando, al passaggio della Brigata San Marco, sono stati citati i due Fucilieri di Marina Massimiliano Latorre e Salvatore Girone.



Al Ministro della Difesa è giunto il compiacimento del Capo dello Stato per la perfetta organizzazione della manifestazione e l'impeccabile sfilamento dei reparti militari e delle rappresentanze civili. Nel suo messaggio il Presidente Napolitano ha evidenziato come anche quest'anno alla tradizionale parata militare "hanno partecipato con sentito entusiasmo migliaia di cittadini" ed ha espresso il suo apprezzamento per il "richiamo a temi di profondo significato per il nostro Paese".



In apertura, ha sfilato la **Bandiera di Guerra dell'Aeronautica Militare**. Consegnata alla Regia Aeronautica il 4 novembre 1923, la Bandiera lo scorso anno è stata insignita della Medaglia d'Oro al Merito Civile, per il contributo offerto nel soccorso alle popolazioni colpite dal sisma in Abruzzo nel 2009.

Tra i mezzi storici che hanno sfilato nel corso della tradizionale rivista, il Velivolo storico "SVA" della 87^a Squadriglia aeroplani da Caccia "La Serenissima". Mezzo innovativo e particolarmente efficace, lo "SVA" è un biplano monoposto di produzione italiana con prestazioni superiori, che abbinava robustezza e finezza aerodinamica.



Il IV Settore dello sfilamento, riservato all'Aeronautica Militare, è stato comandato dal Generale di Brigata Aerea Stefano Fort, in forza al **Comando Logistico** dell'Aeronautica Militare, quale Capo di Stato Maggiore.

Sulle note della **Banda** dell'Aeronautica Militare, sono passati in rassegna:

- Una Compagnia Scuola Militare A.M. con Bandiera d'Istituto e allievi della **Scuola Militare Aeronautica "Giulio Douhet"** di Firenze;
- Una Compagnia Accademia Aeronautica, con Bandiera d'Istituto e allievi dell'**Accademia Aeronautica di Pozzuoli** (Napoli);
- Una Compagnia Scuola Marescialli, con Bandiera d'Istituto e allievi della **Scuola Marescialli Aeronautica Militare** di Viterbo;
- La Compagnia d'Onore A.M. di Roma, preceduta dal Gruppo Bandiera del **31° Stormo di Ciampino** (Roma);
- Una Compagnia mista "Incursori e Fucilieri", preceduta dal Gruppo Bandiera della 1^a Brigata Aerea Operazioni Speciali di Roma, composta dai Fucilieri dell'Aria del **9° Stormo di Grazzanise** (Caserta) e del **16° Stormo - "Protezione delle Forze"** di Martina Franca (Taranto) e dagli Incursori del **17° Stormo Incursori** di Furbara (Roma);
- Una Compagnia mista "Personale Navigante e Specialista", preceduta dagli Stendardi dei Reparti Operativi, composta da piloti provenienti dalle linee aerotattiche, trasporti e da personale specialista.

La manifestazione si è conclusa con il passaggio della **Patuglia Acrobatica Nazionale** che ha steso nel cielo di Roma il lungo e caratteristico tricolore di fumi.



La prima sfilata dell'Italia Repubblicana

In occasione delle celebrazioni del 2 giugno risale al 1948, con lo schieramento dei Reparti in piazza Venezia.

In tale occasione, dopo la deposizione della corona d'alloro al Milite Ignoto, il Presidente Luigi Einaudi assunse il comando delle Forze Armate: le Bandiere dei Reparti uscirono dallo schieramento, salirono le scale del Vittoriano e si inchinarono al Presidente della Repubblica.

L'anno successivo, la cerimonia si svolse in quello che oggi è il piazzale Ugo La Malfa, con l'inaugurazione del Monumento a Giuseppe Mazzini! si rendeva omaggio, in questo modo, all'ideali repubblicano risorgimentale concretizzatosi con il referendum del 1946.

Nel 1950, la sfilata su via dei Fori Imperiali fu inserita nelle celebrazioni per la Festa della Repubblica. Il Presidente Giovanni Gronchi confermò il cerimoniale consolidato negli anni precedenti: deposizione della corona al Milite Ignoto, rassegna dei reparti schierati, arrivo alla tribuna presidenziale e sfilamento militare.

Nel 1961, in occasione del centenario dell'Unità d'Italia, si svolse a Torino, prima capitale dell'Italia unita, la principale manifestazione con la partecipazione del Presidente Gronchi. L'edizione del 1963 fu spostata al 4 novembre a causa della scomparsa di Papa Giovanni XXIII; nel 1965, per celebrare il Cinquantenario dell'entrata dell'Italia nella Prima Guerra Mondiale, sfilò anche un Gruppo Bandiere composto dai vessilli delle Unità disciolte che avevano preso parte alla Grande Guerra.

La sfilata fu sospesa nel 1976, per il terribile terremoto che colpì il Friuli e nel 1977 fu sostituita da una cerimonia celebrata in Piazza Venezia, con lo schieramento di



una Brigata costituita da 43 compagnie in rappresentanza di tutte le Forze Armate e i Corpi Armati e non dello Stato. Negli anni successivi, per contenere la spesa pubblica, la manifestazione fu sospesa.

La sfilata fu ripristinata nel 1983, ma le celebrazioni si svolsero la prima domenica di giugno sull'itinerario Aventino-Porta S. Paolo in ricordo della resistenza all'occupazione tedesca della città di Roma, successiva ai fatti dell'8 settembre 1943.

Nel 1984 la sfilata si svolse in via dei Fori Imperiali; nel 1985 fu trasferita tra via dei Cerchi e le Terme di Caracolla e nel 1989 fu sostituita da una Mostra storica in Piazza di Siena, a Roma.

Dal 1990 al 1994 si svolse solo la cerimonia in Piazza Venezia. Dopo 11 anni, il 4 giugno 2000, per volontà del Presidente Carlo Azeglio Ciampi, la sfilata è tornata a far parte delle celebrazioni della Festa della Repubblica.

Verso un'Europa solidale

La particolarità degli eventi richiamati e del momento storico attualmente vissuto dalla comunità internazionale induce a dare risalto agli impegni europei in materia di Difesa. In proposito si riporta stralcio dell'Audizione del Capo di Stato Maggiore della Difesa Ammiraglio Luigi BINELLI MANTELLI presso le Commissioni 3^a (Esteri, Emigrazione), 4^a (Difesa) e 14^a (Politiche dell'Unione Europea) del Senato. (Audiz. preliminare al Consiglio Europeo sulla Difesa di dicembre 2013).

Pur prendendo le mosse da diverse prospettive le numerose audizioni intervenute sullo specifico



tema, da parte di eminenti personalità delle Istituzioni - nazionali e comunitarie - del mondo accademico e dell'Industria, hanno posto in evidenza un comune obiettivo: un'Europa più forte, più solidale e più coesa, anche nel settore della Difesa.

Questo obiettivo non è stato indicato come una delle possibili opzioni, bensì come un'esigenza prioritaria alla luce dell'attuale congiuntura economica e dell'evoluzione dello scenario geostrategico. L'Alleanza Atlantica ha garantito all'Europa oltre mezzo secolo di sicurezza e stabilità soprattutto, occorre riconoscerlo, grazie alla deterrenza

esercitata dal potere militare USA, ma anche grazie alla compattezza dell'Alleanza ed ai suoi efficaci meccanismi decisionali. Il legame transatlantico è dunque fondamentale, ma la NATO poggia su due pilastri, quello nordamericano (Stati Uniti e Canada) e quello Europeo che, dopo la caduta del "muro", ha registrato un rapido allargamento verso est (fino a 28 Nazioni), politicamente vincente, ma in un certo senso penalizzante per il processo decisionale, senza contare la Turchia che, nel cosiddetto "pilastro europeo", rappresenta una discontinuità non irrilevante. Un legame dunque che poggia su due pilastri di diversa consistenza politico-militare: uno solido, compatto, relativamente snello e dotato di piena autonomia operativa - quello Americano - ed uno più pesante, ma più fragile e frammentato - quello costituito dai Paesi Europei - che in più dispone di capacità militari pregiate molto limitate a fronte di un ridondante complesso logistico e di forze tradizionali, quindi con un'autonomia operativa molto più limitata dalla carenza dei cosiddetti "assetti abilitanti": quelle capacità pregiate che rendono possibile l'impiego efficace dello strumento militare in ogni condizione. Gli stessi Americani vengono oggi a chiedere all'Europa, o meglio agli alleati europei, un contributo maggiore e più qualificato al comune sforzo di stabilizzazione internazionale della NATO. Dunque "More Europe for a better NATO", perché un'Europa più forte è un "valore aggiunto" anche per l'Alleanza Atlantica. Lo scenario geostrategico sul quale ci affacciamo, per quello che possiamo prevedere, è inoltre sensibilmente diverso da quello che si era delineato dopo la caduta del muro e dopo l'11 settembre 2001, ovvero quello caratterizzato dalla cosiddetta "guerra asimmetrica". La crisi libica, il risveglio arabo, soprattutto la crisi siriana e quella egiziana mostrano questa evoluzione verso forme di confronto tra grandi potenze e tra potenze emergenti (mi riferisco in particolare all'area dell'Oceano Indiano e del Pacifico - strategica anche per l'Italia e l'Europa - vista la comune dipendenza dall'importazione di materie prime e dall'esportazione di prodotti di trasformazione). Un confronto non più basato su dinamiche asimmetriche che richiama piuttosto all'attualità, in forme certamente diverse dal passato, il cosiddetto "Grande Gioco" politico-militare-diplomatico dell'era precedente al confronto bipolare e riporta alla ribalta un ruolo dello strumento militare spesso trascurato in questi ultimi anni, ovvero la deterrenza. In sintesi è giunto il momento di cominciare a pensare a come "prevenire" piuttosto che "gestire" le ricadute delle crisi internazionali. La deterrenza politico-militare non funziona nella guerra al terrorismo o asimmetrica perché le tattiche e le strategie in uso non sono tra loro comparabili, ma mi domando se la luce che oggi intravediamo alla fine del tunnel siriano si sarebbe potuta ottenere soltanto con lo strumento della diplomazia, ovvero se la deterrenza esercitata da alcune potenze non abbia invece portato a più miti consigli tutte le forze in gioco. E la deterrenza per essere credibile deve poggiare su tre fattori, due di ordine militare ed uno politico: CAPABILITY (ovvero le capacità militari utili a conseguire l'obiettivo) e CAPACITY (ovvero la quantità disponibile ed usabile di tali capacità) - le ho dette in inglese perché in italiano queste due caratteristiche sono genericamente comprese nel termine.

CAPACITÀ

Il terzo fattore, quello politico, è però quello fondamentale e condizionante i primi due, perché indicativo della determinazione e della volontà di usare lo strumento militare per il raggiungimento di determinati obiettivi.

L'indirizzo politico nell'impiego dello strumento militare è dunque un prerequisito che caratterizza oggi la difficoltà di realizzare una comune difesa europea.

Mi auguro di sbagliare, ma oggi si guarda con eccessiva fiducia alla prospettiva che il Paese, grazie appunto alla "difesa europea", possa destinare minori risorse finanziarie per l'operatività delle Forze Armate (risorse di esercizio e funzionamento) e per il loro ammodernamento inteso ad assicurarne l'interoperabilità con gli alleati (risorse di investimento).

Una comune difesa europea potrà infatti ottimizzare la spesa, ma il nostro contributo dovrà necessariamente essere all'altezza del ruolo che l'Italia intende giocare nel contesto europeo anche in relazione alle nostre capacità tecnologiche e operative.

Una seconda riflessione, eminentemente politica, riguarda il respiro strategico dell'Europa.

Se si immagina un respiro politico-strategico di livello globale si deve presupporre uno strumento militare in grado di operare in tutti quegli scenari dove l'Europa politica ed economica già opera, superando quindi la dimensione regionale del "vecchio continente".

Un onere questo che può essere ripartito tra le Nazioni, ma che implica due tipologie di "costi": un costo "finanziario" (indubbiamente rilevante, soprattutto per i 5-6 paesi maggiormente industrializzati) ed un costo "politico" legato alla perdita di parte della sovranità nazionale, nel momento in cui le capacità operative vengono condivise a livello comunitario.

Certamente, nel medio-lungo periodo, sussistono margini di miglioramento nell'impiego delle risorse finanziarie (ed aggiungerei anche umane), legati però non tanto alle capacità ed alla qualità dell'ipotetico strumento militare europeo, quanto alla riduzione delle ridondanze di alcuni assetti e soprattutto all'integrazione delle attuali sovrastrutture tecnico-logistiche e burocratico-amministrative comunitarie.

.....

Nella parte conclusiva richiamandosi alla celebre frase di Martin Luther KING dinanzi al Lincoln Memorial di Washington: "I have a dream", l'Ammiraglio afferma:

Mi auguro che anche il "sogno europeo", quel grande progetto politico avviato negli anni 50 da statisti illuminati quali Adenauer, De Gasperi e Schuman, quali Giorgio La Pira e Altiero Spinelli, possa un giorno realizzarsi pienamente, con la nascita degli "Stati Uniti d'Europa".

Un giorno che auspico non lontano perché la storia ci incalza sempre più pressantemente.

Non un percorso facile (e al momento forse utopistico), perché la rinuncia ad una parte della sovranità nazionale in un settore fondante della stessa identità nazionale e statale, quale la Difesa, richiede coraggio, fiducia e lungimiranza.



Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica
64^a Assemblea Generale Ordinaria
10 maggio 2014



Alle ore 9.30, presso la Casa dell'Aviatore in Roma ha avuto inizio la 64^a Assemblea Generale Ordinaria dei Soci dell'ANUA per dibattere sui seguenti argomenti all'OdG:

- a. nomina e insediamento del Presidente, del Segretario dell'Assemblea;
- b. relazione del Presidente Nazionale;
- c. discussione e delibera sulla relazione del Presidente Nazionale;
- d. relazione del Presidente del Collegio Sindacale;
- e. illustrazione del Conto Economico consuntivo 2013 e preventivo 2014;
- f. quota sociale;
- g. varie ed eventuali;



2. Il Presidente Nazionale, Generale S.A. Mario Majorani, dopo aver rivolto un caloroso indirizzo di benvenuto ai presenti, con riferimento al primo argomento all'OdG, propone, quale Presidente dell'Assemblea, il Gen. S.A. Giovanni Tricomi e, quale Segretario, il Gen. Br. Giuliano Giannone.

L'Assemblea approva all'unanimità.



Lo stesso giorno, con inizio alle ore 8.30, si era riunito in seconda convocazione, presso la medesima sede, il Consiglio Direttivo Nazionale dell'ANUA, per una opportuna ricognizione sugli argomenti dell'Assemblea. E' stata anche prospettata una procedura straordinaria, da portare in delibera dell'Assemblea, per assicurare la funzione di Segretario Generale pro tempore a Socio volontario nell'impossibilità di assegnare l'incarico a un Consigliere come da norma di statuto. Sono stati altresì presi in esame: -la modifica delle condizioni di appartenenza ai "Soci e Dame d'Onore"; -l'obbligo fiscale delle Sezioni di fornire il rendiconto contabile dell'impiego dei versamenti ricevuti dalla Presidenza.

Con riserva di comunicare alle Sezioni territoriali i dettagli degli argomenti sviluppati, si riporta di seguito il resoconto dell'Assemblea Generale.

PRESENTI:

Consiglieri: Gen. SA Mario Majorani (Presidente Nazionale), Gen. D.A. Arturo Zandonà (Vice Presidente Nazionale), Magg. Cesare d'Ippolito (Segretario Generale), Gen. Sq. Mario Tancredi (Dir. Resp. de "Il Corriere dell'Aviatore"), Gen. Isp. Capo Antonio Tricarico, Gen. Isp. Angelo Pagliuca, (Direttore del Cento Studi), Gen. Isp. Gaetano Zaffiro, Magg. Aldo Marturano (Presidente della Sezione di Taranto), Gen. Br. Giuliano Giannone, Br. Gen. Giuseppe Lenzi.

Collegio Sindacale: Br. Gen. Norberto Vassalli de Duchenhause (Presidente), Col. Nicola Barbato, Dott. Antonino Di Vincenzo.

ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA

Il Gen. Tricomi, dopo aver ringraziato il Presidente Nazionale e i componenti dell'Assemblea per il compito conferitogli, dà lettura degli argomenti in agenda e chiede se vi sono argomenti da proporre nella trattazione delle Varie ed eventuali, in ordine alle quali due Soci si iscrivono a parlare.

Aprire quindi il dibattito con il secondo punto all'OdG, invitando il Presidente ANUA ad esporre la sua Relazione.

Il Gen. Majorani, dopo aver rivolto un doveroso saluto alla Delegata Nazionale delle Dame d'Onore e ai Soci Onorari, ringrazia tutti i membri del Consiglio Direttivo, senza tralasciare i Sindaci e i Provirari e il Presidente della Sezione di Roma, sottolineando anche la disponibilità dimostrata dal Vice Presidente Nazionale, dal Direttore del Corriere dell'Aviatore e dal Direttore del Centro Studi, nonché del Col. Bove e del Magg. Fabbri. Attribuisce una menzione particolare al Seg. Gen. d'Ippolito che, con la sua competenza, offre all'Associazione il massimo delle aspettative dei Soci.

Passando a trattare l'attività svolta, ritiene doveroso citare:

- Il Convegno sulla realtà dell'ANUA nel contesto associativo militare e aeronautico, con una brillante "Lectio" della Prof. Isastia e un'interessante esposizione del Gen. C.A. Buscemi, Presidente di ASSOARMA;
- il 4° Convegno delle problematiche pensionistiche, che ha registrato un'adesione assai rilevante con l'iscrizione di una trentina di nuovi Soci.

Dopo aver ricordato l'istituzione dei Gruppi di Progetto, cita anche l'attività che con il Socio Di Vincenzo si sta portando avanti per il Residence della 4ª età, in merito al quale si prevede, nel prossimo autunno, l'organizzazione di un seminario per dimostrare la validità del progetto. Si sta anche seguendo la possibilità di realizzare cooperative di abitazioni per militari. Aggiunge poi che si augura di poter proseguire la trattazione dell'importante tematica avviata con grande impegno relativamente al caso Ustica, della quale è stato fornito ampio resoconto sul Corriere dell'Aviatore.

Fa quindi riferimento agli eventi sociali che hanno contraddistinto il Sodalizio: il "Terzo mercoledì di ogni mese", l'attività finalizzata a "sinergizzare" le varie Associazioni che si riferiscono all'Aeronautica Militare, che è stata apprezzata dal Capo di SMA, il quale ha assicurato la sua disponibilità all'iniziativa.

Nel prosieguo fa presente che il questionario inviato dal Segretario Generale a tutti i Soci nel quale sono indicate le attività di loro possibile interesse, è attentamente seguito dalla Presidenza ANUA perché ne stimola la vitalità.

Continua con l'esprimere a nome dell'Assemblea il plauso per il Gen. Tancredi, per quanto sta facendo per il successo che riscuote il Corriere dell'Aviatore, e per l'operato del Gen. Pagliuca nel contesto del Centro Studi.

Cita la problematica della Fusione fredda, per la quale il Capo di SMA ha conferito mandato al Centro Studi Pratica di Mare al fine di portare avanti delle attività coordinate su questo progetto.

Fa poi riferimento al Bollettino di informazione, importante veicolo divulgativo trasmesso via e-mail, per portare tempestivamente a conoscenza dei Soci le notizie di possibile interesse.

Per quanto attiene alle attività in essere, cita il Corso di Bridge che si svolge alla Casa dell'Aviatore, e segnala che una delle novità registrate nell'ultimo anno è costituita dall'incontro previsto ogni martedì presso la sede della Presidenza, occasione per ogni Socio di intervenire per presentare suggerimenti e osservazioni.

Seguono alcuni interventi, che si riferiscono, in particolare:

- all'opportunità o meno di chiedere ai Soci Onorari un contributo economico. In merito, il Consigliere Tricarico esprime parere contrario, specificamente per le personalità di un certo rilievo, in quanto tali Soci sarebbero chiamati ad offrire all'Associazione il concorso della loro professionalità. Su questo concetto concorda il Consigliere Marturano, indicando come si sta comportando con la Sezione di Taranto, di cui è Presidente. La replica del Gen. Majorani è rivolta a specificare la procedura che viene seguita per la nomina dei Soci Onorari con il preventivo assenso dell'interessato;
- alle indicazioni fornite dal Gen. Lucchese in tema di sinergie con le altre Associazioni aeronautiche per i contributi da fornire alla Forza Armata, con particolare riguardo alla problematica della condizione militare, che ritiene sia attualmente alquanto mortificata;
- alla proposta del Socio Masoero (Sez. di Milano) di far Soci ANUA gli Aspiranti del 3° Anno dell'Accademia Aeronautica, esentandoli per i primi 12 mesi dal pagamento della quota. Ciò, potrebbe dar luogo ad certo incremento della base societaria;
- alla segnalazione del Dott. Di Vincenzo relativamente all'encomiabile iniziativa svolta a Napoli dal Gen. Lenzi: convegno sulle procedure di immediato intervento per evitare il soffocamento dei bambini, iniziativa a suo avviso da riprendere anche a Roma con appositi convegni analoghi per salvaguardare appropriatamente molte vite infantili.
- alla conseguente risposta del Cons. Lenzi, tesa a confermare la disponibilità dell'equipe da lui coordinata. Con l'occasione, il Gen. Lenzi rinnova la richiesta di accelerare le procedure per il tesseramento dei nuovi Soci, incentivando così il proselitismo, suggerendo di dotare i Presidenti di Sezione di tessere pre-firmate dal Presidente Nazionale.
- Il Gen. Majorani, preso atto del pieno consenso immediatamente espresso dall'Assemblea, accoglie la proposta formulata dal Cons. Lenzi.

L'Assemblea Generale, preso anche atto delle osservazioni e delle proposte formulate nei vari interventi, approva all'unanimità la relazione del Presidente Nazionale, esprimendo al riguardo il suo convinto apprezzamento.

Il Gen. Tricomi dà la parola al Presidente del Collegio dei Sindaci, il quale informa dettagliatamente l'Assemblea dei controlli effettuati, il cui esito ha fatto rilevare la piena conformità delle voci del consuntivo alle risultanze delle scritture contabili.

Per quel che attiene al bilancio preventivo 2014, dichiara che il Collegio lo valuta in linea e coerente per "economia" con l'esperienza del consuntivo. Ciò in quanto per effetto della tendenza ad un contenimento delle spese si è provveduto a soddisfare le istanze e le aspettative connesse con le finalità dell'Associazione.

Esprime, pertanto, il parere favorevole del Collegio all'approvazione del rendiconto consuntivo 2013 e di previsione 2014, rinviando a più particolareggiate considerazioni a quanto riportato nel relativo verbale.

Interviene il Vice Presidente Gen. Zandonà per segnalare che lo Statuto dell'ANUA prevede soltanto Soci effettivi per le cariche sociali. Essendo però sentita l'esigenza di far coprire cariche che richiedono particolari competenze tecniche a Soci non effettivi ma di provata competenza professionale, (si fa in proposito riferimento al Dott. Di Vincenzo quale membro del Collegio Sindacale) nell'Assemblea del 2012 era stata configurata una variante in tal

senso. Questa tuttavia recentemente risulta non approvata dallo Stato Maggiore Aeronautica, anche in riferimento a un D.M. del 1982 e a quanto disposto dal Codice militare che per le Associazioni prevede soltanto Soci che siano Ufficiali in congedo. In presenza di siffatta situazione, aggiunge il Gen. Zandonà, la Presidenza Nazionale ha ritenuto di dover ritirare la variante di cui trattasi. Suggerisce quindi di ritenere valida l'attività fin qui svolta dal Collegio, tenendo provvisoriamente in sospeso la carica del Dott. Di Vincenzo.

Programmazione attività ANUA

2° semestre 2014

21 luglio - 31 agosto:

chiusura estiva

18 settembre:

alla Casa dell'Aviatore

17.30 spettacolo teatrale e cena sociale

27 - 28 settembre:

Memorial

Gen. B.A. Dario d'Ippolito

(torneo di tennis

sponsorizzato dal Capo SMA)

30 settembre:

conferenza del Gen. Camporini

presso la sez. di Latina

15 ottobre:

pranzo sociale presso la Casa dell'Aviatore

18 - 21 ottobre:

viaggio per visita alla Ville Venete

12 - 15 novembre:

viaggio a Capri

19 novembre:

pranzo sociale presso la Casa dell'Aviatore

16 dicembre:

11,00 Santa Messa

e alle 13,00 pranzo di Natale

presso la Casa dell'Aviatore

L'Assemblea, preso atto del parere espresso dal Collegio sindacale e sentito anche quanto riferito dal Segretario Generale in tema di bilanci approva all'unanimità:

- il Conto Economico consuntivo dell'esercizio 2013 e del preventivo per l'anno 2014;

- i provvedimenti adottati dalla Presidenza Nazionale concernente il ritiro della variante allo Statuto a suo tempo deliberata e le relative misure che ne derivano.

Dovendosi lasciare libera la Sala riunioni entro le 12.30 (come in effetti è avvenuto) per altre esigenze della Casa dell'Aviatore, non è stato possibile procedere alla trattazione di ulteriori argomenti in agenda.

Le Sezioni ANUA



BRESCIA - Pres. Vanni Scacco

Via Livorno 7 - 25125 (BS)

Tel. 3779539324 (vanniscacco@tin.it)

CAGLIARI - Pres. Santo Vittorio Rossi

Via Palestro 31 - 09011 Calafetta (CG)

Tel. 070 400311 (sanvitt.rossi41@gmail.com)

CATANIA - Pres. Luigi Barzagli

Via Antonio Gramsci 62 - 95030 Gravina di Catania (CT)

Cell. 330 833 165 (lbarzag@tin.it)

FOGGIA - Pres. Leonardo Colonnello

Via Fiume 42 - 71121 (FG)

Tel. 0881 723072 (leonardocolonnello@libero.it)

LATINA - Pres. Antonio Pompeo Muccitelli

Via Picasso 13 - 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

Corso Umberto Primo 100 - 35122 (PD)

Tel. 049 8722618

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 (aldo.marturano@libero.it)

TORINO - Pres. Domenico Boschini

Via Duc.ssa 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@assoaeronauticavi.com)

Cambio al vertice della Sicurezza Volo dell'A.M.

Giovedì 22 Maggio, presso la Sala degli Eroi di Palazzo Aeronautica, a Roma, si è svolta la cerimonia del passaggio di consegne al vertice dell'Ispettorato per la Sicurezza del Volo (I.S.V.) e dell'Istituto Superiore per la Sicurezza del Volo (I.S.S.V.), tra il Generale di Brigata Aerea Amedeo Magnani, Ispettore uscente, e il Generale di Brigata Aerea Eugenio Lupinacci, subentrante. La cerimonia è stata presenziata dal **Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa**.

Il Generale Magnani lascia l'incarico di Ispettore per la Sicurezza del Volo e Presidente dell'Istituto Superiore per la Sicurezza del Volo per assumere quello di Addetto per la Difesa e per l'Aeronautica presso la sede di Vienna (Austria) e di Military Advisor presso l'Organization for Security and Co-operation in Europe (OSCE).

Nel suo intervento di commiato, dopo aver evidenziato i principi cardine nell'ambito della cultura della sicurezza del volo, identificandoli in trasparenza, prevenzione e comunicazione, ha sottolineato quanto sia nobile l'incarico che si accinge a lasciare "perché offre il privilegio di salvare vite umane". In relazione al principio di trasparenza, il Generale Magnani ha evidenziato di non aver ancora conosciuto piloti che non hanno mai sbagliato nella loro vita, ma che c'è chi lo racconta facendo un piccolo atto di umiltà e chi ancora non ha trovato il coraggio di farlo. Ha tenuto a ringraziare, inoltre, il Presidente dell'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo e il Direttore Generale dell'Aero Club d'Italia, presenti alla cerimonia, per la proficua collaborazione ed i risultati raggiunti nel campo dell'aviazione civile.

Il Generale Lupinacci, dopo aver ringraziato il Capo di Stato Maggiore per il prestigioso incarico affidatogli, ha invitato il personale dell'Ispettorato a proseguire sulla strada già intrapresa con lo stesso entusiasmo già dimostrato.

Il Capo di Stato Maggiore, salutati gli ospiti intervenuti, ha sottolineato l'importanza della collaborazione con le organizzazioni civili che operano nell'ambito del settore aeronautico e con le altre Forze Armate e Corpi armati dello Stato che impiegano il mezzo aereo, ponendo l'accento sulla particolare attenzione dell'A.M. al settore del Volo da Diporto e Sportivo e dell'Aviazione Generale; ha, inoltre, sottolineato la centralità della sicurezza del volo come risorsa fondamentale per tutti coloro che utilizzano lo spazio aereo e l'alta qualità dei corsi di formazione svolti dall'Istituto Superiore per la Sicurezza del Volo.

Il Generale di Brigata Aerea Eugenio Lupinacci nasce nel 1960 a Bellano in provincia di Lecco e vissuto a Caorle (VE) e Verona. È entrato in aeronautica nel 1979 con il corso Vulcano 3° dopo aver ottenuto la maturità scientifica. Brevettato pilota di aeroplano nel 1979 e pilota militare nel 1983, è stato assegnato al 21° gruppo del 53° Stormo cac-

cia nel 1984 sul velivolo F-104S, ove ha ricoperto gli incarichi di comandante della 386^a squadriglia e capo del nucleo intelligence. Nel 1988 è stato trasferito al Reparto Sperimentale di Volo, dove negli anni ha ricoperto gli incarichi di comandante della 535^a squadriglia, capo sezione operazioni, capo servizio prove, comandante del 311°



gruppo volo e capo ufficio operazioni del reparto. Nel 1997 ha assunto l'incarico di aiutante di volo e capo della segreteria particolare del Capo di S.M.A. e, dal 1999, ha svolto presso l'Ispettorato per la Sicurezza del Volo gli incarichi di Capo del 1° Ufficio Prevenzione e del 2° Ufficio Investigazione. Transitato al Comando Logistico nel 2001, è stato capo dell'Ufficio Supporto Logistico Integrato e, dopo aver comandato il Reparto Sperimentale di Volo dal 2004 al 2006, è stato successivamente assegnato allo Stato Maggiore del Comando Logistico come capo del 1° Ufficio Piani e Programmi. Nel 2008 è transitato al 6° Reparto Affari Economici e Finanziari dello SMA, prima come Vice Capo Reparto e poi, dal febbraio 2009, in qualità di Capo Reparto. Nell'anno 2010 è stato assunto in forza presso lo SMD come vice capo dell'UGPPB, passando poi al COI, nel luglio

2011, per assumere l'incarico di Capo Reparto Piani e Addestramento e Capo di Stato Maggiore dell'Operational Headquarters dell'Unione Europea. Nel secondo semestre del 2013 ha assunto l'incarico di Capo Ufficio Generale per l'Innovazione Manageriale, incarico che tutt'ora ricopre. Nel corso degli anni ha svolto il corso normale e superiore della S.G.A., il 3° corso I.S.S.M.I, il Nato Defense College, il Corso di sicurezza del volo, il Defence Resource Management Senior Course presso la Naval Postgraduate School di Monterey in California nonché il corso presso l'Istituto di Alti Studi per la Difesa. Brevettato pilota collaudatore sperimentatore presso l'Empire Test Pilots School di Boscombe Down in Gran Bretagna, il Gen. Lupinacci ha all'attivo più di 3500 ore di volo su circa 40 diversi aeroplani ed elicotteri.

L'Ispettorato per la Sicurezza del Volo è stato costituito nel 1991. La missione dell'Ispettorato è quella di studiare i problemi connessi alla sicurezza volo e di emanare direttive concernenti la prevenzione, l'investigazione e gli aspetti giuridici degli incidenti di aeromobili militari. L'Istituto Superiore per la Sicurezza del Volo, istituito nel 1995, dipende direttamente dal Capo di SMA ed è presieduto dall'Ispettore per la Sicurezza del Volo, presidente anche della commissione interministeriale per la sicurezza del volo. L'istituto è costituito dall'ufficio formazione e divulgazione, articolato a sua volta nelle sezioni "formazione e corsi" e "rivista sicurezza del volo". L'istituto assicura la formazione del personale militare ed appartenente ai corpi dello stato che opera nel settore della sicurezza del volo a livello nazionale. Svolge, altresì, attività editoriali finalizzate a promuovere la cultura della "sicurezza del volo" attraverso la pubblicazione della **rivista sicurezza del volo**.

Doppio avvicendamento al vertice del Commissariato

Giovedì 22 maggio, presso la Sala Madonna di Loreto del Palazzo Aeronautica in Roma, si è tenuta la doppia cerimonia di passaggio di consegne nei due incarichi apicali del Commissariato; la non usuale coincidenza temporale delle due cerimonie si è avuta in quanto il Generale Ispettore Arnaldo D’Orazio ha contestualmente lasciato l’incarico di Capo del Servizio di Commissariato ed Amministrazione, ceduto al Brigadier Generale Bernardo Gallo, ed ha assunto quello di Capo del Corpo, in sostituzione del Generale Ispettore Capo Claudio Manna.

Le due cerimonie, a cui hanno partecipato Autorità di tutte le Forze Armate, i precedenti Capi del Corpo, nonché una rappresentanza del personale del Corpo di Commissariato e del Servizio di Commissariato ed Amministrazione, si sono svolte in successione alla presenza prima del Comandante Logistico, Generale di Squadra Aerea Gabriele Salvestrone (foto in basso), e quindi del Capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa.

Nella prima parte della cerimonia, il Generale D’Orazio ha ricordato le attività più importanti dei suoi tre anni di azione di comando, ringraziando tutto il personale per l’efficace ed incondizionata collaborazione prestata, che hanno permesso di garantire la continuità di funzionamento delle Direzioni di Commissariato e di Amministrazione, pur in presenza di radicali trasformazioni. La creazione di un “polo commissariale” su Guidonia con la concentrazione dei materiali sul Magazzino Centrale ed il trasferimento della Direzione di Commissariato, il consolidamento dell’attività stipendiale per l’intero ambito ministeriale, nonché l’accreciuta qualificazione ed accentramento delle attività finanziarie e contrattuali, hanno rappresentato un risultato ragguardevole e forse insperato. A ciò va aggiunto l’impegno profuso nella docenza e nell’organizzazione e partecipazione a numerosi seminari e convegni, spesso in collaborazione con prestigiosi Istituti Universitari. Risultati importanti, conseguiti grazie all’passionato lavoro di tutto il personale del Servizio, ed anche per la fiducia ed il sostegno dei Comandanti Logistici, il Generale Lodovisi ed il Generale Salvestrone. Ha quindi augurato al Generale Gallo, amico di vecchia data e brillante collega, ogni concreto successo e soddisfazione da poter godere *“nell’unico modo veramente gratificante: con il personale del Servizio e del CRA AM”*.

Il Generale Gallo, che mantiene gli incarichi di Vice Capo Ufficio Generale e di Capo dell’Ufficio di Coordinamento Generale del Centro di Responsabilità Amministrativa dell’Aeronautica Militare,

ha espresso la propria gratitudine al Capo di Stato Maggiore ed al Comandante Logistico per l’importante incarico affidatogli ed al Generale Manna per la fiducia e la disponibilità sempre dimostrata,

rivolgendo al Generale D’Orazio, con cui esiste una consolidata amicizia e una protratta e stretta collaborazione, un sentito augurio di buon lavoro nel nuovo, prestigioso incarico. Dopo aver espresso il proprio apprezzamento per il quotidiano supporto fornito dal personale del Servizio, di cui ha potuto avere diretto riscontro in questi mesi, il Generale Gallo ha ricordato l’importanza dell’attività assicurata dal Servizio, la logistica finalizzata al supporto dell’attività umana, vera ed antichissima ragion d’essere del Commissariato, evidenziando come la sfida rappresentata dal continuare ad assicurare il livello necessario di tale supporto nell’attuale contesto di forte e persistente crisi finanziaria vada affrontata con il massimo impegno di tutti, conservando e curando lo spirito di corpo per essere una squadra affiatata e compatta. Il Generale Salvestrone ha chiuso la prima parte della cerimonia con il sincero ringraziamento al Generale D’Orazio per i brillanti traguardi conseguiti alla guida del Servizio di Commissariato e di Amministrazione e con l’affermazione della massima fiducia nel Generale Gallo per il conseguimento degli importanti traguardi ancora da raggiungere.

Il Generale Manna ha aperto la seconda parte con il suo intervento, incentrato inizialmente sulla propria storia personale, coincidente *“con frammenti di storia aeronautica”* a partire dal 1974: un lungo e splendido percorso, caratterizzato da una lunga presenza nell’area interforze, ma sempre con sentimenti di orgoglio ed appartenenza alla Forza Armata. Giunto al termine di questo percorso, il Generale Manna ha voluto rivolgere un sincero ringraziamento a tutti coloro che hanno il privilegio e l’onore di prestare servizio nella Forza Armata e per la Forza Armata. Ha riaffermato il valore basilare del Commissariato, *“la cura dell’uomo in armi”*. In tale contesto, il Capo del Corpo deve essere un preciso punto di riferimento, etico e

professionale, che assicuri l’armonia, l’unità e l’identità del Commissariato, affinché questo operi, come fa, nell’interesse superiore della Forza Armata e delle Istituzioni, con la capacità di pilotare la trasformazione e di evolversi *“per valorizzare al meglio le qualità possedute che dovranno essere al passo con i tempi”*. Ha quindi concluso con un deferente ricordo dei caduti, il ringraziamento a tutti, l’augurio dei migliori successi al Generale D’Orazio, prendendo spunto da San Paolo: *“Ho combattuto il buon combattimento, ho terminato la corsa, ho mantenuto la fede”*.





Il Generale D'Orazio ha, quindi, ripreso la parola, ringraziando il Capo di Stato Maggiore per la fiducia accordatagli ed assicurandogli il massimo impegno, quale consulente e diretto collaboratore, nelle delicate attività relative al reclutamento, alla formazione ed all'impiego del personale del Corpo, citando al riguardo l'aforisma di Norman Augustine: "la motivazione vincerà quasi sempre sul semplice talento". Consapevole dell'importanza del compito affidatogli e dell'eredità di ricche tradizioni proveniente dai predecessori, forte dell'esperienza professionale sia in ambito interforze che in Forza Armata, non ultimo l'incarico di Capo del servizio di Commissariato ed Amministrazione, il Generale D'Orazio ha ribadito l'importanza dei punti di riferimento etici e professionali affinché il Corpo possa esprimersi come organismo efficiente

te e vitale, i cui componenti devono essere entusiasti ed orgogliosi di appartenervi. In tale prospettiva si è rivolto a tutto il Corpo, con un particolare augurio ai Capi dei servizi amministrativi ed un sentito saluto ai precedenti Capi del Corpo, in particolare al Generale Manna.

La cerimonia si è conclusa con l'intervento del Capo di SMA. Il Generale Preziosa ha evidenziato il valore e l'importanza del contributo essenziale ed insostituibile del Commissariato, per la vita stessa dell'Aeronautica Militare e, più in generale, di tutte le Forze Armate. Ha quindi ricordato le proprie esperienze condivise anzitutto nel campo finanziario, sottolineando come questa attività sia necessariamente aperta alla prospettiva interforze, ed ha espresso la propria convinta fiducia sul raggiungimento dei futuri obiettivi da parte del Corpo di Commissariato, richiamando a sua volta le parole di San Paolo sulla fede e su quanto essa sia importante, soprattutto in momenti complessi, come quello attuale, segnato da estese e profonde trasformazioni. Il Generale Preziosa ha terminato il suo intervento ringraziando il Generale Manna per il proficuo operato svolto nel suo periodo di comando ed augurando al Generale D'Orazio i migliori successi alla guida del Corpo di Commissariato.

Il Generale De Ponti nuovo Vice Direttore EAG



Lunedì 19 maggio, nel corso di una sobria cerimonia tenutasi presso il Quartier Generale dello European Air Group di High Wycombe (UK), il Generale di Brigata Aerea Giacomo De Ponti ha assunto l'incarico di Vice Direttore EAG, in sostituzione del Brigadier Generale spagnolo Miguel Villarroya.

Nel corso dell'evento, il Direttore EAG, Air Chief Marshal Sir Andrew Pulford, ha ringraziato il generale Villarroya per il servizio prestato nei due anni di comando, un periodo nel quale l'EAG si è confermata un'organizzazione rilevante per le sette Nazioni partecipanti (Belgio, Francia, Germania, Italia, Olanda, Spagna e Regno Unito). L'obiettivo dell'EAG è proprio quello di accrescere le capacità operative delle forze aeree aderenti nel perseguire interessi comuni, primariamente attraverso meccanismi che migliorino l'interoperabilità a livello tattico ed operativo.

Il generale De Ponti è un pilota militare esperto con lunga esperienza nel settore del Combat SAR (Search & Rescue) e delle Special Operations. Prima di dirigere l'USAM (Ufficio per lo Spazio

Aereo e la Meteorologia), suo ultimo incarico in ordine di tempo, ha prestato servizio presso il 3° Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica, e ancor prima ha ricoperto la carica di Addetto per la Difesa e per l'Aeronautica presso l'Ambasciata italiana a Praga.

SMA - Cap. Stefano Testa

Inaugurata la Scuola CAE Multicrew



Venerdì 30 maggio, alla presenza del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa, si è svolta la cerimonia d'inaugurazione della Scuola Centro Addestramento Equipaggi (CAE) Multicrew di Pratica di Mare (RM) che, di fatto, diventa la scuola di volo per i piloti destinati alle linee di supporto dell'Aeronautica Militare e degli altri dicasteri nazionali e internazionali.

Il Colonnello Massimiliano Macioce, Comandante della Scuola CAE Multicrew, nel corso del suo intervento ne ha sottolineato la

missione: "Educare e istruire piloti militari ai quali affidare i velivoli, gli uomini e le donne, destinati alle missioni di trasporto operativo, di evacuazione medica, di trasporto sanitario d'urgenza, di ricerca e soccorso, di trasporto delle più alte cariche dello Stato, ivi compresi i voli a favore della Protezione Civile", obiettivo che sarà perseguito con tenacia nell'ottica di "diventare la migliore scuola di volo europea nella formazione e addestramento di piloti destinati ai velivoli multi crew".

Il Generale Preziosa, dopo aver ringraziato le Autorità intervenute, ha dichiarato: "oggi è un giorno di festa per l'Aeronautica Militare perché nasce qualcosa di nuovo, frutto della trasformazione continua che è parte della nostra vita, [...] un brevetto di eccellenza che non riguarda solo l'Aeronautica Militare ma anche le altre Forze Armate e Corpi Armati dello Stato. I brevetti militari sono stati rivisti tutti, abbiamo settorizzato i tre brevetti per le tre linee principali, per avere tre brevetti di eccellenza: velivoli a getto, velivoli da trasporto ed elicotteri. [...] Questa settorizzazione costituirà un valore aggiunto per il nostro Paese" nell'ottica dell'internazionalizzazione di questo centro di eccellenza così come avvenuto per Lecce, che oggi "è la scuola più gettonata dai Paesi europei e da quelli del Golfo".

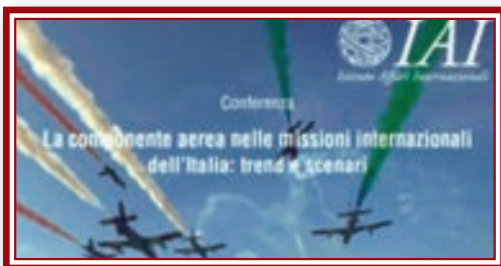
Il Capo di SMA, infine, ha ricordato che "qui si conseguirà il brevetto militare, che prima di essere un brevetto militare è anche civile, il cielo infatti è unico e viene condiviso da tutti e le regole sono uniche".

La Scuola Centro Addestramento Equipaggi (CAE) Multicrew opera attualmente sui velivoli P180 Avanti I ed è dotata di un avanzato sistema di simulazione tipo "Alsim ALX" in grado di simulare sia velivoli plurimotori turboJet che turboProp e riproducendo tutti i sistemi di navigazione dei velivoli plurimotori Generic Twin Pistone Engine e Generic Twin Turbofan jet, scenari realistici, nonché problematiche tecnico operative, tutte le condizioni metereologiche e le particolari operazioni di avvicinamento ai più importanti scali mondiali, riprodotti fedelmente, con aggiornamento continuo del database. La scuola svolge corsi per l'addestramento avanzato su velivoli plurimotore al fine del conseguimento del brevetto di pilota militare (BPM), cura l'addestramento basico del personale neo assegnato reimpiegato alle linee Multi Crew, assicurando la standardizzazione dell'addestramento delle varie linee operative, ed effettua corsi per il conseguimento delle qualifiche riconosciute dall'autorità civile competente (ENAC), garantendo che tutti i piloti che vengono qualificati possano operare al massimo delle conoscenze tecnico professionali approvate anche dalle istituzioni civili (EASA/ENAC).

SMA - Cap. Marco Bevilacqua



La componente aerea nelle mix internazionali



In occasione della conferenza tenutasi martedì 13 maggio 2014 presso lo I.A.I. (Istituto Affari Internazionali) di Roma, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa, ha chiaramente dichiarato che il numero degli F35 sarà stabilito sulla base dei criteri che saranno delineati dal Libro Bianco della Difesa.

Nel corso del suo intervento ha sviluppato un ragionamento generale nel quale ha sottolineato le ricadute che il progetto può significare anche per le imprese italiane fermo restando che ogni decisione politica spetta all'esecutivo.

Il governo ha affidato al libro bianco una riflessione circa gli scenari, le minacce, i rischi, le alleanze nel prossimo futuro. Solo a valle delle risposte saranno più chiare le esigenze e gli obiettivi circa la difesa e la sicurezza del paese. Il Generale Preziosa, ha evidenziato, tra l'altro, che la collaborazione tra le società Lockheed Martin e Finmeccanica, si è rafforzata con un memorandum concordato tra le parti che esprime la volontà di collaborare per sviluppare e condividere maggiormente le innovative tecnologie di supporto alle moderne piattaforme, come l'F35.

Questa attività altamente tecnologica richiederà il necessario e vitale coinvolgimento delle componenti ingegneristiche delle aziende italiane sia del gruppo Finmeccanica (in particolare Selex ES) che delle altre PMI (Piccole Medie Imprese) italiane. Infine, è importante evidenziare che l'accordo genererà un significativo trasferimento tecnologico e sarà la base per la successiva realizzazione di un "prodotto" che potrebbe, successivamente, essere esportato dalle aziende italiane verso quei Paesi che si doteranno di assetti di ultima generazione. Pertanto, una fase importante per l'avvio di questo progetto sarà quella di studio che il gruppo italiano e quello statunitense stanno definendo di far partire a breve.



Cambio al vertice dell'Air Advisor Team dell'AM



06/06/2014 - Passaggio dello stendardo tra il Colonnello Ivan Mignogna ed il Colonnello Livio Generali, al comando dell'Air Advisory Team, la componente dell'Aeronautica Militare italiana incaricata di sviluppare e consolidare autonome capacità gestionali ed abilità tecnico-professionali della crescente aeronautica afghana.

La cerimonia si è svolta nella base aerea dello **Shindand Air Wing**, polo addestrativo di spicco dell'aeronautica afghana, alla presenza del Comandante del Regional Command West, generale Manlio Scopigno, che ha elogiato l'operato del Colonnello Mignogna e di tutto il personale dell'Air Advisory Team, "unica unità italiana presente in un'area caratterizzata da elevato rischio".

Al Colonnello Generali e ai suoi uomini spetterà il compito di portare a termine la complessa e gratificante opera: il prossimo 31 dicembre infatti, terminerà questa fase ad-

destrativa che, a partire dal novembre 2010, ha visto impegnata l'arma azzurra inizialmente nella formazione dei piloti afghani e, successivamente, di tutte le figure professionali indispensabili per il buon funzionamento di una base aerea.

L'Italian Air Advisory Team è una unità dell'Aeronautica Militare italiana che, dal 2 novembre 2010, opera nell'ambito della Nato Air Training Command - Afghanistan (NATC-A). In particolare, il team dell'Aeronautica Militare Italiana opera presso la base aerea afghana di Shindand, all'interno dell'838th Air Expeditionary Advisory Group (AEAG) delle forze aeree statunitensi che, unitamente agli omologhi gruppi dislocati a Kabul e Kandahar, costituisce la struttura operativa del Comando NATC-A. Gli advisors dell'Aeronautica Militare, unitamente ai partner americani ed ungheresi presenti a Shindand, hanno il compito di sviluppare e consolidare la locale leadership afghana per gestire in autonomia lo Shindand Air Wing (SAW), ovvero l'unità dell'Afghan Air Force (AAF) designata quale polo addestrativo di spicco dell'intera aeronautica afghana. Nello specifico, il personale italiano, 35 Ufficiali, Sottufficiali e Graduati "advisor" provenienti da diversi Reparti dell'Aeronautica Militare, svolge attività di advising finalizzata allo sviluppo di autonome capacità gestionali ed abilità tecnico-professionali in tutti i settori tipici di uno Stormo di volo o di Unità addestrativa: operazioni aeree, logistica, gestione amministrativa e finanziaria, gestione delle infrastrutture, telecomunicazioni ed informatica, previsioni meteorologiche, firefighting, force protection, maintenance, food service, billeting, medical clinic.

Regional Command West - Afghanistan - Ten. Col. Marco Mele



Raduno dei Corsi Borea a Firenze



23-25 maggio - Si è svolto a Firenze, presso l'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche (ISMA), il raduno dei Corsi Borea dell'Accademia Aeronautica. L'evento, organizzato dai Capitani del corso Borea V, Stefano De Nitto e Marco Della Femina, in servizio presso l'Istituto fiorentino, ha visto la numerosa partecipazione di Ufficiali appartenenti alle diverse generazioni che continuano a tramandarsi i valori e le tradizioni racchiuse nello storico motto "Borea, Boream Devince".

I radunisti, accompagnati dalle famiglie che da sempre impreziosiscono il gioioso evento, sono stati accolti dal Comandante dell'ISMA, Generale di Divisione Aerea Gian Franco Camperi, il quale è stato ringraziato per l'opportunità concessa e per la condivisa partecipazione agli eventi più sentiti del weekend fiorentino.

La Santa Messa, celebrata nella Cappella Militare dell'ISMA, ha rappresentato un momento estremamente significativo ed in cui i Corsi Borea hanno ricordato i propri

colleghi scomparsi: il Cappellano militare, Don Pasquale Didonna ha ribadito come tali "momenti di ricordo, amicizia e condivisione aiutano ad affrontare con vigore i diversi momenti della vita, quelli di gioia e spensieratezza ma anche quelli più difficili".

Al termine della funzione il Comandante dell'ISMA ed i rappresentanti dei Corsi Borea hanno deposto una corona al monumento ai Caduti con gli Onori di un picchetto armato di allievi della Scuola Militare Aeronautica, comandato dal Capitano Antonia Turco. I partecipanti hanno poi effettuato una visita guidata del museo degli Uffizi ed apprezzato i tanti beni storici ed architettonici del ricco polo museale della città di Firenze.

I corsi Borea hanno avuto origine nel 1924 e si sono succeduti nel 1944, 1963, 1982 e 2001.

I.S.M.A. Cap. Lanzilli Andrea



200° Annuale di Fondazione dell'Arma dei Carabinieri

La sera del 5 giugno, a Roma in Piazza di Siena, ha avuto luogo la cerimonia solenne di celebrazione del 200° Annuale di Fondazione dell'Arma, alla presenza del Presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, dei Presidenti del Senato, Sen. Pietro Grasso e della Camera, On. Laura Boldrini del Presidente del Consiglio dei Ministri, Dott. Matteo Renzi, del Ministro dell'Interno On. Angelino Alfano e del Ministro della Difesa, Sen. Roberta Pinotti, accompagnato dal Capo di Stato Maggiore della Difesa, Ammiraglio Luigi Binelli Mantelli, e dal Comandante Generale dell'Arma dei Carabinieri Leonardo Gallitelli.

Davanti allo schieramento dei Reggimenti di formazione rappresentativi di tutte le componenti dell'Arma, sono stati resi gli Onori al Presidente della Repubblica e, dopo gli interventi del Ministro della Difesa e del Capo dello Stato sono state consegnate le "Ri-compense" ai Carabinieri maggiormente distintisi nelle attività di servizio. A chiudere la cerimonia lo Storico Carosello Equestre per rievocare la gloriosa "Carica di Pastrengo" del 1848.



La fondazione del corpo fu ideata a Cagliari nel giugno 1814 da Vittorio Emanuele I di Savoia, re di Sardegna, concretizzatasi il 13 luglio 1814, una volta rientrato a Torino, con la promulgazione delle Regie Patenti, allo scopo di fornire al Regno un corpo di polizia simile a quello francese della *Gendarmerie*. Il loro primo generale fu Giuseppe Thaon di Revel, chiamato a ricoprire la più alta carica dei carabinieri il 13 agosto dello stesso anno della loro creazione. Il loro nome deriva dall'arma che ogni carabiniere aveva in dotazione: la carabina. I colori del pennacchio (lo scarlatto e il turchino) sono stati scelti il 25 giugno 1833 dal re Carlo Alberto, al quale successivamente i Carabinieri salvarono la vita durante la battaglia di Pastrengo. I compiti di polizia in quel periodo erano svolti dai *Dragoni di Sardegna*, corpo creato nel 1726 e composto da volontari, mentre parallelamente andava sviluppandosi il progetto di un apposito Corpo delle Guardie di Pubblica Sicurezza. Dopo l'occupazione di Torino da parte dei soldati francesi, alla fine del XVIII secolo, quando questi lasciarono il campo alla famiglia Savoia, con la legge reale del 13 luglio 1814 ("Regie Patenti"), fu istituito il Corpo dei *Reali Carabinieri*, al quale vennero via via assegnate crescenti funzioni di polizia. Essi raccoglievano l'eredità dei *Reali Cavalleggeri* che, a loro volta discendendo dal corpo dei *Cacciatori Reali* (poi riuniti nel Corpo dei *Moschettieri di Sardegna*), avevano maturato ragioni d'onore nella lotta al brigantaggio in Sardegna. Da un punto di vista militare, si trattava di un corpo di fanteria leggera, e dunque più elitario rispetto a un corpo di fanteria di linea; il primo personale arruolato fu infatti selezionato nell'eccellenza dei reparti piemontesi e per molto tempo restò un corpo d'élite (si pensi, ad esempio, che tutti i Carabinieri dovevano saper leggere e scrivere, capacità al tempo davvero minoritarie). L'arma tipica era ovviamente la carabina, ancora utilizzata fino ad alcuni anni fa esclusivamente nelle cerimonie, e ultimamente sostituita anche in queste circostanze dal più moderno fucile d'assalto Beretta AR 70/90. I Carabinieri divennero "Arma" l'8 maggio 1861, raggiungendo il rango delle suddivisioni principali del Regio Esercito, quali fanteria, artiglieria, cavalleria, anzi, poiché venne definito che i Carabinieri erano la prima Arma dell'Esercito, divennero "l'Arma" per antonomasia.

D-day - 6 giugno; celebrazioni dello Sbarco in Normandia 70 anni dopo (1944 - 2014)

Il 6 giugno del 1944: è una data impressa nella storia perché quel giorno cominciò la riconquista della libertà per un'Europa sotto il giogo nazifascista. A 70 anni da quel giorno, si ricorda il D-Day, quando sulle coste della Normandia sbarcarono circa 130mila uomini e cominciò una delle più epiche battaglie. A fine luglio, il numero di alleati salì a 1,5 milioni. Alla fine si contarono 37mila vittime tra gli alleati, e 50-60mila morti da parte tedesca. Insieme con i veterani di quel giorno, il 6 giugno 2014 una ventina di capi di stato e governo, fra loro Hollande, Putin, Obama, Merkel, Napolitano e la regina Elisabetta, hanno partecipato alla solenne cerimonia iniziata a Ouistreham, sulla spiaggia di Sword Beach, dove sbarcarono i soldati britannici e francesi. *Le spiagge della Normandia sono state "la testa di ponte della democrazia"* ha detto il presidente americano, Barack Obama, al cimitero di Colleville-sur-Mer, nella commemorazione dei soldati caduti 70 anni fa nello sbarco in Normandia.



Lo sbarco in Normandia (nome in codice **operazione Neptune** parte della più ampia **operazione Overlord**), fu la più grande invasione anfibia della storia, messa in atto dalle forze alleate per aprire un secondo fronte in Europa e invadere così la Germania nazista. Lo sbarco avvenne sulle spiagge della Normandia, nel nord della Francia, alle 6:30 del mattino di martedì 6 giugno 1944, data nota come D-Day. Nelle settimane seguenti le operazioni continuarono con la campagna terrestre (battaglia di Normandia)[2], che ebbe lo sco-

po di rafforzare ed espandere la testa di ponte nella Francia occupata, fino alla liberazione di Parigi (25 agosto) e la ritirata dei tedeschi oltre il fiume Senna (completata il 30 agosto).

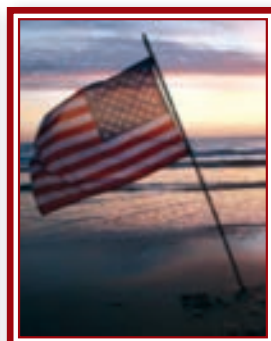
Dopo questa prima fase la strategia alleata prevedeva di sconfiggere completamente le forze tedesche schierate ad ovest, avanzare in profondità per liberare l'Europa occupata e concorrere, in cooperazione con l'Armata Rossa, in avanzata da est, all'invasione della Germania e alla distruzione del Terzo Reich.

Normandia

6 giugno 1944



Un momento dello sbarco



La spiaggia di Omaha Beach

6 giugno 2014



Veterani alle Celebrazioni

A Siracusa il convegno nazionale dell'Associazione Italiana di Medicina Aeronautica e Spaziale

Nel pomeriggio di mercoledì 28 maggio, all'interno del "Salone Borsellino" di Palazzo Vermexio a Siracusa, ha avuto luogo la cerimonia di apertura del XXVII convegno nazionale della Associazione Italiana di Medicina Aeronautica e Spaziale (AIMAS), alla quale hanno presenziato il Prefetto di Siracusa Dott. Armando Gradone, il Questore di Siracusa Dott. Mario Caggegi e molte altre autorità militari e civili della provincia.

L'evento è stato aperto dal Vice-Sindaco di Siracusa Francesco Italia, che ha salutato autorità ed ospiti e dato il benvenuto, a nome della città e dell'amministrazione comunale, ai più di cento medici ed infermieri provenienti da tutta Italia, in buona parte ufficiali e sottufficiali dell'Aeronautica Militare, che parteciperanno ai lavori del convegno.

Ha preso quindi la parola il Generale Ispettore Capo Enrico Tomao, Presidente Nazionale dell'AIMAS, nonché Capo del Corpo Sanitario dell'Aeronautica Militare, il quale dopo i saluti ed i ringraziamenti di rito al sindaco ed alle autorità presenti, ha introdotto la serata elogiando Siracusa per la calorosa e generosa accoglienza, per poi spiegare come la medicina aero-spaziale sia una frontiera della scienza medica, le cui scoperte non restano limitate all'ambiente atmosferico o extra-atmosferico, ma hanno una diretta ricaduta anche nello sviluppo della medicina sociale. Il Generale Tomao ha poi evidenziato come l'AIMAS, per quanto sia una associazione privata, è di fatto una costola dell'Aeronautica Militare, in quanto organizzazione leader a livello nazionale nel settore della medicina aerospaziale.

Proprio in virtù dello stretto legame esistente tra l'associazione e la Forza Armata, il Generale Tomao ha ceduto la parola al Generale di Squadra Aerea Gabriele Salvestroni, comandante del Comando Logistico dell'Aeronautica Militare, il quale dopo aver portato i saluti del Capo di Stato Maggiore, ha sottolineato l'importanza dello sviluppo scientifico nell'ambito della Forza Armata.

Come da programma, la serata ha visto quindi l'intervento di Laura Mancuso D'Arrigo, vedova del noto aviatore e deltaplanista siciliano Angelo D'Arrigo, autore di numerosi record in campo aeronautico,

la quale ha presentato il video "Donne in volo", realizzato in collaborazione con National Geographic, alla quale ha fatto seguito l'intervento di Enrico Ascani, il quale ha offerto all'ampia platea una panoramica dei novantuno anni dell'Aeronautica Militare, attraverso la storia della famiglia Pezzi, alla quale appartenevano alcune figure cardine della Forza Armata dei primordi, tra i quali il pilota Mario Pezzi, autore nel 1938 del record di quota, ancora imbattuto, di 17.083 metri, raggiunto con un velivolo biplano ad elica, evento di grande rilevanza sul piano tecnico e della scienza aero-medica.

Dopo questi due interventi, si è svolta la cerimonia di premiazione dei due premi scientifici intitolati ai Guidoniani, ricercatori della base di Guidonia che tra gli anni Trenta e Quaranta del Novecento furono all'avanguardia nel campo della ricerca aeronautica e spaziale. I premi, di duemila euro ciascuno, sono destinati a giovani ricercatori che non abbiano superato i trentacinque anni. Quest'anno sono stati premiati Teresa Botti, fisico di Agropoli (Salerno), ricercatrice a tempo determinato presso il Centro Ricerche Inail di Monte Porzio Catone (Roma) e dottoranda presso l'università dell'Insubria (Como), e Pietro Aricò, ingegnere siciliano, ricercatore presso il Dipartimento di Fisiologia e Farmacologia "Vittorio Ersamer" dell'Università "La Sapienza" di Roma.

Il lavoro presentato dalla dottoressa Teresa Botti è intitolato "Caratterizzazione di una cuffia dinamica in condizioni ipobariche", mentre quello dell'ingegner Aricò è dedicato allo "Studio del carico mentale del controllore del traffico aereo durante le fasi addestrative al simulatore". Quest'ultimo lavoro è stato premiato da Aimas in collaborazione con Anacna (Associazione Nazionale Assistenti e Controllori della Navigazione Aerea), che per il secondo anno si è affiancata alla Associazione di Medicina Aeronautica e Spaziale per questo secondo premio intitolato ai Guidoniani, ma dedicato in particolare alla memoria di Massimo Petrella, direttore dell'Enav (Ente Nazionale Aviazione Civile) tragicamente scomparso nel 2010.

Il convegno, organizzato sotto l'alto patronato del Presidente della Repubblica e con il supporto dell'Aeronautica Militare, si protrarrà fino al giorno 30 maggio.



In volo nella storia con Bruno Vespa

Nella cornice della Sala degli Eroi di Palazzo Aeronautica il conduttore di Porta a Porta ha presentato il suo ultimo libro

Mercoledì 21 Maggio, presso la Sala degli Eroi di Palazzo Aeronautica, il giornalista Bruno Vespa ha presentato il suo ultimo libro "Sale, zucchero e caffè".



L'evento, promosso dall'Ufficio Generale per la Comunicazione con la collaborazione del Prof. Leonardo Losito, è stato presieduto dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa, ed ha visto la partecipazione di numerosi ospiti, tra cui il già Sottosegretario alla Presidenza della Repubblica, Giovanni Letta.



Il Generale Preziosa, durante il suo intervento, ha ricordato due eventi citati nel libro strettamente connessi alla storia della Forza Armata: il terremoto in Abruzzo, in occasione del quale la Bandiera di Guerra dell'Aeronautica Militare ha ricevuto la Medaglia d'Oro al Merito Civile per il contributo offerto nel soccorso alle popolazioni, e la guerra in Iraq, che di fatto ha rappresentato la prima operazione fuori area in cui uomini e mezzi dell'Aeronautica Militare sono stati chiamati a concorrere alla risoluzione di una situazione di crisi internazionale. Dopo un breve cenno di saluto del Prof. Losito, il Generale di Brigata Aerea Claudio Salerno, moderatore dell'evento, ha lasciato la scena al dott. Vespa che, parlando del libro, ha ripercorso settant'anni di storia del nostro Paese: dal dopoguerra al boom economico, dal terrorismo a tangentopoli, fino ad arrivare all'attuale periodo di crisi economico-sociale e alle recenti vicende politiche.

Il celebre conduttore televisivo ha concluso il suo intervento auspicando che il nostro Paese possa ritrovare lo spirito del dopoguerra e quel senso di unità e di solidarietà che ci consenta di **"guardare alle glorie del passato senza doverle rimpiangere più di tanto"**.

Tratto da SMA-UPI



Il Capo di SMA incontra Giuseppe Ottaviani

Mercoledì 21 maggio il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa, ha incontrato Giuseppe Ottaviani, **pluricampione Mondiale Master dell'Atletica Leggera**, che proprio il 20 maggio ha compiuto 98 anni.

Il Sig. Ottaviani, che aveva prestato servizio militare in Aeronautica a Torino durante la Seconda Guerra Mondiale, ha vinto ben 10 medaglie d'Oro ai Mondiali Master M95 di Atletica Leggera di Budapest, stabilendo anche un primato mondiale nel salto triplo. Una di queste medaglie è stata donata al Generale Preziosa a ricordo della felice esperienza passata con l'Arma Azzurra e del profondo legame che da sempre lo lega alla Forza Armata.

Particolarmente commosso, il Sig. Ottaviani ha voluto sottolineare come per lui l'Aeronautica Militare sia stata sempre una grande famiglia, sensazione che a distanza di tempo è stata confermata anche in occasione di questo incontro con il Capo di Stato Maggiore.

"Il segreto della longevità sta nell'essere in continuo movimento - ha dichiarato il campione - allenando la testa con la curiosità ed il corpo con una costante attività fisica."

Il Generale Preziosa ha donato la tuta sportiva in dotazione agli atleti di rilievo nazionale dell'Aeronautica Militare all'ex Aviere, longevo esempio di impegno, determinazione e lealtà, nello sport e nella vita; quegli stessi valori che contraddistinguono anche la figura del militare.





Giuramento e Battesimo corso "Rostro IV"

16 aprile 2014



Settantaquattro allievi del Corso Rostro IV, provenienti da tutte le regioni d'Italia e frutto di una rigorosa selezione, hanno giurato fedeltà alla Repubblica Italiana e alle sue istituzioni. La solenne cerimonia si è svolta sul Piazzale delle Medaglie d'Oro dell'Accademia Aeronautica, alla presenza del Capo di Stato Maggiore della Difesa, Ammiraglio Luigi Binelli Mantelli e del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa.

Dopo il passaggio delle Freccie Tricolori, che hanno suggellato con la scia tricolore il momento del "lo giuro!", ha avuto luogo il battesimo del corso.

L'Ammiraglio Luigi Binelli Mantelli ha ricordato che "la sacra semplicità del giuramento accomuna gli allievi di tutte le accademie di tutti i tempi, nella consapevolezza di potere e dovere essere protagonisti e non comparse delle Forze Armate e della storia della propria Nazione".

Il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica nel rivolgersi ai giovani del Corso Rostro IV ha detto loro "[...] dovete essere orgogliosi di essere divenuti militari, perché la

militarità è un valore, un alto valore, per la società. Dovete essere orgogliosi [...] perché avete giurato fedeltà alla Repubblica e alle sue istituzioni, rappresentate dalla Bandiera d'Istituto e alla quale ci inchiniamo tutti".

A solennizzare il grande impegno morale degli Allievi del 1° anno dei Corsi Regolari sono stati, quest'anno, tre personaggi speciali che hanno conferito inusitato lustro all'Italia, alla F.A. ed all'Accademia Aeronautica in particolare.

Personalità appartenenti a due epoche storiche distanti e diverse ma che, ciascuna per il suo passato antichissimo e recente, hanno segnato con onore la storia delle nostre FFAA. Mi riferisco alla presenza del generale Giuseppe Piseddu, decorato al V. M. con una medaglia d'argento e tre di bronzo, unico sopravvissuto del leggendario Corso Rex, al t.col. Paracadutista Gian Franco Paglia, Medaglia d'Oro al V.M., al maggiore Luca Parmitano pilota sperimentatore ed astronauta, sei mesi trascorsi a bordo della stazione spaziale Soyuz ed oggi "ambasciatore" d'Italia presso l'Unione Europea. Fra gli ospiti di riguardo, anch'essi affascinati dallo spettacolo che si presentava ai loro occhi, altri due componenti della stazione spaziale internazionale: il Com.te il russo Fyodor Nikolaevich Yurchikhin e il Fly Engineer l'americana Karen Nyberg. Raramente una cerimonia di "giuramento", già di per sé emozionante ed indimenticabile, ha avuto fra i protagonisti, oltre, ovviamente, agli emozionati Allievi giuranti, personalità così importanti e di tant'alto significato morale, sociale, aeronautico, storico.





Giuramento e Battesimo corso "Rostro IV"

16 aprile 2014



La tradizione dell'austera e semplice cerimonia del Battesimo, del nuovo Corso, che segue immediatamente il forte "lo Giuro" esploso nei giovani cuori dei 74 cadetti, si è ripetuta immutata e solenne anche quest'anno. Il "gagliardetto" del Corso che ha appena giurato passa dalle centenarie mani del gen.le Piseddu a quelle del Capocorso del Rostro I° gen.le di S.A. Mario Arpino, già Com.te dell'Accademia, poi Capo di SMA ed infine Capo di SMD. Indi nelle mani del capocorso del Rostro II° gen.le di S.A. Gabriele Salvestrone, poi in quelle del Capocorso del Rostro III° Magg. Pilota Massimiliano Pomiatto e, finalmente in quelle più giovani e forti del Capocorso del Rostro IV allievo pilota Andrea Rossetti. E fra trecentosessantacinque giorni la storia si ripeterà con la solennità e l'emozione di sempre.

Padrini fieri ed austeri, Allievi emozionati, famiglie commosse e sullo sfondo le note dell'Inno di Mameli intonate dal Corso neonato. Quest'anno l'emozione ed il frastuono delle magnifiche Freccie Tricolori hanno creato un "controttempo" tra banda musicale e coro degli Allievi. Il ligure Goffredo Mameli... non se ne avrà a male. Forse non a tutti è noto che gli attuali cadetti del Corso Rostro IV sono i diretti discendenti di quelli del Corso accademico successivo al Pegaso e che nel 1936 -per contingenti opportunità storiche- prese il nome di corso REX (che annovera 5 Medaglie d'Oro al V.M.) per tramutare poi, nel 1956, nei successivi Corsi Rostro II e Rostro III per giungere a quello attuale. Gli interventi delle autorità mirati a sottolineare l'importanza della scelta di vita fatta dai giovani cadetti, sono stati accolti con favore dai moltissimi familiari dei giuranti che hanno avuto l'opportunità di verificare in quale elevato contesto morale, logistico, educativo sono stati proiettati i propri cari dediti, d'ora in avanti, a coltivare "rispetto, esempio, dedizione, integrità" secondo l'esortazione espressa dal Com.te dell'Accademia gen.le di S.A. Fernando Giacottini, nel suo discorso che ha preceduto la lettura della formula del giuramento. E dello stesso tenore sono state le parole augurali dedicate ai giovani allievi dal Capo di S.M.A. gen.le di S.A. Pasquale Preziosa e, successivamente, dal Capo di S.M. della Difesa ammiraglio Luigi Binelli Mandelli che hanno "esortato agli studi, alla disciplina, all'onore alla solidarietà", aggiungendo che "la sacra semplicità del giuramento accomuna gli allievi di tutte le accademie di tutti i tempi, nella consapevolezza di potere e dovere essere protagonisti e non comparse delle Forze Armate e della storia della propria Nazione".

Le Freccie Tricolori, come da tradizione, hanno sorvolavano l'Accademia lasciando nel cielo il più lungo tricolore del mondo. Sfilamento in parata, applausi, lacrime di gioia di tutti. Poi il tradizionale lancio dei berretti verso il cielo, la tensione che si scioglie, l'abbraccio dei genitori, delle fidanzate di tutti quelli che vogliono, e che vorranno, bene a questi nostri eccellenti eredi aviatori dei gloriosi Corsi Rostro.



Momenti tradizionali:
consegna spadino e taglio cravatta alla massima autorità militare.
Ultima foto, da sin.: Gen. Giacottini, Gen. Preziosa,
Amm. Binelli Mandelli, Gen. Salvestrone.

Napoli 16 aprile 2014 *Giuseppe Lenzi*

Nel centenario dello scoppio, una interessante ricognizione storica e culturale

Benedetto Croce, con la sua interessante analisi della situazione politica internazionale alla fine dell'Ottocento, individuò le vere cause della **prima guerra mondiale**. Svanito il sogno degli Stati Uniti d'Europa, soprattutto a causa della situazione che era stata prodotta dalla guerra franco-tedesca del 1870-71, al posto dell'unione gli Stati europei, per conservare la pace, ricorsero al solito espediente del tradizionale equilibrio delle alleanze che impedì che scoppiasse una guerra europea da tutti temuta. Secondo il filosofo napoletano Bismarck fu l'artefice della politica di pace perché gli premeva di non mettere a rischio quanto aveva saputo conquistare per la Germania. Ma sotto questa politica di pace "fremevano, benché represses le ostilità e covava il pericolo della guerra. La Francia, sin di primi anni dopo il '70, spingeva lo sguardo verso la Russia, probabile futura alleata per la difesa contro il potente vicino e per le rivendicazioni agognate; Inghilterra e Russia non erano solo in contrasto per Costantinopoli ma per l'espansione in Asia, dove le due sfere di dominio si toccavano; l'Italia considerava di aver sempre un conto aperto con l'Austria per le terre che chiamava "irredente". Ma con gli austriaci la politica ostile della Francia la spinse a stringere l'alleanza¹ insieme con i tedeschi, nonostante l'atavica avversione della maggioranza del popolo italiano. Lo squilibrio europeo derivò da un contrasto maggiore di quelli che già esistevano: cioè dall'egemonia in Europa e nel mondo dell'Inghilterra che la Germania considerava anacronistica. Secondo Croce rileggendo ciò che si pubblicava nei giornali e nei libri in Germania nel 1912-13 si aveva l'impressione di trovarsi già in atmosfera di guerra. Il libro del generale Bernhardt *La Germania e la prossima guerra*, altri scrittori militari, circoli e associazioni sorte per promuovere armamenti terrestri e marittimi istigavano alla guerra. Si formulava quasi un *ultimatum* all'Inghilterra di rinunciare alla supremazia mondiale, di lasciare mano libera alla Germania nel continente affinché essa diventasse centro di una unione di tutta l'Europa. Il 24 giugno 1914 fu assassinato a Sarajevo (Bosnia) l'ispettore Generale dell'esercito austro-ungarico l'Arciduca Francesco Ferdinando. L'Austria non tenne conto della complessa situazione internazionale



innanzi descritta, sopravvalutò la Triplice Alleanza e ritenne che l'assassinio dell'Arciduca fosse un valido pretesto per tentare di conseguire gli agognati obiettivi nei Balcani, con una guerra alla Serbia limitata nel tempo e nello spazio. Russia, Francia e Inghilterra si schierarono immediatamente al fianco dei Serbi, l'Italia rimase neutrale perché il Trattato con l'Austria era di natura difensiva e perché non fu rispettato l'obbligo di reciproca informazione circa le rispettive iniziative diplomatiche. Inoltre a determinare la neutralità fu la considerazione che la guerra avrebbe avuto come conseguenza la dominazione della Germania sul mondo ed era interesse dell'Italia opporvisi. La guerra, dunque, *già in atto nello spirito europeo, si accese, come guerra combattuta con le armi in quel punto dell'Europa ove insieme si agitavano confusi biso-*

¹ La **Triplice alleanza** fu un patto militare difensivo stipulato il 20 maggio 1882 a Vienna dagli imperi di Germania e Austria (che già formavano la Duplice Alleanza) e dal Regno d'Italia.

La Grande Guerra (1914-18)

Antonio Pelliccia

gni di libertà nazionale e tendenze nazionalistiche, dove contendevano di supremazia imperialismo austriaco e imperialismo russo; e, accesi, si dilatò a incendio universale... si configurò come guerra di supremazia tra la Germania e l'Inghilterra. Fu la prima sanguinosa guerra della storia dominata da un lato dalla dottrina del generale francese F. Foch dell'offensiva ad oltranza e dall'altro da quella del generale E. Ludendorff della guerra totale. Tutte e due le dottrine prevedevano una guerra di manovra rapida e violenta decisa dall'urto degli eserciti sul campo di battaglia. Ma la potenza e la celerità di tiro delle nuove armi e l'efficacia delle difese passive (cannoni di grosso calibro, mitragliatrici, campi minati, filo spinato, campi trincerati) trasformeranno la guerra di manovra in guerra di trincea. Una guerra di usura dei materiali che cesserà di essere un fatto puramente militare perché investirà tutte le attività produttive delle nazioni. La guerra si trasformerà in guerra totale.

I generali tedeschi, con alla testa Erich Ludendorff (foto in alto), avvertirono per primi questa evoluzione ma le dettero un significato e un indirizzo del tutto particolare, in contrapposizione alla concezione di Clausewitz della guerra come strumento della politica. Essi cioè intesero la guerra come un fenomeno indipendente dalla politica prodotto dallo sviluppo demografico e tecnologico della nazione. Sviluppo che provoca la guerra e le dà un carattere totale a causa dell'enorme aumento della potenza distruttiva delle armi e dell'aviazione che fa estendere le operazioni militari a tutto il territorio nemico, senza distinzione tra belligeranti e non, e con la subordinazione alla guerra di tutto: politica, economia, industria ecc. Secondo Ludendorff l'estensione geografica dei teatri di operazione nella guerra totale è la conseguenza del progresso dei mezzi di distruzione e della crescente interdipendenza delle moderne nazioni. Inoltre le zone di combattimento si sono allargate a causa del progresso delle armi a lunga gittata e le regioni nelle retrovie sono diventate soggette a blocco e alla propaganda nemica. Pertanto una nazione in guerra deve essere considerata come un popolo assediato in una fortezza. I generali alleati, pur ammettendo la subordinazione del potere militare a quello politico, ritenevano la guerra un loro riservato dominio. In pratica finirono per comportarsi come i loro colleghi prussiani non consentendo alcuna ingerenza del potere politico sulle operazioni militari. L'invenzione dell'aeroplano e il suo primo incerto impiego per uso militare dette maggiore validità alla concezione tedesca della guerra totale ma fortunatamente per gli alleati i generali tedeschi non seppero sfruttarla adeguatamente. Le



cause principali di questa straordinaria incoerenza furono lo scetticismo iniziale per l'utilità dell'aeroplano e l'influenza determinante del conte Ferdinand von Zeppelin, costruttore di dirigibili, sullo stato maggiore tedesco. Inoltre mancava nei capi militari la chiara visione del problema aeronautico e dell'importanza del potere aereo e delle sue possibilità per lo sviluppo della manovra delle forze terrestri. Mentre i francesi e gli inglesi non avevano un piano di guerra, i tedeschi avevano il piano del generale Alfred von Schlieffen, capo di stato maggiore dell'esercito dal 1891 al 1906, (foto in basso) studiato e applicato nei giochi di guerra degli anni precedenti. Il suo concetto d'azione consisteva nell'attaccare la Francia con consistenti forze e sconfiggerla in sei settimane, prima di impegnarsi contro la Russia. Secondo il piano originale della rapida offensiva occidentale e della difensiva ad oriente, l'ala sinistra delle forze tedesche doveva attirare in avanti le forze francesi e tenerle impegnate in Lorena mentre l'ala destra che comprendeva il grosso delle forze doveva compiere una rapida offensiva attraverso il Belgio. Il piano fu considerato di una audacia napoleonica fattibile ai tempi del generale Corso ma non nel

Novecento con l'avvento della ferrovia che consentiva alle truppe francesi di spostarsi rapidamente da un fronte all'altro. Il piano fallì per questi motivi logistici e anche perché il generale Moltke rafforzò l'ala sinistra a scapito della destra. L'offensiva tedesca iniziò con 350.000 fanti in Lorena e 400.000 nelle Ardenne e il 4 agosto tre armate con 750.000 fanti furono impiegate in un attacco avvolgente attraverso il Lussemburgo e il Belgio violando la loro neutralità. Le truppe alleate opposero una forte resistenza che sorprese il comando tedesco. Il 30 agosto la I armata del generale Von Kluck piegò verso sud est passando a oriente di Parigi invece di procedere al suo accerchiamento. Il generale Joffre, spostando consistenti forze dalla Lorena attaccò le truppe di Von Bulow sulla Marna e costrinse i tedeschi a ritirarsi. Questa battaglia è considerata dagli esperti una delle poche che ebbe importanza strategica. I tedeschi non avevano sconfitto gli avversari in sei settimane come programmato, rendendo impossibile realizzare il piano originale sul fronte orientale. Qui gli austriaci erano stati respinti dai Serbi e i russi avevano cominciato ad avanzare rapidamente. Il 31 agosto avvenne quello che fu definito il più brillante fatto d'armi della guerra: la battaglia di Tannenberg. Nel dispaccio al Kaiser il generale Hindenburg scrisse che tre corpi d'armata nemici erano stati distrutti, erano stati fatti 60.000 prigionieri e catturato un bottino immenso. Durante l'inverno i due fronti

La Grande Guerra (1914-18)

Antonio Pelliccia

occidentale e orientale si stabilizzarono in una guerra di posizione. Il nuovo capo di stato maggiore tedesco E. von Falkenhayn, succeduto a von Moltke stabilì la nuova strategia per il 1915: atteggiamento difensivo sul fronte occidentale intesa al mantenimento delle conquiste compiute, offensiva ad oriente per liquidare quel fronte di operazioni. Intensificazione della lotta sottomarina per controbattere il blocco navale inglese. Gli alleati in quell'anno effettuarono due grandi offensive nell'Artois e due nella Champagne. L'anno dopo avvennero le battaglie di Verdun e della Somme che costarono perdite umane enormi per entrambi i contendenti senza ottenere vantaggi strategici. In primavera ricominciarono le offensive e controffensive e il 24 maggio 1915 l'Italia entrò in guerra contro gli Imperi Centrali. Gli alleati l'avevano circuita con tutti i mezzi e con lusinghe per farla intervenire nel conflitto nella certezza che avrebbe determinato lo sfacelo in breve tempo del nemico. Essi pensavano che circa un milione di uomini freschi, esaltati dal disegno di redimere le terre italiane si sarebbe rovesciato come una valanga sul nemico secolare che non aveva grandi forze da opporre. Purtroppo l'Esercito italiano non era preparato per la guerra e i capi militari non erano all'altezza della situazione.

Uno stato di fatto denunciato pubblicamente dal tenente colonnello Giulio Douhet, comandante del Battaglione Aviatori, in un articolo del 9 novembre 1914: *"Allo scoppio della grande guerra fummo sorpresi in una impreparazione inimmaginabile... Non siamo ancora in guerra ma peggio, siamo un esercito disfatto prima della guerra... è terribile pensare che domani o fra pochi*

mesi tanta gente sarà condotta al macello, ad un macello preparato da traditori al sommo della scala degli onori, e vi sarà condotta da inetti e da colpevoli." Del resto anche il generale Cadorna (*f. in alto*), nominato capo di stato maggiore dell'Esercito il 27 luglio 1914, aveva denunciato l'assoluta mancanza di equipaggiamento invernale, di bombe a mano, l'assenza di mezzi di trasporto, di mitragliatrici e di artiglieria campale.

Ciò nonostante, in previsione dell'intervento a fianco della Germania, quattro giorni dopo propose al generale Moltke l'invio di cinque Corpi d'Armata sul fronte del Reno a sostegno dell'offensiva contro la Francia. Ma il Re Vittorio Emanuele III decise la neutralità e Cadorna si augurò la disfatta (sic) degli Imperi Centrali. Lo scrisse alla sorella Maria il 18 settembre 1914 aggiungendo che l'Italia doveva contribuire a schiacciarli (sic) altrimenti i tedeschi si sarebbero vendicati in caso di vittoria. Con lui Douhet, nel mese di gennaio 1915, si mise a rapporto per esporgli anche la grave situazione dell'aviazione italiana alla vigilia dell'entrata in guerra contro l'Austria.

Nel campo alleato le cose non andavano meglio, David Lloyd George in un memorandum del giugno 1916 scrisse:

"I capi militari non sono stati in questa guerra un gran successo. Finora non v'è stato un solo piano che essi abbiano concepito ed eseguito che non si sia risolto in un sanguinoso insuccesso". L'anno dopo, nel mese di maggio, dopo il fallimento dell'offensiva del generale Nivelle, che aveva sostituito Joffre, il governo si decise a prendere la direzione della guerra nominando il Maresciallo Foch capo di stato maggiore generale e il generale Pétain comandante in capo delle armate del fronte occidentale.

Per superare la crisi sociale e militare provocata dalla sconfitta quest'ultimo fece assumere alle sue Armate un atteggiamento difensivo e proibì qualsiasi attività offensiva dell'aviazione francese per evitare rappresaglie tedesche che avrebbero peggiorato la situazione interna, soprattutto delle città industriali del Nord. Atteggiamento difensivo che tutti gli alleati avrebbero dovuto assumere dal momento in cui si accorsero dell'enorme valore conseguito dalla difesa. Ma i capi militari alleati erano troppo legati alla strategia del XIX secolo per abbandonare la speranza di poter penetrare nello schieramento nemico e rompere la staticità della guerra. Essi non solo rinunziarono a qualsiasi forma di offesa indiretta e allo sfruttamento del dominio del mare, ma non compresero neanche che il carro armato e l'aviazione erano i nuovi mezzi tattici che potevano dinamizzare la guerra.

La decisione di Pétain influenzò anche l'attività dell'aviazione inglese che aveva mantenuto una relativa autonomia grazie al forte carattere del suo comandante generale Trenchard. Anche la Marina inglese che, nonostante l'abulia delle alte sfere politiche e militari aveva continuato a preparare personale e mezzi in funzione della corretta concezione strategica della guerra aerea, fu costretta a sciogliere il reparto da bombardamento che aveva con tanta cura organizzato. Contro la forza da bombardamento militavano anche ragioni obiettive: anzitutto il timore delle rappresaglie tedesche, poi gli scarsi risultati ottenuti fino a quel momento per la deficienza dell'armamento di caduta e dei sistemi di puntamento e per lo scarso addestramento dei piloti. Infine per la continua richiesta di appoggio diretto da parte dei comandanti delle forze terrestri e per l'efficace difesa della caccia tedesca. I bombardamenti aerei di Londra compiuti a distanza di pochi giorni da 14 e da 21 velivoli Gotha scossero l'opinione pubblica inglese e indussero il governo ad affrontare con decisione il problema dell'aviazione. Fu risolto non senza difficoltà e contrasti di ogni genere con l'approvazione del progetto del generale Ian Smut, il 29 novembre 1917, che creava l'aviazione indipendente, la Royal Air Force (RAF). Il suo compito fu stabilito dal Gabinetto di Guerra: attacco sistematico ai più importanti centri urbani tedeschi. La rivoluzione russa (che portò al Trattato di Pace di Brest-Litovsk a marzo 1918) e l'atteggiamento difensivo



La Grande Guerra (1914-18)

Antonio Pelliccia

assunto dagli alleati indussero il generale Ludendorff a far gravitare lo sforzo sul fronte italiano ritenuto il più debole della coalizione. Le forze italiane furono sconfitte e costrette a ritirarsi a Caporetto, sulla linea del Piave. Le cause del ripiegamento furono ritenute i numerosi errori commessi dal generale Cadorna nel governo del personale e nella condotta della guerra, ma il generale attribuì gli insuccessi militari alla mancanza di spirito combattivo nei soldati, ucciso dalla propaganda sovversiva e con le deficienze dei quadri ufficiali. Deficienze che *si esprimevano in alto con il contrasto delle ambizioni, nell'esagerato individualismo che rende problematica la disciplina delle intelligenze; in basso nella tendenza al pressappochismo, alla trascuratezza, all'indisciplina* (L. Cadorna, *Lettere alla famiglia* Mondadori, 1967). Cadorna fu esonerato dal comando e inviato a Versailles quale rappresentante dello stato maggiore e sostituito dal generale Armando Diaz (*f. a lato*).

I capi di governo (Lloyd George, Clemenceau, Orlando) avevano preso nelle loro mani la direzione della guerra e creato il Consiglio Superiore di Guerra con sede a Versailles e composto da un Primo ministro e da un ministro di ciascuna nazione alleata e assistito da un organo militare interalleato nel quale erano rappresentati tutti gli stati maggiori.

Il Maresciallo Foch fu nominato "Generale in Capo degli eserciti alleati". Contribuì a questo nuovo corso della guerra anche l'arrivo in Francia del contingente americano comandato dal generale John J. Pershing. Nel mese di marzo del 1918 Ludendorff tentò di sfondare la linea del fronte occidentale impiegando il massimo delle proprie forze ma l'offensiva fallì. A giugno impose agli austriaci di sferrare un'offensiva sul fronte italiano con il grosso delle loro forze, cinquanta divisioni, che fallì anch'essa grazie anche qui al massiccio impiego dell'aviazione. La vittoria del riorganizzato esercito italiano sul Piave fu il preludio della disfatta finale dell'Austria. Il 4 ottobre 1918 la Germania chiese l'armistizio. Il 28 giugno 1919 fu firmato nella Reggia di Versailles il Trattato di Pace con dure condizioni che umiliarono la Germania e posero le premesse della seconda guerra mondiale.



Il trattamento di fine rapporto spettante agli eredi

Prendendo spunto da alcune, anche recenti, novità legislative e di pronunce della Corte dei Conti, si ritiene utile chiarire a quali eredi spetta la buonuscita di un dipendente statale deceduto in attività di servizio.

Nella ipotesi di decesso in attività di servizio del dipendente, il trattamento di fine rapporto - in altri termini definito "buonuscita"

- spetta, per diritto proprio (iure proprio) nell'ordine:

- al coniuge superstite e agli orfani (art. 5 DPR 1031/1973),

- ai genitori, ai fratelli e sorelle, se a carico (cfr. sentenze 106/96 e 247/97 Corte Costituzionale; in mancanza di questa condizione va erogata secondo le norme successorie).

Da ciò consegue che, in caso di morte in servizio, l'indennità va erogata, nell'ordine, al coniuge superstite e ai figli, (nella ipotesi di concorso di coniuge con orfani minorenni al coniuge spetta l'intera indennità, senza l'intervento del Giudice tutelare), ai genitori, al collaterale vivente a carico del "de cuius".

Se con il coniuge superstite concorrono orfani minorenni di precedente matrimonio o dei quali, comunque, il coniuge non abbia la rappresentanza legale (in tal caso è necessario acquisire ai fine del pagamento il decreto del Giudice Tutelare), ovvero orfani maggiorenni, l'indennità è ripartita come segue:

1) se concorre un solo orfano, nella misura del 60% al coniuge ed il 40% all'orfano;

2) se concorrono più orfani, nella misura del 40% al coniuge ed il 60%, in parti uguali, agli orfani.

Va, peraltro, ricordato che per tutte queste categorie non hanno rilevanza le disposizioni testamentarie o la rinuncia all'eredità. Solo in mancanza di questi, l'indennità di fine rapporto spetta all'erede testamentario e in sua assenza va corrisposta agli eredi legittimi, categoria nella quale vanno compresi anche i figli di fratelli e sorelle premorti del "de cuius". Si precisa che nell'ipotesi di morte in servizio del dipendente, l'indennità non concorre a formare l'attivo ereditario.

Infine, si deve anche tener presente che con l'entrata in vigore della L. 147/2013, cosiddetta "Legge di stabilità", il pagamento del trattamento di fine rapporto viene effettuato dopo dodici mesi dal collocamento in quiescenza e con le seguenti modalità:

- in unica soluzione, se l'importo è pari o inferiore a 50mila Euro;

- in due rate annuali, se l'importo è superiore a 50mila Euro, ma inferiore a 100mila Euro;

- in tre rate annuali, se l'importo è superiore a 100mila Euro.

Vincenzo Ruggieri

H₂O *Continuiamo a parlare dell'acqua*

di Angelo Pagliuca - II Parte



Nel precedente articolo (n. 5-6/2014) sono state descritte le proprietà chimiche e fisiche dell'acqua pura (H₂O) e sono stati indicati i requisiti che devono possedere le acque potabili, destinate al consumo umano. In questa seconda parte, per completare le nozioni di carattere generale, lungi dal voler esaurire l'argomento, si accennerà alla disciplina delle acque minerali e ai trattamenti di risanamento delle acque. Infine, con riferimento al settore aeronautico, verranno forniti cenni sulla presenza dell'acqua nei combustibili per turbogetti, da considerarsi assolutamente dannosa per le gravi conseguenze che può comportare sul funzionamento dei motori a turbo reazione.

La definizione di acqua minerale si può dare o su base chimica o su base clinico-farmacologica. Nel primo caso si definiscono acque minerali naturali quelle che, avendo origine da una falda sotterranea profonda, a causa del prolungato contatto con le rocce che hanno attraversato (soprattutto calcaree e silicee), hanno acquisito una particolare composizione chimica che le rende gradevoli dal punto di vista organolettico e pure sotto l'aspetto biologico; esse devono essere infine prive di tracce di trattamenti di disinfezione.

Secondo il criterio farmacologico s'intende per acqua minerale un'acqua che presenta proprietà utilizzabili a scopo terapeutico dipendenti o dal suo contenuto salino, o dalla sua temperatura, o da altri caratteri chimico-fisici.

La classificazione delle acque minerali pertanto può essere effettuata sia dal punto di vista terapeutico (es. acque diuretiche, purgative, antiflogistiche, ricostituenti, ecc.), sia basandosi su criteri puramente chimici, quali la composizione del contenuto di sali disciolti e soprattutto sul valore del residuo fisso. Quest'ultimo è costituito dal complesso delle sostanze solide inorganiche disciolte nell'acqua e si ottiene dopo evapora-

zione completa di un litro di essa a 180 °C. In base a tale parametro si distinguono: le acque oligominerali, con r.f. minore di 500 mg/l; medio-minerali, con r.f. tra 500 mg e 1 g/l e minerali, con r.f. superiore a 1 g/l.

La normativa che stabilisce i criteri di valutazione delle caratteristiche delle acque minerali è contenuta nel D.M 29/12/2003 che recepisce le disposizioni della direttiva n. 2003/40/CE.

In sintesi, secondo le disposizioni legali, le acque minerali preconfezionate possono essere immesse al consumo soltanto quando:

- risultino, per caratteri fisici, chimici e biologici pure, innocue ed efficaci;
- siano captate e convogliate con opere idonee al buon governo igienico;
- i locali nei quali si imbottigliano siano costruiti con speciali requisiti igienici.

Cenno a parte, infine, può essere fatto alle acque idonee al consumo umano non preconfezionate (acqua di rubinetto), che possono essere somministrate in alcuni casi nelle

collettività e nei pubblici esercizi, ma che devono portare sul contenitore, ove trattate (filtrate), la specifica denominazione "acqua potabile trattata" e "gassata", se è stata addizionata con anidride carbonica.

Passando ad accennare al problema, sempre attuale, della depurazione delle acque, vi è da premettere che esso deriva dal fatto che molti centri abitati, grandi e piccoli, non dispongono, a distanza utile per il loro approvvigionamento idrico, di acque di sorgente o di pozzi profondi che siano in possesso di requisiti di potabilità. È necessario pertanto far ricorso ad acque di per se non potabili, acque superficiali, di fiumi, di laghi,

ecc., le quali debbono essere assoggettate a correzione e/o depurazione.

Tali trattamenti vengono condotti con tecniche diverse a



seconda del tipo di acqua trattata e delle finalità che si vogliono conseguire: l'acqua infatti può essere destinata a usi potabili e igienici, ma anche ad usi industriali o all'irrigazione.

Per la correzione, che ha per obiettivo il miglioramento dei caratteri fisici e chimici, si ricorre a diverse tecniche di trattamento in relazione al successivo impiego. Essenzialmente si procede alla separazione di eventuali sostanze in sospensione per decantazione o per filtrazione. La riduzione parziale o totale dei sali disciolti, ossia della durezza, assume diverse denominazioni, secondo le modalità del trattamento legate all'elemento/composto che si vuole eliminare o ridurre (ad-

dolcimento, decalcificazione, regolazione del pH, ecc.). Normalmente si ricorre all'aggiunta di sostanze chimiche (ad esempio di calce e soda per la diminuzione della durezza). Meno semplici ed economicamente più costosi sono i processi di correzione delle acque per ricondurre nei limiti di legge la presenza di metalli quali ad esempio l'arsenico, il cadmio, il cromo, il piombo, il mercurio, il nichel. Sono necessari, in questi casi, metodi chimico-fisici più complessi (osmosi, impiego di resine scambiatrici e agenti complessanti ecc.).

La depurazione ha lo scopo di rendere le acque potabili dal punto di vista batteriologico. Anch'essa si consegue mediante filtrazione, oppure con mezzi chimici o fisici. La depurazione con mezzi chimici si avvale essenzialmente di sostanze dotate di azione battericida, tra le quali primeggiano nell'uso l'ozono ed il cloro. Economicamente più convenienti risultano i procedimenti basati sull'impiego del cloro libero o di suoi composti (ipocloriti, cloruro di calce, clorammina). L'uso del cloro ha l'inconveniente di conferire all'acqua odore e sapore non gradevoli, occorre pertanto determinarne il corretto dosaggio e procedere eventualmente all'eliminazione degli odori e sapori non gradevoli generati dall'azione del cloro stesso, tramite ad esempio nebulizzazione e caduta a pioggia (aerazione).

La panoramica sull'acqua non può concludersi senza accennare agli effetti, molto dannosi, provocati dalla sua presenza nei combustibili avio. I moderni motori degli aeromobili (oltreché tutti quelli a combustione interna) sono particolarmente sensibili ai contaminanti eventualmente presenti nei combustibili impiegati per alimentarli; tra essi uno dei principali è rappresentato proprio dall'acqua.

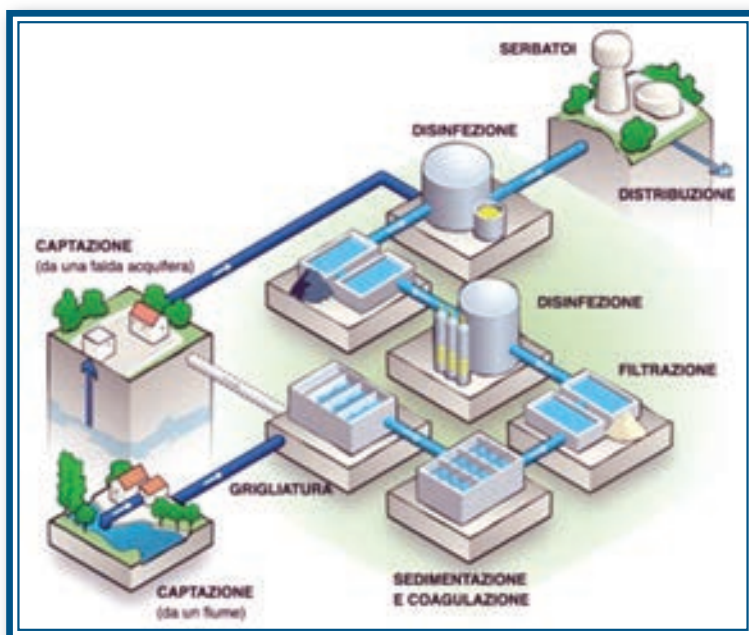
Due sono i tipi di contaminazione da acqua nei combustibili: uno è provocato dall'acqua libera o indisciolta, che può trovarsi in forma massiva o in sospensione, l'altro è dovuto all'acqua disciolta o in soluzione.

L'acqua "massiva", presente cioè in quantità rilevante, può essere dovuta ad infiltrazioni nei serbatoi di stoccaggio, alla condensazione del vapore acqueo atmosferico ed anche alla progressiva raccolta, sul fondo dei serbatoi, dell'acqua indisciolta sospesa nel combustibile. L'acqua "in sospensione", eventualmente presente, può trovarsi finemente suddivisa in goccioline che, nel passaggio del prodotto attraverso le tubazio-

ni, le pompe, i filtri, le valvole, ecc., vengono intrappolate nel combustibile, rimanendo quindi sospese nella sua massa. Le goccioline di acqua tendono, col tempo, ad unirsi per formare gocce più grandi che, per gravità, cadono nella parte più bassa del serbatoio, divenendo acqua in forma massiva.

L'acqua "disciolta" o in soluzione è la quantità di acqua che può essere assorbita dal combustibile in funzione della temperatura: più alta è questa, maggiore è la capacità del combustibile di disciogliere l'acqua; una diminuzione di temperatura, al contrario, riduce questa capacità con la conseguente espulsione dell'acqua che diventa libera.

Vi è la necessità imperante di rimuovere l'acqua libera dal combustibile; ciò avviene mediante drenaggio costante (aggottamento) dei serbatoi se trattasi di acqua in forma massiva e di dispositivi che permettono la separazione dell'acqua dal combustibile, se essa è in sospensione (filtri micronici/separatori dell'acqua all'ingresso dei serbatoi di stoccaggio). Mentre il congelamento dell'acqua in soluzione viene prevenuto mediante l'aggiunta di un additivo antighiaccio.



Ma perché la presenza di acqua è così temuta per i motori avio? Principalmente perché alle basse temperature dà luogo alla formazione di ghiaccio con conseguente intasamento dei filtri, bloccaggio delle pompe e quindi possibili “flame-out”. In secondo luogo perché in presenza di acqua nei serbatoi, anche dei velivoli, si può instaurare l’attività batterica.

Il fenomeno della contaminazione microbiologica si verifica prevalentemente sul fondo dei serbatoi, all’interfaccia acqua/combustibile, e si manifesta con lo sviluppo di depositi mucillaginosi ad azione ostruttiva e fortemente corrosiva sui materiali metallici. Come detto, esso si può diffondere a livello dei filtri micronici/separatori d’acqua degli impianti di rifornimento, sia fissi che mobili, e perfino nei serbatoi di bordo.

Particolarmente dannosi sono i batteri solfato-riduttori che utilizzano i solfati disciolti nell’acqua, soprattutto quella di mare, e li trasformano in acido solfidrico (H_2S) che, a sua volta, può portare ad un aumento della corrosione delle parti metalliche, specialmente quelle costituite dai metalli più corrodibili (rame, ferro, argento), di tutti gli impianti, non ultimi i serbatoi di bordo, le pompe e gli strumenti di misura a contatto diretto con il combustibile. L’additivo antighiaccio (normalmente un composto del glicole dietilenico, altamente solubile in acqua) è aggiunto al combustibile con il duplice scopo di prevenire, in volo ad alta quota ed alle basse temperature, la formazione di ghiaccio, abbassando il punto di congelamento dell’acqua in soluzione presente e di svolgere anche una leggera azione battericida nei confronti dei batteri solfato-riduttori. Liquidi anti-ghiaccio, composti essenzialmente da miscele a base alcolica, trovano inoltre pratica applicazione per evitare la formazione di ghiaccio su talune parti degli aeromobili (ali, tettuccio, antenne, ecc.)

Gli effetti contaminanti dell’acqua descritti, portano ad estendere la considerazione che non solo i combustibili, ma anche tutti gli altri materiali di consumo avio (lubrificanti, fluidi idraulici, grassi protettivi, prodotti speciali,

ecc.), direttamente connessi con il regolare funzionamento del mezzo aereo, hanno la necessità di essere impiegati solo se in possesso di caratteristiche chimico-fisiche e tecnologiche ben definite e accuratamente controllate in ogni fase: dall’immagazzinamento alla distribuzione, all’utilizzazione finale, per contribuire, in ultima analisi, alla sicurezza del volo.

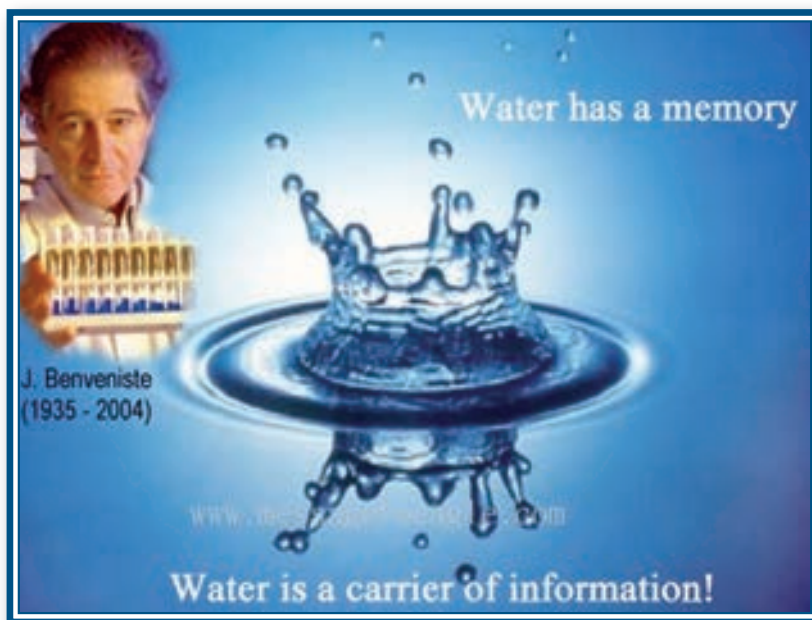
Per concludere la panoramica sulle proprietà dell’acqua, accanto a quelle scientificamente provate e descritte in precedenza, ve n’è da citare una considerata “fantasiosa” dalla comunità scientifica ortodossa, pur se ritenuta possibile da alcuni scienziati anche molto autorevoli: la cosiddetta “memoria dell’acqua”. Si tratta di una presunta proprietà dell’acqua di mantenere un “ricordo” delle sostanze con cui è venuta a contatto, quale sia la diluizione di una sua soluzione in successivi passaggi, fino a portarla al limite a tornare chimicamente pura. L’acqua manterrebbe tuttavia l’informazione e, attraverso la formazione di legami polari deboli, creerebbe delle “nicchie” dipendenti dalle caratteristiche del soluto (es. farmaci che nel corpo umano agiscono a concentrazioni bassissime) non più presente o comunque non più dosabile, con una possibile efficacia terapeutica tipica del principio attivo scelto.

Il concetto di memoria dell’acqua fu proposto nel 1988 dal medico francese Jacques Benveniste, al fine di spiegare il presunto funzionamento dei rimedi omeopatici, la reale

efficacia dei quali era (ed è) indimprostrata. In realtà tutti gli studi, tra i quali anche uno effettuato da Luc Montagnier (grande virologo vincitore del premio Nobel per la scoperta del virus HIV), non risulta abbiano superato la prova del “doppio cieco parallelo” (verifica sperimentale clinica con mascheramento per evitare l’effetto placebo), mancando quindi

della ripetitività richiesta dalla scienza ufficiale per dare attendibilità ai risultati vantati.

Tuttavia, al riguardo, ciascuno è libero di mantenere la propria opinione!!!



LA RICERCA SCIENTIFICA NEL COSMO

BEDESCHI E L'ASTRONAUTA

L'ultimo Simposio stagionale di fine maggio a Lavinio (il salotto culturale che fu a suo tempo concepito dal generale Ettore Malosso e dal suo collega di Corso Giorgio Bertolaso) ha visto Sergio Bedeschi tornare sul tema delle conquiste spaziali passate, presenti e future, altre volte trattato. Il relatore, ex pilota militare (f.1) e poi pilota civile, era reduce da alcune prodigiose giornate trascorse fianco a fianco dell'astronauta Colonnello Roberto Vittori (f.2). I due, ospiti nella Marca trevigiana, si erano avvicinati nel tenere alcune conferenze su tali argomenti, l'astronauta nel raccontare le proprie avventure di volo, Bedeschi per illustrare le problematiche inerenti il volo spaziale in generale. Al simposio di Lavinio Bedeschi ha fatto rivivere la singolare esperienza, approfondendo poi alcuni aspetti particolarmente interessanti.

LA NUOVA FIGURA DELL'ASTRONAUTA

Tra i tanti temi trattati a Lavinio ha destato grande interesse lo scoprire di come il personale scelto per i voli orbitali, oggi non sia più, diversamente che in passato, rappresentato soltanto da piloti militari di grande esperienza, ma sia anche formato da persone "laiche", per così dire, vale a dire da persone "qualsiasi", preferibilmente prese a prestito dal mondo delle Università e della Ricerca. Ciò coerentemente all'idea che chi va lassù sappia fare l'una e l'altra cosa pur nei limiti delle proprie professionalità: adempiere alle operazioni di volo e, contemporaneamente, attendere agli specifici compiti di ricerca scientifica che vengono volta per volta assegnati. **Insomma i piloti diventano scienziati e gli scienziati, a loro volta, diventano piloti!**



LA RICERCA SCIENTIFICA NELLO SPAZIO

Non deve perciò sorprendere che, nell'anno passato, l'astronauta (ex paracadutista) Paolo **Nespoli** abbia trascorso gran parte dei suoi sei mesi vissuti sulla Stazione Spaziale Internazionale nell'ingegnarsi di come far crescere la lattuga in condizione di microgravità. Per non dire dello stesso **Vittori** incaricato (tra una manovra e l'altra) ad indagare sulla struttura della nostra Ionosfera o, più prosaicamente, a capire come far crescere le piante erbacee. Oppure ancora il Maggiore Luca **Parmitano** che, dal canto suo, oltre che averci appassionato con la prima "passeggiata" nello Spazio compiuta da un italiano, ha avuto tra i suoi incarichi scientifici lo **studio dei bio-carburanti**, del contenimento del loro potere inquinante e delle condizioni della loro massima economicità. Tutte cose di assoluto interesse pratico. Senza dimenticare che il Capitano Pilota **Samantah Cristoforetti**, che in questi mesi è in addestramento nella

base di lancio del Kazakistan e che salirà in orbita il prossimo Natale, avrà tra i suoi incarichi importanti **indagini su farmaci e questioni bio-mediche** in generale. Studi tutti fondamentali, tra l'altro, per la progettazione dei futuri insediamenti sulla Luna e su Marte.

LE RICADUTE IMMEDIATE

Si sa che le imprese spaziali hanno costi davvero elevatissimi per le nazioni che le intraprendono. Ecco perché appare sempre suggestivo (e non solo consolatorio) il rendersi conto che le ricerche che si svolgono in orbita a quattrocento chilometri sopra le nostre teste hanno ricadute frequenti e immediate nella vita di tutti i giorni. Né va dimenticato che **l'ambiente in cui si svolge il volo orbitale, quand'anche pieno di insidie e di pericoli, è da considerarsi per molte ricerche scientifiche un ambiente privile-**

giato, grazie alle condizioni di assenza di peso (quasi totale) e di vuoto atmosferico (praticamente perfetto fuori dell'astronave). Condizioni che sul pianeta Terra sono sempre costose e difficili da realizzare e nelle quali si riescono a studiare e a realizzare farmaci o materiali speciali in maniera assai più agevole di quanto non succeda qui tra noi mortali. Forse non è cosa per nulla esagerata affermare che senza le missioni Apollo a cavallo degli anni '70 e senza la mai interrotta attività in "orbita bassa" in questi ultimi cinquant'anni, difficilmente oggi potremmo goderci cellulari, I-Pod, I-Book o altre cosucce digitali del genere.

Sergio Bedeschi

Sulla RICERCA SPAZIALE si riporta di seguito una nota del *Ministero dell'Istruzione - Direzione Generale per l'Internazionalizzazione della Ricerca*:

Lo spazio rappresenta un settore fondamentale con profonde ricadute nello sviluppo delle economie e nella crescita delle nazioni e del nostro Paese, non manifestandosi più solo come uno straordinario settore della ricerca, bensì concretizzandosi come un'importante opportunità economica, quale ad esempio quella fornita dal mercato delle telecomunicazioni e della navigazione satellitare.

Il Ministero dell'Università e della Ricerca interviene in questo ambito attraverso il finanziamento dei programmi e la vigilanza svolta sull'Agenzia Spaziale Italiana, ente pubblico nazionale nato nel 1988 con l'obiettivo di definire, in linea con gli indirizzi governativi, ed implementare la politica spaziale nazionale, rivolgendosi sia al settore della ricerca sia a quello industriale.

L'azione di indirizzo ministeriale sui programmi spaziali implementati dall'ASI si esplica attraverso l'approvazione del Piano Triennale di Attività (PTA) dell'Agenzia e la valutazione preventiva del Documento di Visione Strategia (DVS) decennale.

Attraverso l'ASI, in campo internazionale, l'Italia ha oggi un ruolo di primo piano tanto a livello europeo, dove è il terzo paese contributore presso l'Agenzia Spaziale Europea (ESA), quanto a livello mondiale, grazie alla stretta collaborazione con la NASA, con la quale partecipa a molte delle più interessanti missioni scientifiche degli ultimi anni, ad esempio la Stazione Spaziale Internazionale.

Ulteriormente, nell'osservazione della Terra, l'Italia, attraverso gli investimenti realizzati dall'ASI nel sistema Cosmo Sky-Med è all'avanguardia per prevedere e prevenire - ad esempio - disastri ambientali, assicurare rapidi interventi nelle aree di crisi, misurare gli effetti del cambiamento climatico e così via.

www.ricercainternazionale.miur.it

È in arrivo un Drone di nuova generazione targato Europa



Saranno Francia, Italia e Germania a dar vita questa nuova creazione. "A distanza di undici mesi dalla prima dichiarazione a favore dello sviluppo di un drone europeo, presentata in occasione del Salone Aeronautico di Parigi del 2013", Airbus Defence and Space, Dassault Aviation e Alenia Aermacchi, società di Finmeccanica, "hanno completato una prima fase di definizione del progetto e stabilito ulteriori dettagli per un approccio comune per lo sviluppo di un **sistema aereo avanzato a pilotaggio remoto** (UAS - European Unmanned Aerial System) di nuova generazione, denominato MALE2020". Lo annuncia una nota congiunta dove si legge che i tre colossi dell'aeronautica europei hanno consegnato ai Ministeri della Difesa di Francia, Germania e Italia una proposta per portare avanti un programma per un UAS europeo. "L'offerta- continua la nota- prevede una Fase di Definizione del progetto, già elaborata da team di sviluppo congiunti di Airbus Defence and Space, Dassault Aviation e Alenia Aermacchi e supportata da un accordo industriale tra le tre aziende per la suddivisione degli investimenti e del lavoro per lanciare il programma MALE2020". È prevista poi una "fase di Definizione che vede le tre nazioni mettere a punto, in collaborazione con le rispettive **forze aeree e con l'industria europea**, i loro requisiti per lo sviluppo di uno UAS europeo. La Fase di Definizione, infine "servirà inoltre ad evitare costi di sviluppo aggiuntivi nel corso della successiva Fase di Produzione e a ridurre al minimo i rischi tecnici e finanziari. A seguito della finalizzazione di questa Fase di Definizione, le nazioni saranno poi chiamate a concordare le ulteriori fasi di sviluppo di un UAS europeo: il piano delle industrie indica che una soluzione affidabile e certificabile potrebbe essere pronta per il 2020", spiega ancora la nota. Soddisfazione è stata espressa dai numeri uno dei tre gruppi aeronautici. **Bernhard Gerwert, di Airbus Defence and Space**, ha dichiarato: "Abbiamo raggiunto un importante traguardo per lo sviluppo del **drone europeo** e siamo fortemente motivati a continuare" nel progetto. "Si tratta di un'opportunità unica per sviluppare in Europa questa capacità strategica". Questa l'opinione di **Eric Trappier, CEO di Dassault Aviation**, mentre per **Giuseppe Giordo, Amministratore Delegato di Alenia Aermacchi** questo "è il momento di guidare la tecnologia nel futuro e garantire la capacità dell'Europa nel costruire la prossima generazione di sistema aereo militare."

Tra cielo e mare

di Gennaro Orsi

Premessa dell'Autore

Leggendo l'ultimo articolo, ancora sulla vite, mi è venuto spontaneo fare delle considerazioni interessanti sulle spiegazioni di certi fenomeni, che una volta rappresentavano problemi, e mi sono sbizzarrito per l'interesse che ho potuto ottenerne.

Ne ho preso una parte, che era anche un completamento, per maggior chiarezza, di cose che avevo già detto in altri articoli, ma in special modo ho preferito riepilogare i vari passaggi che hanno contribuito a mantenere vivo in me i ricordi di bello e cattivo tempo del passato ma soprattutto di quelle poche esperienze di volo che sono state poi fondamentali per metterle in pratica di insegnamento.

Di tutto questo devo anche essere grato per la fortuna che ho avuto, come socio dell'ANUA, di prendere lo spunto per pensare ma, rendendomi conto dell'interesse divulgativo che deve avere un articolo, ho voluto fare un collegamento tra le cose tecniche che dico, anche se limitate a semplici concetti di Fisica, ad altri ricordi che, guarda caso, vanno ancora ad impattare con il mal d'Africa.

L'articolo sul 1° numero del 2014 a firma del Com^{te} Guido Bergomi mi ha fatto sorgere l'idea di scrivere qualcosa che - oltre a rappresentare il merito che gli si deve attribuire per aver fatto quel esperimento che, se fosse stato sfruttato per stabilire una procedura, ne avrebbe creato applicazioni molto importanti - mi offre anche la possibilità di raccontare come si è sviluppato in me l'interesse sulla vite alla quale, come giustamente mi ha fatto osservare il mio amico Guglielmo Canham, mi sono particolarmente affezionato.

Le prime informazioni sulla vite le ebbi quando, avendo deciso di lasciare gli studi universitari (Politecnico di Ingegneria Meccanica), fui ammesso al Corso di Allievo Ufficiale pilota e rimasi, insieme ai miei colleghi, per circa due mesi alla Caserma Romagnoli di Roma dove, nelle ore trascorse in aula, ci venivano raccontati anche episodi di volo e, tra questi, quelli nei quali era avvenuta l'uscita dell'aereo dalla vite quando il pilota aveva abbandonato i comandi.

Avevo iniziato bene quella esperienza di volo, che era stata la mia prima passione, mi divertivo ed ebbi anche la fortuna di vivere quelle poche ma valide occasioni che mi fanno collegare ricordi di sensazioni a concetti scientifici in modo di arrivare a capire come si verificano certi fenomeni.

Lasciai amaramente le Scuole di volo e ripresi gli studi per la proposta fattami da un collega che mi offrì di preparare gli esami più difficili

insieme a lui, che aveva regolarmente frequentato; mi laureai e perciò, come si usa dire, "piansi con un occhio solo" in quanto rientrai in Aeronautica nel G.A.r.i., conseguii la seconda laurea in Ingegneria Aerospaziale e conobbi l'allora Colonnello Prof. Luigi Broglio, promotore di quel Corso ma anche ideatore del famoso progetto San Marco inteso a poter realizzare un poligono mobile per lanciare satelliti scientifici dal mare in zona equatoriale.

L'aver acquisito il diploma nautico e di essere stato imbarcato (come Ufficiale di macchina) mi fecero diventare l'uomo di mare fra i collaboratori più vicini al Professore e, allorché si cominciò a discutere di problemi che riguardavano gli aspetti navali di quel progetto, iniziai con l'individuare le aree idonee ad ospitare il poligono.

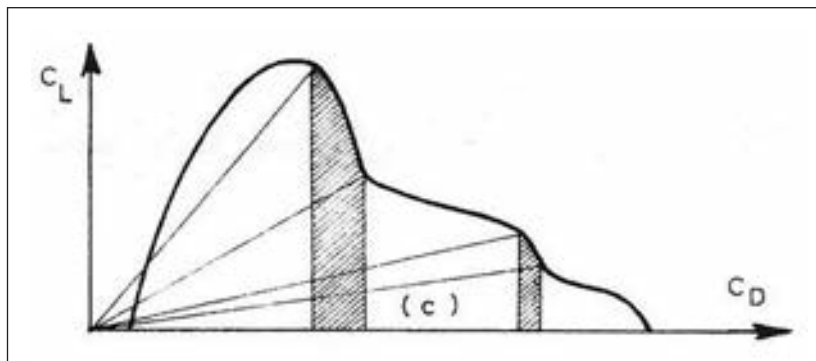
Per circa cinque anni fui impegnato per tutti i lavori di trasformazione delle piattaforme nei cantieri italiani e a Mombasa (Kenya) comprendendo le operazioni della loro sistemazione nell'Oceano Indiano e solo quando - dopo i primi lanci e alcune modifiche strutturali agli impianti - il mio impegno si ridimensionò con interventi occasionali, e non per lunghi periodi, ripresi la mia attività in Aeronautica e all'Università.

Nel periodo in cui fui impegnato in Accademia per l'insegnamento di Aerodinamica si verificò l'occasione di interessarmi ancora della vite perché il mio assistente, ing. Gianbattista Garito, anche assistente all'Università di Napoli del Prof. Luigi Pascale, noto costruttore ed imprenditore aeronautico, stava seguendo la tesi di laurea assegnata ad uno studente su quell'argomento.

Ne parlavamo spesso e tra vari testi consultammo i manoscritti del Prof. ing. Mario Calcara, per le lezioni che egli aveva tenuto sulla materia di Collaudo e Manovra degli Aeromobili, traendone utili suggerimenti, oltre per quelli che interessavano la tesi, anche per quello che scrissi nell'articolo che fu pubblicato nel 3° numero del 2012.

In quello articolo, per spiegare il comportamento dell'aereo in vite per autorotazione, avevo fatto riferimento ad una illustrazione della polare del velivolo completo nella quale risultava una certa zona che presentava questo fenomeno e adesso voglio riportare una versione della polare, che ho ripreso dalle dispense del Prof. Calcara, dalla quale si ricavano altri dettagli.

In effetti l'autorotazione in vite, che praticamente rappresenta una instabilità al rollio, si verifica quando, ad incidenze



ipercritiche, il gradiente del coefficiente di forza risultante è negativo:

$$dC_F/dC_D < 0$$

il che vuol dire che, sulla rappresentazione grafica, il segmento compreso tra l'origine degli assi e la curva diminuisce all'aumentare del C_D .

In quell'articolo, che era dedicato a dare delle risposte all'altro articolo riportato nel 1° numero del 2012 (2000 metri in vite), nel fare una ipotesi sulla rimessa dell'aereo, avevo indicato la possibilità che l'istruttore avesse potuto lasciare i comandi innescando un effetto giroscopico.

Ho già avuto modo di trattare in altri articoli il meccanismo che determina questo effetto ma credo di fare cosa gradita riportandone la definizione originale di uno scienziato, il Prof. Perucca (Potenza 1890, Torino 1964), che è stato titolare della Cattedra di Fisica sperimentale al Politecnico di Torino e Socio dell'Accademia dei Lincei.

GIROSCÓPICO, EFFETTO (ME). — È la proprietà caratteristica del giroscopio di dar luogo a movimento di *precessione*; cioè, sotto l'azione di un momento motore \vec{M} applicato all'asse di rotazione $\xi_1 \xi_2$ (fig.) del giroscopio mediante le due forze \vec{F}_1, \vec{F}_2 , l'asse del giroscopio, invece di obbedire come un cattivo buon senso suggerirebbe e, p. es. in figura, ruotare nel piano della figura in verso antiorario, ruota uscendo dal piano della figura. Nel caso di questa, in conseguenza del verso di rotazione della massa m del giroscopio, ξ_1 uscirebbe dal piano verso il lettore, ξ_2 entrerebbe nel piano, allontanandosi dal lettore.

V. GIROSCOPIO, 1-1. PERU. E.



Giroscopio, effetto.
Effetto giroscopico.

In questo contesto si può dire che un giroscopio, sotto l'azione che impone di cambiare la direzione al suo asse, per una rotazione (perturbazione) intorno a un asse, comunque inclinato rispetto allo stesso, reagisce con un movimento di precessione che tende a portare l'asse del giroscopio su quello di perturbazione, per cui il giroscopio si trova a ruotare intorno a tre assi.

L'aereo in vite, comandata o in autorotazione, mentre percorre una traiettoria a spirale, ad asse verticale, di piccolo raggio e con la prua che è essenzialmente orientata sempre verso detto asse, può essere considerato un giroscopio con movimento di precessione per cui una successiva rotazione imposta all'asse di rollio dell'aereo in autorotazione, con una

manovra di dare piede a favore della vite, non fa altro che imprimere al suo asse un significativo impulso alla rotazione, sempre nel senso di sovrapporlo all'altro asse.

Detto impulso, nel pur breve tempo in cui si esegue la manovra, porta a modificare l'angolo di incidenza sulle superfici interessate e può fare avvenire, tra l'altro, o la diretta uscita dallo stallo, e quindi dall'autorotazione, oppure l'uscita del velivolo dalla zona di autorotazione, ma lasciandolo in stallo, e questo è perfettamente in linea con quello che si può osservare sulla polare e con la frase di Bergomi: *l'aereo si è stabilizzato di nuovo nella vite originaria*.

Il risultato ottenuto da Bergomi, con le opportune verifiche ed eventuali altre esperienze, avrebbe potuto creare, come è stato detto, una procedura importante perché si riferisce ad una manovra non istintiva che, per applicarla, richiede la necessaria fiducia; ad ogni modo, già le sole indicazioni tratte da questo esperimento rappresentano un risultato importante.

Questo caso fa parte di altri casi nei quali - non dando il giusto valore, oppure non venendo a conoscenza, ai risultati che sono stati raggiunti da chi, autonomamente e con coraggio, anche a rischio della propria pelle, conduce certe esperienze - si vengono a creare, come minimo, dei ritardi a prendere certe decisioni che dopo si dimostrano determinanti quando, con il senno del poi, se ne apprezzano i benefici che avrebbero potuto fornire.

Queste considerazioni mi hanno fatto ricordare il famoso caso dell'aereo primordiale che, sollevandosi dal terreno, aveva stimolato la ricerca fino ad arrivare alla comprensione del fenomeno che crea la portanza aprendo così la strada alla nascita dell'industria aeronautica.

Colgo l'occasione per confessare che, forse non leggendo molto, non ho capito come si sia potuto verificare che nessuno abbia mai considerato, o comunicato a chi escludeva la possibilità di volare a un mezzo più pesante dell'aria, che una barca a vela, con vento dal settore di prua (in bolina), si trova nelle condizioni di sfruttare la depressione che si verifica sulla parte esterna della vela per lo stesso fenomeno che crea la portanza sulle ali degli aeromobili. L'essere stato per tante volte in Kenia mi permise di conoscere il sistema che viene impiegato sulle imbarcazioni locali (dhows, in inglese) usando una so-

la vela (tipo latina) che si adegua alle necessità del luogo, come peraltro accade per quelle impiegate nelle altre zone del globo terrestre. L'analisi che ho potuto fare su un modello di queste barche, costruito e regalatomi da un marinaio che lavorava sul poligono, e l'aiuto che mi ha dato l'amico Bruno Bernabei, anche egli partecipe dell'impresa *San Marco*, mi hanno dato altri elementi per capire che già ai tempi dell'impiego della vela latina, pur senza la conoscenza di aerodinamica, se ne applicavano gli effetti.

La singolare costruzione dei dhows, da tempi remoti impiegati per i lunghi tragitti dalla penisola arabica al Madagascar e viceversa (vedi figura) nei due periodi dei monsoni, navi-

Nel mese di luglio

Gianni Caproni

3 luglio 1886 nasce a Massone d'Arco, in provincia di Trento, Gianni Caproni. Laureato in ingegneria al Politecnico di Monaco di Baviera e poi in elettrotecnica all'Istituto Montfleur di Liegi. Siamo agli inizi del 900 e Gianni si butta nell'eccitante nuova pratica che è l'aviazione.

Nel 1908/10 progettò e fece costruire i suoi primi aerei che si rivelarono un fiasco. Per nulla scoraggiato continuò la sua attività nel trentino e poi in quel di Malpensa associandosi con vari personaggi dell'epoca finché fondò la sua società e qui dette inizio alla vita dei famosi trimotori Caproni impiegati nella prima Guerra Mondiale non solo dall'Italia ma anche da altre nazioni. Il nome di Caproni ebbe una risonanza mondiale per i suoi innumerevoli progetti tutti efficientissimi. Morì nel 1957 lasciando una eredità di ulteriori 170 progetti.

Il Boeing 40

7 luglio 1925: vola il postale Boeing 40, in seguito ad una specifica del Post Office Department che richiedeva un biplano da trasporto posta con un motore Liberty da 400 cavalli ma poi non venne ordinato in serie finché nuove leggi non permisero l'attuazione del trasporto posta da parte di privati. La Boeing sviluppò allora il tipo 40A munito di un radiale Pratt & Whitney Wasp da 420 cavalli che si presentava molto migliore dei velivoli precedenti. Era un elegante biplano capace di portare la



posta ma anche due passeggeri in cabina chiusa. Ne vennero costruiti 41 ma poi altri 43 modello B con motore Hornet da 525 cavalli e quattro passeggeri oltre la posta. Il pilota, unico, era in un cockpit aperto e la velocità di crociera si attestava sui 200 Km/h.

Lo Stratocruiser

8 luglio 1947: vola uno dei primi esempi di velivoli di linea del dopoguerra, il Boeing 377 Stratocruiser. È derivato dal bombardiere B 50 di cui mantiene le ali, i motori ed al-

tre parti mentre la fusoliera è completamente nuova ed ha la caratteristica di avere due ponti con una sezione a doppia bolla. Il ponte superiore, il principale, è attrezzato per il maggior numero di passeggeri mentre il ponte inferiore, oltre che per i bagagli è attrezzato con un bar ed un piccolo ulteriore numero di passeggeri che in totale assommano a 112.

I motori sono Pratt & Whitney R-4360 B6 Wasp Major, radiali a 28 cilindri da 3.500 cavalli che gli forniscono una velocità di crociera di 547 Km/h. mentre l'autonomia somma a 4.426 km. Viene impiegato dalla Pan American e dalla britannica BOAC per voli transatlantici. Costruito i 55 esemplari più un certo numero in versione militare.



In questi mesi ricordiamo...

a cura di Guido Bergomi

Il Namcu

18 luglio 1948: il collaudatore argentino Guillermo Edmundo Osvaldo Weiss decolla a Cordoba con un bimotore costruito in Argentina ma di progetto italiano dell'ingegner Pallavicino, il NAMCU. Si tratta di un modernissimo caccia pesante monoposto con due motori Merlin delle ultime serie della potenza di oltre 1.800 cavalli. La messa a punto del velivolo, che si presentava con caratteristiche oltremodo brillanti,



procedette molto lentamente tra grosse difficoltà ed incomprensioni per cui, dopo alcuni voli in cui si raggiunsero velocità elevatissime il programma della costruzione in serie venne annullato, ufficialmente per ragioni economiche. Un vero peccato perché se messo a punto come si sarebbe dovuto poteva dimostrarsi una macchina molto interessante, della categoria del britannico Mosquito ma decisamente superiore come caratteristiche.

Nel mese di agosto



Saburo Sakai

Il 26 agosto 1916 nasce a Saga, una piccola cittadina nell'isola di Kyushu, il più grande asso della caccia nipponica, Saburo Sakai. Nato da una famiglia di Samurai che però da nuove leggi era stata privata di tutti i privilegi ebbe un'infanzia povera con scarso profitto negli studi e giovanissimo si arruolò nella Marina Imperiale e divenne mozzo sulla nave da guerra Kirishima o su altre navi finché non riuscì a farsi trasferire all'aviazione dove ottenne ottimi risultati. Partecipò al conflitto contro la Cina dove accumulò due vittorie e quindi partecipò all'attacco a Pearl Harbor pilotando uno Zero abbattendo il suo primo velivolo americano. Poi in uno scontro venne ferito gravemente ma, semi incosciente riuscì a rientrare alla base e

subì una lunga degenza in ospedale. Riprese a volare e a combattere abbattendo in totale 64 velivoli avversari. Dopo la guerra fu invitato più volte negli Stati Uniti a conoscere e ad essere ammirato dai suoi ex nemici. Scrisse due libri di memorie e morì il 22 settembre 2000 all'età di 84 anni.

Il Romar

7 agosto 1928: esegue il primo volo il modernissimo, per quei tempi, Rohrbach Marine Romar, un idrovolante trimotore tutto metallico costruito appunto con una tecnica che precedeva di parecchi anni le fu-



In questi mesi ricordiamo...

a cura di Guido Bergomi

ture costruzioni. Con un ala alta, di spessore e corda notevoli montava sopra di essa tre motori BMW VIuz lineari raffreddati ad acqua da 500 poi portati a 750 cavalli. Poteva portare un massimo di 20 passeggeri ad una velocità di 178 Km/h. per una notevole autonomia. Costruito in tre esemplari per un progettato servizio atlantico venne invece impiegato dalla Deutsche Lufthansa in servizio sul Baltico con base a Travemunde. Fu costruito in tre esemplari.



Il Mitchell

19 agosto 1940: effettua il primo volo quello che poi diventerà famoso, il North American **B25 Mitchell**. Si tratta di un bimotore da bombardamento medio con motori R-2.600-9 da 1.350 cavalli, ha una velocità massima di circa 500 Km/h. ed è armato con quattro mitragliatrici da 12,7 e può portare 1.365 Kg. di bombe. Verrà costruito in molte versioni, anche pesantemente armato con molte mitragliere da 12,7 per l'attacco al suolo. Divenne famoso per l'impresa comandata dal colonnello Doolittle che, nell'aprile 1942 partendo dalla portaerei Hornet con 16 aeroplani effettuò il primo bombardamento di Tokio, missione senza ritorno ma con atterraggio in Cina. L'impresa provo-

cò pochi danni ma suscitò una immensa impressione. Venne costruito in quasi 6.000 esemplari.

Tentato sbarco a Dieppe

19 agosto 1943: ha inizio l'operazione **Jubilee**: una prova di sbarco in territorio francese con lo scopo sia di saggiare le difese tedesche sia di alleggerire la pressione sul fronte russo. Doveva svolgersi in luglio ma le pessime condizioni meteo fecero posporre l'operazione col risultato che la ricognizione tedesca aveva notato i preparativi e quindi la prevista sorpresa venne meno. Inoltre l'organizzazione fu carente e mancò il cannoneggiamento ed i bombardamenti aerei che dovevano precedere lo sbarco. Così il contingente di circa 6.100 uomini tra canadesi, alcune unità di paracadutisti e una cinquantina di carri armati comandati dall'Ammiraglio Lord Louis Mountbatten si approssimò allo sbarco. L'operazione si trasformò in una strage e gli alleati persero 4.100 uomini e pressoché tutti i carri armati, insomma un vero fiasco. L'unico risultato positivo fu che gli alleati compresero gli errori commessi e ne fecero tesoro per la successiva imponente operazione di sbarco che si svolse le 1944.



70 anni fa il bombardamento della Chiesa di San Leopoldo (Padova)

“**M**io padre Francesco, già sottufficiale della Regia Marina, poco dopo il suo matrimonio - 18 novembre 1939 - fu richiamato in servizio per essere imbarcato, successivamente, su varie unità navali di superficie e sommergibili. Tra il 1939 ed il 1942 fu ricevuto per due volte da **Padre Leopoldo** nella sua stanzetta attigua alla Chiesa dei Cappuccini di Padova.

Mia mamma Vittoria e mia nonna paterna Angela riuscirono a farsi ricevere da Padre Leopoldo nel dicembre del 1940, così come molti altri che arrivavano angosciati alla Chiesa dei Cappuccini di Padova per confidargli il motivo dei loro tormenti.

In quel periodo Padre Leopoldo vide l'Italia scivolare verso la seconda guerra mondiale con ulteriori nuove devastazioni e lutti. **E tra i giovani frati di Padova che lo ascoltavano suscitò meraviglia quando addirittura predisse il bombardamento della Chiesa dei Cappuccini di Padova e del loro Convento.** L'evento predetto si verificò nel maggio del 1944, a poco meno di due anni dalla sua morte (30 luglio 1942, all'età di 76 anni).”

Gen. B.A.r. Adriano Caoduro - Corso Borea 3°

La Redazione del Corriere dell'Aviatore, si è pregiata di chiedere a Giovanni Lazzara, Direttore del periodico "Portavoce di san Leopoldo Mandic" la riproduzione del suo **editoriale dedicato al 70° del bombardamento. L'A.N.U.A. ringrazia sentitamente il Direttore Lazzara per il gradito e puntuale consenso.**

Il 14 maggio 1944 era una domenica luminosa a Padova. All'improvviso, attorno a mezzogiorno, l'urlo della sirena squarciò l'aria. Aerei in arrivo. Poco dopo, decine di bombardieri furono sopra la città. Cinque bombe caddero sul convento di padre Leopoldo, morto due anni prima. Tre distrussero completamente la chiesa dei cappuccini e, in parte, il convento annesso (foto a lato). Nessuna vittima tra i religiosi, che erano riusciti a rifugiarsi nella cantina adibita a rifugio. Due pesanti ordigni caddero a pochi metri dallo stesso. Incredibilmente intatte, tra le macerie della chiesa, la statua della Vergine Immacolata a cui padre Leopoldo era molto devoto, e la sua celletta-confessionale. Qualcuno si ricordò che, anni prima, Leopoldo aveva preannunciato la devastazione. «Ma questa celletta no! - aveva detto, indicando la stanzetta dove da quasi quarant'anni confessava -. Qui il Padrone Iddio ha usato tanta misericordia alle anime: deve restare a monumento della sua bontà». Documenti americani, presi in esame di recente, hanno consentito a Portavoce di san Leopoldo di ricostruire la dinamica dei fatti. La formazione aerea che raggiunse Padova, quel giorno, era composta da ben 36 velivoli B-24 Liberator del 461° gruppo bombardieri, che operava nel teatro mediterraneo nel quadro della 15a Air Force americana. Gli aerei erano decollati dalla base aerea di Torretta, nei pressi di Cerignola (Foggia), con l'obiettivo di colpire la stazione di Padova Campo di Marte, scalo ferroviario di smistamento (così il rapporto americano della missione. Cf. Portavoce 5/2012, pp. 16-25). Per molto tempo, ci fu chi ipotizzò che l'obiettivo dei bombardieri fosse il Comando generale delle truppe tedesche insediato nella Villa Montesi, in Viale Cavallotti (dove oggi c'è la sede di una banca). Un sito, questo, molto più vicino alla chiesa dei cappuccini. Difficile pensare, però, che gli americani avessero fatto decollare dal Meridione quasi quaranta bombardieri per tale, pur importante, obiettivo.

A conferma della ricostruzione pubblicata dal Portavoce, è giunta una preziosa testimonianza. Il sig. Gianni Malatesta, ultraottantenne residente a Padova, scrive: «All'epoca, abitavo, come ora, in via delle Rose (zona sud-est di Padova). Al suono delle sirene d'allarme, di corsa, assieme a mio fratello Franco, fuggii verso l'argine del Canale Scaricatore passando per il ponte Salboro (oggi Quattro Martiri). Appena oltre il ponte, a sinistra sull'argine erano state praticate delle buche piuttosto profonde e tali da consentire di rifugiarsi in caso di bombardamenti.

Quasi vicino all'argine si estendeva un vasto territorio detto Piazza d'Armi. In tale luogo si trovavano numerose batterie contraeree tedesche». Ed ecco cosa accadde poco dopo mezzogiorno di quel 14 maggio 1944: «Gli aerei arrivarono passando sopra l'abitato di Voltabarozzo. Volavano relativamente a bassa quota e si vedevano molto bene. In quel momento, entrarono in azione i cannoni antiaereo. Subito dagli aerei furono sganciate le prime bombe, certamente per colpire chi sparava da terra. L'azione si sviluppò in ritardo e, per tal motivo, furono colpiti gli orti di via delle Rose e, poco avanti, la chiesa di padre Leopoldo. Molta gente, al suono delle sirene, si rifugiava tra gli alberi e nei fossati esistenti tra via delle Rose e via Tre Garofani. Là morirono, uccisi dalle bombe, undici persone e molti furono i feriti. Dalla carta topografica di Padova si vede chiaramente che la traiettoria degli aerei era diretta verso Campo di Marte, luogo che doveva evidentemente bombardare». In questo mese di maggio, il ricordo delle distruzioni e dei lutti causati dal bombardamento, muove a un pensiero in suffragio dei defunti e a pregare per la pace nel mondo. Magari sostando davanti alla bella effigie dell'Immacolata, che tante preghiere accolse pure da padre Leopoldo.

(G.Lazzara)



AMEDEO DI SAVOIA DUCA D'AOSTA

Primogenito di Emanuele Filiberto e di Elena di Francia (Hélène), nato a Torino il 21 ottobre 1898, Amedeo di Savoia (Buby per la famiglia) Duca delle Puglie, nel 1931, eredita dal padre il titolo di Duca d'Aosta. Nipote del Re d'Italia Vittorio Emanuele III, Amedeo è un bel giovane, molto alto (un metro e novantotto centimetri), di belle maniere, intelligente, coraggioso e volenteroso.

A diciassette anni si arruola volontario nel Regio Esercito, combatte nella Guerra (1915-1918) sul Carso e sugli Altipiani col Reggimento Artiglierie a Cavallo "Batterie". Ottiene la promozione a capitano e una Medaglia d'Argento al Valore Militare.

Dopo la Grande Guerra, è in Africa, ai Laghi Equatoriali, al Congo, nel Benadir (Somalia italiana) con lo zio Luigi di Savoia, Duca degli Abruzzi, dove con una durissima vita di lavoro acquisisce una preziosissima esperienza in campo coloniale.

Consegue il brevetto di pilota nel 1926 e, passato nella Regia Aeronautica, nel 1932 è in forza prima al 1° Stormo Caccia (Arciere Indiano) e poi al 4° Stormo Caccia (Cavallino Rampante). Tra il 1925 e il 1931, partecipa alle azioni per la riconquista della Libia, compiendo atti di valore anche come pilota, per la rioccupazione del Fezzan e di Cupra.

Nel 1927 sposa Anna di Guisa dei Borbone d'Orleans, cugina in primo grado e alta quasi come lui. Il loro sarà un matrimonio d'amore, allietato dalla nascita di Margherita e Maria Cristina, per le quali sarà padre attento e amoroso.

All'Università di Palermo (privilegio riconosciuto) in un solo anno, si laurea in giurisprudenza con la tesi "I concetti informativi dei rapporti fra gli Stati moderni e le popolazioni indigene delle loro colonie". Da colonnello pilota, il 1° maggio 1933 a Udine assume il comando del 4° Stormo Caccia, che lascia nel 1934. Il "Cavallino Rampante" si fregia della corona ducale e del nodo sabaudo. In seguito, il 4° Stormo Caccia sarà intitolato al Duca Amedeo d'Aosta.

Nell'ottobre 1935, l'Italia di Mussolini inizia la conquista dell'Abissinia e il 5 maggio 1936 le truppe italiane, al comando del Generale Pietro Badoglio, occupano ADDIS ABEBA. E benché il territorio etiopico non sia ancora conquistato, il 9 maggio 1936 viene proclamato l'Impero dell'Africa Orientale Italiana. Il Re d'Italia Vittorio Emanuele III assume anche il titolo di Imperatore d'Etiopia.

Il Duca Amedeo d'Aosta, nominato Viceré d'Etiopia il 21

dicembre 1937, si dedica subito con tutta la sua saggezza e la grande esperienza coloniale alla valorizzazione e pacificazione dei territori dell'Impero, che comprendono anche le vecchie colonie italiane dell'Eritrea e della Somalia.

Nel gennaio 1940 viene promosso al grado di Generale di Armata Aerea.

Intanto, il 1° settembre 1939, rivendicando il corridoio di Danzica, Hitler attacca la Polonia provocando l'intervento di Francia e Inghilterra. Inizia così la Seconda Guerra Mondiale.

Nei primi otto mesi di guerra, le "folgoranti" vittorie delle forze armate di Hitler, in Olanda, Belgio, Francia, Danimarca e Norvegia, impressionano l'alleato Mussolini, al punto da fargli pensare che la guerra si stesse per concludere con la netta vittoria della Germania senza la benché minima partecipazione dell'Italia. Con questa convinzione, il 10 giugno 1940 il Duce dichiara guerra alla Francia e all'Inghilterra,

sicuro di poter sedere da vincitore al tavolo della pace. Sul fronte occidentale, le truppe italiane al comando del Principe Umberto passano subito all'attacco.

Un Corpo Aereo Italiano (CAI) viene schierato nel Nord Europa per partecipare alla battaglia aerea d'Inghilterra.

Nell'Impero dell'A.O.I. le forze armate italiane vengono poste sotto il comando del Viceré, il Generale di Armata Aerea Amedeo d'Aosta. Il loro vastissimo teatro operativo, oltre alle aree dell'Impero italiano (Etiopia, Eritrea e Somalia), comprende quelle confinanti della Somalia francese, Somalia britannica, Mar Rosso, Golfo di Aden e parte dell'Oceano Indiano.

"... Il Comandante l'Aeronautica A.O.I., Generale Pietro PINNA, è consapevole dell'inferiorità numerica e tecnica delle forze aeree a sua disposizione e del fatto che tale inferiorità è aggravata da altre circostanze fra cui la preoccupante scarsità di parti di ricambio, carburante, munizioni e gravi difficoltà di rifornimento dall'Italia..."

... Dopo alcuni piccoli scontri aerei nei mesi di giugno e luglio, il 3 agosto 1940 le truppe italiane attaccano e il 19 agosto 1940 conquistano Berbera, concludendo l'occupazione del Somaliland britannico."

Alla fine di marzo 1941 la situazione militare dell'Impero precipita... La maggior parte del personale dei reparti aerei, senza più velivoli, inquadrato in "Reparti Azzurri", è in prima linea con le truppe dell'Esercito per la difesa degli ultimi baluardi etiopici.



In quest'ultima battaglia difensiva, sul gelido bastione dell'Amba Alagi, il Viceré con i suoi 2500 uomini, delle varie armi e di vari gradi, è assalito da oltre 50.000 uomini, tra fucilieri di Sua Maestà britannica e bande di Abissini con oltre 100 cannoni.

S.A.R. il Viceré Amedeo d'Aosta con il suo comando superiore, dopo aver emanato le ultime disposizioni, il 17 maggio 1941 sull'Amba Alagi, cade prigioniero degli Inglesi, dai quali riceve gli onori militari." (1)

S.A.R. Amedeo d'Aosta, con gli altri prigionieri italiani suoi commilitoni, viene condotto a Nyeri nella vicina colonia britannica del Kenia, dove a soli 44 anni muore, forse, per tubercolosi dei tropici.

Amedeo d'Aosta, Generale d'Armata Aerea, viene decorato di Medaglia d'Oro al Valore Militare con Decreto firmato dallo zio, Vittorio Emanuele III Re d'Italia e d'Albania e Imperatore d'Etiopia.

"La guerra, nello scacchiere operativo dell'Africa Orientale e del Mar Rosso, fu per l'Italia di secondaria importanza rispetto agli altri settori del Mediterraneo, che erano o apparivano di più rilevante e immediato interesse. Ciò trovava la sua ragione d'essere nell'illusione di Mussolini di una rapida e vittoriosa guerra, la cui fine sarebbe giunta prima che la situazione in A.O.I. avesse sensibilmente risentito degli eventi negli altri scacchieri..." (2)

Nei suoi ultimi giorni di vita, Amedeo d'Aosta si esprime con queste parole: "Bisogna saper morire anche in mano al nemico... Come è bello morire in pace con Dio, con gli uomini e con se stesso..." E il pontefice Pio XII di lui dirà: "Fu una bella figura di cristiano, di principe e di soldato. È morto nella sua fede cattolica."

Personalmente non ho potuto conoscere S.A.R. Amedeo d'Aosta. Avevo 10 anni, quando scoppiò la 2^a Guerra Mondiale; imparavo la geografia attraverso i bollettini di guerra: Danzica, Dunkerque, l'Epiro, Coventry, Amba Alagi, Marsa Matruk, El - Alamein, Stalingrado...

Circa 30 anni dopo la morte di Amedeo d'Aosta, nella primavera del 1971, con il grado di Tenente Colonnello Pilota, Capo dell'Ufficio Cerimoniale dello Stato Maggiore Aeronautica, sono incaricato di portare a termine un'operazione particolare: fare installare il monumento (già pronto a Roma) ad Amedeo di Savoia Duca d'Aosta, Ufficiale Pilota e Viceré d'Etiopia, nel Sacrario di Nyeri in Kenia (dove le sue spoglie riposano) e organizzare la relativa cerimonia.

Una tale operazione può comportare qualche difficoltà sul piano politico, perché il centrosinistra al potere in Italia non è favorevole a ricordare fatti e persone del Ventennio Fascista.

Il monumento, realizzato dallo scultore romano Ruffini, aviatore e combattente anche lui in Africa, consiste in un busto in bronzo del Duca, montato su una colonna rettangolare in marmo, alta circa due metri, che reca l'aquila di pilota militare, in bronzo, in alto alla sinistra del busto, e la sciabola (anch'essa in bronzo) in senso verticale. Sulla colonna marmorea è scritto il testamento spirituale di Amedeo d'Aosta.

Dal Generale D.A. Francesco CAVALERA, Capo del 5° reparto SMA, mio superiore diretto, mi viene assegnato il ruolo di Capo Missione con il compito di fare installare, in tempi rapidi, il monumento al Duca d'Aosta nel Sacrario di NYERI in Kenia.

Caricato il monumento sopra un C119 della 46^a Aerobrigata di Pisa, assieme allo scultore RUFFINI, con un altro C119 decoliamo da CIAMPINO alla volta del Kenia. Sono con me anche tre dei miei collaboratori dello SMA con il compito di aiutarmi nei lavori di trasporto a terra e installazione del monumento. Sono inoltre incaricato di organizzare, coordinandola con le autorità locali, la cerimonia ufficiale dell'inaugurazione del monumento alla presenza del Ge-



Il monumento al Duca d'Aosta in Kenia. Lo scultore Raffini, autore del busto di Amedeo di Savoia Duca d'Aosta, Ufficiale Pilota e Viceré d'Etiopia (1941-1942). Nyeri Kenia 1971



nerale Duilio Sergio FANALI, Capo di S.M. dell'Aeronautica, della Duchessa Anna d'Aosta, vedova di Amedeo, della loro figlia e delle Autorità del Kenia. (4)

Con scali a Il Cairo e a Khartum, con i due C119 atterriamo all'Aeroporto di Nairobi, la capitale del Kenia, situata su un altipiano a circa 1675 m. di altitudine, che ci accoglie con la vivacità delle sue bouganville, le sue belle case e un paesaggio verde di tipo alpino. Qui noleggio, senza grandi difficoltà, alcuni mezzi terrestri con le necessarie attrezzature per il trasporto e l'installazione del monumento all'interno del Sacratio di NYERI.

La cerimonia dell'inaugurazione del monumento, come previsto, si svolge regolarmente, in un'atmosfera di grande commozione e di orgoglio nel ricordo del Duca Amedeo d'Aosta, uomo intelligente, coraggioso, colto e straordinario soldato, pilota e comandante: uomo vissuto e morto da eroe. Quel monumento è ancora là, nel Sacratio di NYERI, a ricordare tutti gli Italiani, che hanno creduto nell'Italia sacrificando la loro giovane vita in terra d'Africa e non solo agli Italiani.

*Gen. Sebastiano LICHERI
(detto Tatàno)*

NOTE:

- 1 Sebastiano LICHERI - **L'Arma Aerea Italiana** 10 giugno 1940 - 8 maggio 1945 - 3^a Edizione MURSIA Milano 2001 (pp. 120, 121, 126);
- 2 Sebastiano LICHERI - **STORIA DEL VOLO E DELLE OPERAZIONI AEREE E SPAZIALI DA ICARO AI GIORNI NOSTRI** - 2^a edizione - Aeronautica Militare, Ufficio Storico, Roma, 1997 (pag.179);
- 3 e 4 Anna MAGLIOCCHINO - **TATANO PILOTA** - Editrice S'Alvure - Oristano 2004, (pp. 168 -169).

Il Gen. Tommaso Ferro nuovo Presidente O.N.F.A.



Il Gen. SA (a) Tommaso Ferro è stato nominato presidente dell'**Opera nazionale per i figli degli aviatori** (ONFA) in sostituzione del pari grado Pier Giorgio Cruciolì recentemente deceduto.

Nato nel 1950, dopo la frequenza dell'Accademia Aeronautica con il corso Grifo III ed il conseguimento del brevetto di pilota militare negli Stati Uniti, il gen. Ferro viene assegnato al 36° Stormo e, dopo una parentesi all'Accademia quale ufficiale d'inquadramento, di nuovo al 36° Stormo dove ha comandato il 156° Gruppo. Successivamente destinato al 3°, e poi al 4° Reparto dello SMA, nel 1986 assume il comando del Centro Addestramento Trinazionale Tornado a Cottesmore che lascia quattro anni dopo.

Assegnato al 3° Reparto dello SMA fino al 1991, anno in cui è nominato comandante del 53° Stormo.

Di nuovo allo SMA nel 1993 come capo del 3° Ufficio del 3° Reparto, assolvendo in seguito anche l'incarico di capo interinale dello stesso Reparto, nel 1996 diviene comandante dello 46° Brigata Aerea fino al 1998 quando è nominato capo di Stato Maggiore del Comando Generale delle Scuole AM.

Destinato nel 2000 a Washington quale Air and Defense Cooperation Attaché presso l'Ambasciata d'Italia, e tre anni dopo al comando dello Divisione Caccia "Aquila" in Patria, nel 2004 diviene vice comandante del Comando Operativo di Vertice Interforze (COI) del quale, nel 2010, assume la piena responsabilità. Poco dopo diviene vice comandante della Squadra Aerea, incarico che mantiene fino alla nomina a Comandante dello 1^a Regione Aerea avvenuta nel settembre 2011 e che detiene fino al febbraio 2013 quando lascia il servizio attivo per raggiunti limiti di età.

Ha al suo attivo oltre 3.200 ore di volo prevalentemente su F-104 e Tornado.

Il Generale S. A. Corrado Ricci del Corso "Leone" da "pilota" in Spagna, Africa Orientale e nei cieli metropolitani a "missionario" in Africa Equatoriale

di Giovanni Battista Cersòsimo

Nato il 13 settembre 1912 a Borgo San Lorenzo (Firenze), Corrado Ricci il 16 ottobre 1931, già in possesso del brevetto di "pilota d'aeroplano", entra nella Regia Accademia Aeronautica, allievo della prima classe del Corso "Leone" (1931-1933). Sempre tra i primi durante gli anni di Accademia, agli esami finali si classifica "secondo" del Corso e il 1° ottobre 1933 è nominato "Sottotenente in S.P.E."



Il 15 luglio 1935 è promosso "Tenente pilota" ed assegnato al 1° Stormo Caccia, 6° Gruppo, 79ª Squadriglia, che ha nel suo stemma un "arciere

alato che tende il suo arco"; la Squadriglia ha in dotazione gli aerei Fiat CR.32 con i quali il Tenente Corrado Ricci partecipa alla guerra di Spagna (novembre 1936 - luglio 1937) con la 3ª Squadriglia del I° Gruppo "Caccia" di stanza a Torrijos.



Lo scoppio del II Conflitto Mondiale lo trova Capitano in Africa Orientale, al comando della 410ª Squadriglia "Caccia", dotata di aerei Fiat CR.32 con i quali difende valorosamente i cieli dell'Impero.

Nel mese di dicembre del 1940 i suoi CR.32 sono dotati della "radio di bordo", che consente di intercettare più agevolmente i velivoli inglesi Blenheim nel corso delle loro missioni di bombardamento su Dessiè e Addis Abeba.

Nel mese di maggio del 1941 il Capitano Ricci, sofferente di appendicite, letale in era pre-antibiotica, è costretto a rientrare in Italia.

Nel prosieguo del conflitto gli è affidato il comando della 300ª Squadriglia, dislocata sull'aeroporto di Ciampino, prima unità della Regia Aeronautica abilitata al volo notturno. Alla Squadriglia, dotata di aerei CR.42 "Caccia Notturna" e Re2001, è affidato il compito della difesa dei cieli di Roma.



Il 24 aprile 1942, promosso Maggiore, gli è affidato il comando del Gruppo Autonomo Intercettori, che ha il compito di contrastare i bombardieri USAF B24.

Dopo l'8 settembre 1943 è Capo Ufficio Operazioni del Comando Raggruppamento "Caccia" sull'aeroporto di Lecce e subito dopo Comandante in 2ª dello Stormo Notturno, con il quale partecipa alla "Guerra di Liberazione (1943-1945)" a fianco degli "alleati" anglo-americani.

Lo Stormo Notturno, costituito il 7 luglio 1944 sull'aeroporto di Lecce, fa parte del "Raggruppamento Bombardamento e Trasporti" e dipende dal punto di vista operativo dal 254° Wing-Balkan Air Force.

È composto da equipaggi, velivoli (S.82 e Cant. Z. 1007) e personale proveniente dai Reparti che all'atto dell'armistizio si sono trovati su aeroporti dell'Italia liberata e da quelli affluiti dai territori occupati dopo l'8 settembre 1943.

Già dalla sua prima costituzione lo Stormo ha il compito di

effettuare missioni notturne per l'aviolancio di materiale bellico, di viveri, vestiario e medicinali in territorio balcanico a favore delle truppe italiane della Divisione Garibaldi e dei partigiani jugoslavi; esegue, inoltre, voli di trasporto di materiale italiano ed alleato in territorio metropolitano e nelle basi del Nord Africa.

Terminato il II Conflitto Mondiale, Corrado Ricci, nel 1946, è promosso Tenente Colonnello e nominato Direttore dei Servizi della III^a Zona Aerea Territoriale a Roma.

Promosso Colonnello nel 1952, è assegnato al Centro Alti Studi Militari, sempre a Roma, dal quale, a gennaio del 1954 è trasferito sull'aeroporto di Bari-Palese per assumere il comando del 3° Stormo "Caccia" al momento dotato di aerei Lockheed P.38, sostituiti con gli F.84G quando lo Stormo è trasferito, sempre sotto il suo comando, da Bari-Palese a Verona-Villafranca.



A maggio del 1956, cessato dal comando del 3° Stormo, che a Villafranca è passato dalla specialità "caccia" alla "ricognizione tattica", è destinato allo Stato Maggiore Aeronautica a Roma, quale Capo della Sezione Operazioni e Vice Capo del 1° Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica.

Nel 1958 è Capo Ufficio "Piani Speciali" del Comando AIRSOUTH di Napoli-Bagnoli.

Promosso Generale di Brigata Aerea nel 1960, il 1° ottobre 1961 assume il comando della I^a Aerobrigata Intercettori Teleguidati sull'aeroporto di Padova.

L'Aerobrigata ha nel suo stemma lo stesso "arciere alato che tende il suo arco", che era già stato del 1° Stormo "Caccia".



Il suo organico al momento prevede tre Comandi di Gruppo (VI, VII e XVII), ciascuno con quattro Squadriglie Intercettori Teleguidati, disseminate in ampia dispersione geografica



tra le province di Brescia, Verona, Vicenza, Padova, Venezia, Treviso e Udine, dotate di missili terra-aria "NIKE AJAX ed HERCULES", in grado di assicurare la difesa aerea dell'intero settore Nord-Est.

Il 28 ottobre del 1963 cede il comando della I^a Aerobrigata Intercettori Teleguidati al Generale di Brigata Aerea Vincenzo Lucertini, del Corso "Marte", che, nel grado di Generale di Squadra Aerea, sarà Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica dal 1° novembre 1971 al 27 febbraio 1974.

Il Generale Corrado Ricci, dopo il comando della I^a Aerobrigata Intercettori Teleguidati di Padova, è trasferito al Comando N.A.T.O. della V A.T.A.F. di Vicenza per assumere l'incarico di Sotto Capo di Stato Maggiore per la Logistica e, con decorrenza 1° luglio 1965, quello di "Deputy Air Defense" dello stesso Comando.

Promosso Generale di Squadra Aerea con decorrenza 26 aprile 1969, termina il suo servizio in Aeronautica il 12 gennaio 1972, quando è collocato in posizione "ausiliaria" per raggiunti limiti d'età, secondo le disposizioni allora vigenti.

Suo ultimo incarico è stato quello di Ispettore delle Telecomunicazioni e Assistenza al Volo (I.T.A.V.) dal 22 giugno 1970 al 12 gennaio 1972, che al momento di lasciare il "servizio permanente effettivo" cede al pari grado Romano Palmera, altro valoroso pilota da "caccia" nei cieli dell'Africa Orientale Italiana.

Il Generale Corrado Ricci in servizio si fregiava di tre Medaglie d'Argento al Valor Militare, quattro Croci al Merito di Guerra, della Medaglia commemorativa e della Medaglia di benemerenzza per i volontari della "Guerra di Spagna", della Medaglia della "Guerra 1940-1943", della Medaglia della "Guerra di Liberazione 1943-1945", della Medaglia Mauriziana al merito di 10 lustri di carriera militare, della Medaglia d'oro Li Lunga navigazione aerea nell'Aeronautica Militare e della Croce d'Oro per anzianità di servizio militare.

Era, inoltre, "Cavaliere della Corona d'Italia" e "Grande Ufficiale dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana".

Cessato dal servizio, viaggia molto, forse alla ricerca di un qualcosa non ancora ben definito, ma che si riallaccia al ricordo dei tanti momenti vissuti.

Già "terziario francescano", dopo la morte della moglie, ammalata da tempo e la perdita di uno dei suoi figli per incidente d'auto, chiede di poter diventare "sacerdote" e "missionario" in terra d'Africa, ove ha combattuto negli anni '40, per avvicinarsi ancora di più a Dio, entrare in rapporto diretto con Lui, portare la Sua parola a coloro che ancora non Lo conoscono.

Ecco, così, la sua ordinazione sacerdotale e la sua nuova vita di missionario in Gabon, nell'Africa Equatoriale, dove incontra Papa Giovanni Paolo II, in visita alla sua "missione". Dal Gabon, nel mese di ottobre del 1990, rientra in Italia per il giuramento e battesimo del Corso "Leone IV".

Nella suggestiva Cappella dell'Accademia di Pozzuoli, alla presenza di tutti gli allievi e degli invitati, celebra la S. Messa

in suffragio dei Caduti, impostando, con un toccante trasporto spirituale, l'omelia sulla glorificazione di Dio, sul ricordo di tutti quegli ex allievi che, in pace e in guerra, hanno donato alla Patria il bene più prezioso, la vita, esortando gli allievi del Corso Leone IV sulla via del dovere e della responsabilità.

All'elevazione, la figura di questo "aviatore - prete" che tende con l'ostia le braccia al cielo, quel cielo che egli ha solcato in pace e in guerra, desta in tutti i presenti, in particolare fra i pochi superstiti del suo Corso presenti, un grande turbamento e qualche lacrima a stento trattenuta.

Tenuto a battesimo il Corso e, benedetto il gagliardetto, in un profondo silenzio, "Padre Ricci", rivolgendosi ai "pinguini", dice loro "Vi affido nelle mani di Dio".

Poche, semplici parole, rispecchianti a pieno la sua vita, la sua anima, la sua missione sacerdotale, che, penetrando nel cuore di tutti i presenti, suscita una viva commozione, esplosa in un lungo, scrosciante applauso.

Poi, terminata la cerimonia, così come era arrivato, quasi in una sorta di incantesimo, in un'atmosfera di poesia, di umiltà, Corrado Ricci, "generale - sacerdote", fa ritorno, "soldato di Cristo", fra i suoi fratelli del Gabon. Il Generale Corrado Ricci muore nella sua "missione" nel 1995.

Bibliografia:

- Giuseppe D'Avanzo: Ali e poltrone, Ciarrapico Editore, Roma 1976.
- Giulio Lazzati: Storni d'Italia. Mursia Editore, Milano 1975.
- Angelo Lodi, Ovidio Ferrante, Giuseppe Pesce, Iginio Coggi: L'Aeronautica Italiana, Editalia, Roma 1986.
- Angelo Lodi: L'Aeronautica Italiana nella Guerra di Liberazione, S M A - Ufficio Storico, Roma 1975.
- Luigi Luppi: L'arciere alato dal 1° Stormo alla 1ª Aerobrigata, IBN Editore, Roma 2012.
- Corrado Ricci: Il Corpo Italiano sul fronte della Manica, SMA - Ufficio Storico, Roma 1980.
- Corrado Ricci: Vita di pilota, Mursia Editore, Milano 1980.
- Stato Maggiore Aeronautica: I Reparti dell'Aeronautica Militare, Roma 1973.
- Giuseppe D'Avanzo: Ali e poltrone, Ciarrapico Editore, Roma 1976.
- Giulio Lazzati: Storni d'Italia. Mursia Editore, Milano 1975.
- Angelo Lodi, Ovidio Ferrante, Giuseppe Pesce, Iginio Coggi: L'Aeronautica Italiana, Editalia, Roma 1986.
- Angelo Lodi: L'Aeronautica Italiana nella Guerra di Liberazione, Stato Maggiore Aeronautica - Ufficio Storico, Roma 1975.
- Luigi Luppi: L'arciere alato dal 1° Stormo alla 1ª Aerobrigata, IBN Editore, Roma 2012.
- Corrado Ricci: Il Corpo Italiano sul fronte della Manica, SMA - Ufficio Storico, Roma 1980.
- Corrado Ricci: Vita di pilota, Mursia Editore, Milano 1980.
- Stato Maggiore Aeronautica: I Reparti dell'Aeronautica Militare, Roma 1973.

Mentre si va in stampa,
il 15 giugno giunge da Taranto la triste notizia
che anche il nostro Socio ANUA

Col. Cosimo Briganti *è volato più in Alto*

Il Presidente Sez. ANUA Taranto Prof. Aldo Marturano scrive:
Sono certo di esprimere il Vostro cordoglio ed il mio alla FAMIGLIA ed in particolare al figlio NOSTRO SOCIO Massimiliano nella consapevolezza che moltissimi di Voi ricorderete "Mimmo Briganti" come persona di grande impegno professionale e slanci empatici di sicuro effetto tanto da fermarsi nella nostra MEMORIA.

Il Capitano Briganti da me conosciuto ed apprezzato nel lontanissimo periodo 1961-1963 ha segnato, con i suoi consigli e suggerimenti, il mio vissuto in quell'epoca in cui ho dovuto scegliere quale strada seguire per il mio avvenire.

Caro Massimiliano sono convinto che Tuo Padre continuerà a vegliare su di Te forte dell'orgoglio di avere avuto un Figlio che gli ha dato tante soddisfazioni e che è stato apprezzato dai COLLEGHI dell'AERONAUTICA per la sua preparazione e disponibilità.

L'ANUA tutta condivide i sentimenti di cordoglio





Dario d'Ippolito Generale di Brigata Aerea - Corso IBIS IV

44 anni compiuti lo scorso febbraio, il mattino del 22 maggio 2014, al termine di prescritte prove ginniche presso la struttura AM sull'Aeroporto dell'Urbe, avvertiva un malore seguito da blocco cardiaco. Soccorso sul posto e d'urgenza all'Ospedale Umberto Primo di Roma, a nulla è valso il tentativo di rianimazione.

Alla notizia del tragico evento, il Ministro della Difesa e il Capo di S.M.A. hanno inviato alla famiglia i seguenti messaggi:



Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale Pasquale Preziosa, e di tanti familiari, amici e colleghi che si sono uniti in preghiera attorno ai genitori di Dario: Christine e Cesare d'Ippolito.

Durante la cerimonia funebre, Il Gen. B.A. Gianni Candotti, Capo del 3° Reparto SMA ove Dario era in servizio, gli ha rivolto un indirizzo di saluto, esprimendosi così:

“Un Comandante militare non vorrebbe mai salire su un podio in queste circostanze. L'Aeronautica Militare è una grande famiglia, unita, divisa, effervescente, turbolenta, creativa, costruttiva, un po' come tutte le famiglie. Una famiglia che è nata e si è sviluppata dall'Accademia come una solida comunità, guidata dal suo pastore, Monsignor Borlenghi, che è qui oggi con noi a celebrare questo rito come fu con noi e con Dario, sin dai primi giorni del nostro cammino aeronautico.

Mentre parlavo con la dottoressa che aveva soccorso Dario e che cercava di spiegarci che cosa fosse successo, dottoressa che con il mondo militare non aveva mai avuto rapporti, mi ha detto: “Comandante, mi siete sembrati una famiglia più che un gruppo di militari”.

Perdere un uomo della propria squadra è come perdere una della famiglia e crea un dolore grandissimo.

La nostra vita professionale è lastricata di rischi significativi, sempre presenti, superati i quali forse s'ingenera in noi la percezione che certe vicissitudini non ci riguardino e non ci toccheranno. Poi un giorno ti arriva un violento schiaffo che rimette tutti al proprio posto, davanti alla nostra debolezza e fragilità umana.

Quando Dario D'Ippolito ha incominciato il suo cammino aeronautico, io facevo parte del team d'istruttori che li ha selezionati al volo, consentendo loro di arrivare con grande impegno e sacrificio al brevetto di pilota militare. Ho visto quindi Dario ed i ragazzi dell'Ibis 4 muovere i primi passi verso questa misteriosa macchina che volava e molti oggi sono qui presenti a testimoniare i valori di quell'avventura che oggi si raccoglie attorno a questo triste evento.

Come tutti noi, Dario ha avuto un percorso professionale denso, che ne ha richiesto la totale disponibilità, anche a costo di mettere in difficoltà la famiglia, soprattutto in occasione delle recenti operazioni in Libia ed in Afghanistan. Io stesso ho passato un anno in Afghanistan e so cosa vuol dire lasciare sola la propria famiglia in difficoltà....ma lo facciamo nel nome di un bene nazionale comune che la collettività persegue.



FAMIGLIA D'IPPOLITTO
VIA CASILINA 71/2
00030 COLONNA

VI SONO PARTICOLARMENTE VICINA IN QUESTO DOLOROSISSIMO MOMENTO ED A NOME DELLE FORZE ARMATE E MIO PERSONALE, PARTECIPANDO CON PROFONDA COMMOSIONE AL GRAVE LUTTO CHE HA COLPITO LA VOSTRA FAMIGLIA, NEGLI AFFETTI PIU' CARI. VOGLIATE ACCOGLIERE L'ESPRESSIONE DELLE MIE PIU' SENTITE CONDOGLIANZE.

ROBERTA PINOTTI MINISTRO DELLA DIFESA



SIGNORA SONIA D'IPPOLITO E FAMIGLIA
VIA CASILINA, 71/2
00030 COLONNA

APPRESO DELLA SCOMPARSA DEL CARO DARIO, DESIDERO ESPRIMERE, A NOME MIO E DELL'INTERA AERONAUTICA MILITARE, LA COMMOSSA E SINCERA VICINANZA IN QUESTO TRISTE MOMENTO. OGGI LA FORZA ARMATA HA PERSO UN UOMO ESEMPLARE E UN VALOROSO PILOTA, IL CUI RICORDO RIMARRA' IMPRESSO NEI NOSTRI CUORI. TUTTI NOI SAREMO AL VOSTRO FIANCO NEL DOLORE ASSICURANDOVII IL NECESSARIO SOSTEGNO.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA GENERALE S. A. PASQUALE PREZIOSA

Sabato 24 maggio, presso la Chiesa dell'Ospedale Militare del Celio si è svolta la cerimonia funebre alla presenza del



È volato più in alto



Dario non era un esperto in particolari settori ma aveva la rara capacità che, dovunque si sedesse, faceva nascere il buonumore, la squadra, la progettualità costruttiva e si arrivava a traguardi insperati. Dario iniziava quasi sempre le riunioni dicendo "sono Dario D'Ippolito, non sono esperto di questa materia ma ciò aiuterà..."

Con Dario abbiamo seguito molti progetti complessi: sapevamo dove arrivare, non eravamo certi da dove partivamo, eravamo certi di non avere sufficienti risorse umane e strumentali. Eppure, nonostante tutte queste incertezze, abbiamo fatto passi da gigante in vari settori: normalmente noi italiani andiamo spesso all'estero a vedere cosa fanno gli altri, negli ultimi due anni erano gli stranieri che venivano ad osservare come stavamo progredendo noi.

Siamo una piccola comunità e quando manca uno di noi si perde un patrimonio di conoscenze e competenze non sempre recuperabili. Spero quindi di avere le forze e la capacità di far avanzare ulteriormente i progetti più complessi che stavamo seguendo con Dario. Uno dei più innovativi, di cui Dario era un convinto sostenitore, se riusciremo a realizzarlo m'impegno in questa sede ad ottenere l'autorizzazione affinché porti il suo nome: la Scuola di Volo per gli aerei a pilotaggio remoto.

Dario è uscito una mattina dicendo ad un collega, sulla porta: "Nando (nel vocabolario di Dario D'Ippolito Nando significava amico), vado a correre, ci vediamo tra 2 ore per la riunione".

Oggi siamo ancora in riunione con te Dario, per sempre. Grazie.

Il 31 maggio la Mamma scrive

Caro Dario,
Scusa, hai sobbalzato? Coscienza sporca, eh! Ed è giusto così, l'hai combinata proprio grossa questa volta, e mi avvalgo anche di questo mezzo pur di fartelo capire.

Nato in una calda giornata di febbraio a Kinshasa; ci hai lasciati brutalmente in una giornata altrettanto calda di maggio romano.

Ti lascio fuori nella tua culla all'ombra sul terrazzo coperto da un velo contro i vari insetti tropicali; l'ultima immagine fisica che ho di te è del tuo bel viso coperto dallo stesso velo.

Avrei voluto ordinarti, com'ero solita quando eravate piccoli, di alzarti subito da lì, dirti che quel posto era mio e che il tuo era con la tua famiglia, i tuoi colleghi, per proseguire la tua vita. Ma l'espressione rilassata e leggermente beffarda del tuo viso mi ha lasciato intendere che questa volta non mi avresti ubbidito.

Hai manifestato da subito la tua passione per le macchine da piccolissimo e fatto entrare nel panico amici in visita che non trovavano più le chiavi delle loro auto: erano regolarmente nella "toppa" della tua macchina rossa.

A un anno e mezzo un primo fratello è stato tuo compagno di liti e di giochi negli anni di grandi cambiamenti e rientro in Italia.



L'arrivo di altri due fratellini a otto anni ti ha costretto a crescere e responsabilizzarti in fretta, dovevo e potevo contare su voi due.

Scuola, eterno ritornello, "potrebbe fare di più". Un anno di liceo in Algeria dove ti scambiavano per un locale data la carnagione scura e -l'allora-folta e riccioluta capigliatura- che ti ha permesso di abbreviare il percorso liceale, poi la

sudatissima in tutti i sensi maturità.

Noi siamo andati all'estero e tu sei passato fra le "grinfie" (è duro diventare suocera...) alle amorevoli braccia di Sonia e famiglia. E intanto, seguendo le orme di tuo padre e dei tuoi nonni sei entrato in Accademia; scherzando e ridendo, hai raggiunto gli USA dove il tuo impegno ti ha portato a sbocciare e ricavare soddisfazione.

Ad Amendola, lo zio Mario ci ha confermato la voce che girava: "ha il manico". Finalmente stavi trovando la tua strada. Poi Piacenza e le tue Pantere, il matrimonio, l'arrivo di Bea, la carriera oltre alla laurea a Trieste: un cumulo di gratificazioni. Tutto questo portandoti appresso, come una palla di neve, un numero sempre più consistente di colleghi e amici affezionati. Sei passato pressoché indenne attraverso missioni impegnative all'estero, incidente di macchina e di moto; allora?

Hai preso da tuo padre il senso di dovere e responsabilità, la coerenza, l'attaccamento e la passione per il lavoro. E insieme abbiamo voluto tu fossi leale, onesto e credessi come noi nel valore dell'amicizia e della famiglia.

Non ci hai deluso. Conferma ne è la collettiva manifestazione di stima e quell'immenso commosso abbraccio di chi era presente, fisicamente e non, per l'ultimo saluto.

Siamo fieri di te, pensavamo di avere ancora tempo per dirtelo...

Ora ti vedo, viso luminoso e sorridente come ricordano tutti, magari in maglietta arancione, ci dovesse scappare una corsetta? in un immenso aeroporto pieno di aerei e benzina a volontà; vedo un bel parco macchine tutte lucide, lascio a Bea la scelta delle marche; e soprattutto avvolto dall'immenso amore che hai avuto, hai e avrai sempre da tutti noi.

In ultimo, amo pensare che sia il Comandante Supremo in persona, lassù, che ti abbia notato e commentato, con fare pensoso "sì, quel ragazzo mi piace, è in gamba e ha un certo non so ché, mi farebbe molto comodo uno così, trasferiamolo qui"... Se no, PERCHÉ?

Ciao Dario, ti voglio bene,

Tua Mamma



L'A.N.U.A. con sentimenti di fraterna partecipazione al dolore si stringe attorno ai genitori Christine e Cesare, alla moglie Sonia ed alla figlia Beatrice colpiti da tanta improvvisa e tremenda tragedia.

Dalle Sezioni Territoriali



MILANO

Due belle comunicazioni dal Presidente Orlandi

Anche quest'anno, in occasione della Festa della Repubblica, a Milano in piazza del Duomo, si è svolto il tradizionale "ALZABANDIERA". Alla cerimonia hanno partecipato Reparti delle FF.AA., della Polizia, dei VV.FF., della C.R.I. e delle Associazioni d'Arma con i propri labari. Una nutrita folla ha seguito l'evento. La Sezione A.N.U.A. di Milano, invitata alla cerimonia, ha partecipato con il labaro della Sezione e alcuni Soci.

Con il grado di Capitano pilota ero in servizio presso l'Ufficio Operazioni della 56^a T.A.F., responsabile della efficienza e dell'addestramento al tiro.



Lo spazio disponibile sull'area del poligono di Maniago (Pordenone) veniva utilizzato solo per la metà della sua capacità operativa. Proposi che venissero utilizzati in contemporanea altri 4 bersagli e rispettiva torre di controllo.

Elaborai all'epoca, in forma scherzosa, una serie di disegni inseriti nel manuale "Poligoni e Tiri" distribuiti a tutti i reparti del Nord che avevano lo scopo di attirare l'attenzione dei piloti sulla

necessità di porre la massima attenzione alle regole di sicurezza in loro possesso.

Ho scelto 5 disegni significativi del manuale da me elaborato.

(Gen. D.A Antonino Pasquali)



Dalle Sezioni Territoriali

ROMA-LATINA: *Cultura e Turismo in sinergia*



Nel mese di giugno u.s., con il Tour londinese effettuato dal 3 all'8 (foto sopra) e la visita al Giardino di Ninfa (LT) del giorno 12 (foto sotto) si è consolidato un gruppo laziale di attivi sostenitori ANUA che offrono ai lettori di questo Corriere non il resoconto delle bellezze visitate, ma l'immagine probante la bella coesione dei partecipanti e la simpatia dello stare insieme.

(foto di Antonio Merola)



CORSO DI BRIDGE PER PRINCIPIANTI GESTITO DALL'ANUA

Con un simpatico torneo organizzato presso la Casa dell'AVIATORE si è conclusa l'attività annuale del 4° Corso di Bridge gestito dall'ANUA. Sotto la guida dei due istruttori - Gen. Arturo Zandonà e Gen. Stefano Rosati - i 16 frequentatori, alcuni dei quali alla loro prima esperienza, si sono cimentati in un torneo HOWELL ottenendo tutti lusinghieri risultati. Sono ora aperte le iscrizioni per il prossimo ciclo didattico che, come di consueto, si svolgerà ogni martedì pomeriggio presso la Casa dell'Aviatore, ad iniziare da martedì 16 settembre.

Per iscrizioni ed informazioni contattare la Sede Nazionale ANUA ai seguenti recapiti: tel.: 06- 32111740E anua.aeronautica@virgilio.it



Napoli: ...Un convegno molto "Nobile"

Domenica 1° giugno: la strada per **Lauro, ridente paesotto dell'avelinese**, è assolata, deserta. Alle nostre latitudini, infatti, in questo mese si riaprono le case al mare si tentano i primi bagni. La tentazione di un tuffo ristoratore è grande, ma non si può disertare un evento importante. L'appuntamento, quindi, è per le 18.30 nella grande sala comunale dei convegni intitolata a "S. Filippo Neri"; uno dei santi più bizzarri della storia della Chiesa, tanto da essere definito *santo della gioia o giullare e di Dio*.

Il motivo del convegno è davvero singolare: La presentazione di una rara e pregevole pubblicazione nota agli storici come "brogliaccio": **ventisette pagine scritte di pugno dal "nostro" generale Umberto Nobile in occasione del suo temerario viaggio con il dirigibile Norge nel 1926**. Siamo in pieno "pionierismo" aviatorio. Il "brogliaccio" è una rarità fra le rarità perché offre, ancor oggi, la sensazione di poter immaginare di vedere chino sulle carte di navigazione il gen.le Nobile intento ai calcoli della rotta polare, dei consumi, dei venti, dei pesi, dei baricentri, delle derive e di quant'altro coevo alla difficile navigazione polare in un tempo in cui tutto era da disvelare e sperimentare. La grafia minuta del generale, i suoi appunti precisi, i grafici perfetti, le annotazioni puntuali fanno ben comprendere quanta dedizione il trasvolatore ha profuso nella storica impresa che, allora, riscosse l'ammirazione del mondo intero. Rieditare il "brogliaccio" è stata un'impresa nobile ed impegnativa che, certamente, potrà efficacemente contribuire alla conoscenza - fra le giovani generazioni - di quelle imprese aviatorie che posero l'Italia d'allora al centro degli interessi aviatori e della comunità scientifica del primo novecento. Non è un caso, inoltre, che l'interessante convegno sia stato organizzato in fervido coordinamento fra l'assessore alla cultura del Comune di Lauro, dott.ssa Florisa Siniscalchi, il fondatore del Club Amici di Umberto Nobile, il prof. Antonio Ventre e la Presidenza dell'Associazione "Pionieri dell'Aeronautica" rappresentata, per l'occasione, dal Segretario Pier Luigi Bacchini e dai soci "pionieri" gen.le Antonio Daniele, Com.te Eugenio De Bellis ed il gen.le Giuseppe Lenzi, presente all'evento nella qualità, anche, di Consigliere Nazionale dell'Anua (Ass.ne Naz.le Uff.li Aer. Mil.) Due presenze speciali hanno conferito all'evento particolare significato rievocativo: quelle delle signore **Lucia e Barbara rispettivamente vedova e figlia del gen.le Ovidio Ferrante** che è considerato uno dei maggiori studiosi della vita e delle azioni del nostro trasvolatore polare. Per comprendere appieno l'importanza che a Lauro si annette alla vita dell'illustre cittadino Umberto Nobile, basti considerare che la ridente cittadina della bassa Irpinia non ebbe vita e trascorsi facili.

I documenti storici riferiscono che Lauro fu dominio del Principato di Benevento e poi di quello di Salerno e di Capua. I Normanni lo conquistarono nel 1057 con Riccardo I Dregngot, conte di Aversa; fu poi elevata a contea da Ruggero il Normanno per essere donata a Roberto da San Severino attorno al 1115. Rimase poi feudo dei Sanseverino fino al 1212, quando entrò in possesso di Federico II di Svevia, il quale lo donò prima a Pietro di Sangermano e poi a Giovanni di Lauro. Nel 1232 la contea tornò ai Sanseverino e appartenne in seguito a molti principi e conti locali, ed infine agli Orsini, conti di Nola, che la conservarono fino a quando ad Enrico Orsini furono confiscati i beni per aver preso parte alla congiura dei Baroni contro Ferdinando I di Napoli. Nel 1541 Lauro fu venduta per circa 12.000 ducati a Scipione Pignatelli mentre nel 1632 venne acquisita dai marchesi Lancellotti che la tennero fino all'abolizione della feudalità (1806). Nel 1799, l'intero abitato uscì quasi indenne dall'incendio appiccato dalle truppe francesi, giunte nel Vallo per punire la posizione assunta dalla popolazione nei confronti della Repubblica Napoletana.

Un paese ed un luogo, quindi, con mille identità per cui l'esigenza di riconoscersi in un "eroe trasvolatore polare" assume, per tutta la comunità, uno speciale significato di spirituale identità prima ancora che storiografico. Ed è pertanto ben comprensibile che la piccola cittadina voglia proiettarsi e concentrarsi su quanto di più caro e prezioso la Storia le ha donato: l'eroe dei ghiacci

Umberto Nobile. Ne hanno illustrato la figura e le imprese, nel corso del convegno illustri prolusori quali il gen.le Antonio Daniele, Direttore della rivista Nastro Azzurro, il sindaco di Lauro dott. Antonio Bossoni, il presidente dell'Associazione pro-Lauro l'avv. Pasquale Colucci, il biografo uff.le del gen.le Nobile il prof. Armando Voza. Ognuno ha tracciato una particolarità del profilo umano, sociale, militare, ingegneristico del famoso trasvolatore rievocando atti e fatti consegnati, ormai, alla storia non sempre benevola con quegli ardentosi che, come spesso accade, possono anche patire che la sorte sia, qualche volta, avversa. E la tragedia del dirigibile Italia fu sorte avversa. Due sono stati gli interventi che hanno particolarmente interessato il vasto auditorio: le immagini di un temerario "nobile tour 2013" e la presentazione di una "immagine concettuale" delle



imprese del generale. Il tour si riferiva ad una coraggiosa impresa realizzata da un altro "matto" aviatore nostro contemporaneo, il maresciallo dell'Aeronautica Domenico Anneckiarico che, in solitaria, a bordo di una potente moto è partito da Lauro il 30 giugno per raggiungere la località di "Vadso" il 10 luglio dopo 4424 km e dopo avere toccato e sostato nelle località sorvolate da Nobile. Quale migliore omaggio al coraggio del gen.le poteva esprimersi da un conterraneo del trasvolatore polare? Alle bellissime immagini del viaggio solitario in moto non sono seguite altre proposte da una giovane e brillante studentessa, la signorina Maria Antonietta Dragone, impegnata - mentre scrivo - negli esami di maturità presso il liceo scientifico Enrico Medi di Cicciano. La bravissima M. Antonietta ha illustrato con puntualità e precisione estrema quale fosse il vasto e variegato panorama culturale e sociale italiano ed europeo nei giorni e nel tempo in cui Nobile preparava e realizzava le sue ardue spedizioni. Gli eventi salienti degli anni 1926 e 1928 sono scorsi in interessanti slides che hanno offerto una plastica visione della realtà del tempo facendo emergere, semmai possibile, quanto ardimentosa e rischiosa fosse l'avventura polare alla luce delle conoscenze tecniche, aeronautiche ed ingegneristiche del tempo. Prima del termine del convegno si è colta l'occasione per insignire con il Diploma e la Medaglia dell'Associazione Pionieri dell'Aeronautica un nuovo socio: il Com.te Nicola Trifoni. Già allievo del Corso Urano II dell'Accademia Aeronautica, poi per lunghi anni pilota presso la gloriosa 46^a Aerobrigata di Pisa, nonché Alfiere della Bandiera di Guerra in occasione dei grandi eventi, il neo socio vanta un'esperienza quale pilota militare, prima, e com.te superiore dell'Alitalia, poi, che, con le sue venticinquemila ore di volo lo pone, certamente, nell'olimpo dei piloti con maggiore esperienza dell'aviazione italiana.

E se si considera che vola ancor oggi quale istruttore di volo sui jet commerciali, ben si comprende come la benemerita di "Pioniere del Progresso Aeronautico" sia stata conferita a persona certamente meritevole. A consegnargli il Diploma, a nome del Direttivo dell'Associazione Pionieri dell'Aeronautica, oggi presieduta dal gen.le di S.A. Antonio Altorio, il segretario generale del sodalizio com.te Pier Luigi Bacchini. L'appuntamento, per tutti gli amici ed i cultori del nostro trasvolatore è per il 2015, in occasione - si spera - della inaugurazione del Museo "U.Nobile" che gli irpini tutti desiderano ardentemente realizzare per onorare l'illustre

Giuseppe Lenzi

Dalle Sezioni Territoriali

Taranto: una sequenza di eventi caratterizzanti i legami della Sezione ANUA con la comunità militare e civile pugliese

Al Palazzo di Città per la consegna della *Cittadinanza Onoraria* al Magnifico Rettore dell'Università di Bari prof. **Antonio Uricchio**, Socio Onorario ANUA Monsignor Santoro (anch'egli presente all'evento e arcivescovo di Taranto) ha definito così la cittadinanza onoraria del



Rettore: **“Qualcuno nasce a Taranto, qualcuno diventa tarantino con il cuore”**. Il cuore è anche al centro del ringraziamento del Rettore agli intervenuti alla cerimonia e al Comune di Taranto: **“Ci sentiamo orgogliosi di fare parte di una comunità: abbiamo messo il cuore”**.



Partecipazione alla Celebrazione del 25 Aprile con il Prefetto di Taranto, avv. **Umberto Guidato** (al centro), del PRESIDENTE Aldo Matrano, e dei SOCI Sergio Clary, Pietro Verrenti e Francesco Salvemini;

La Sezione ANUA di Taranto è orgogliosa di rendersi portavoce dei grandi apprezzamenti rivolti all'Aeronautica Militare per i contributi di valorizzazione offerti sul territorio dal 65° Deposito AM comandato dal **Ten. Col. Pier Giorgio Farina**.

PENSIERI E CONSIDERAZIONI SULL'ESPERIENZA ALL'OASI DEL SECONDO SENO DEL MAR PICCOLO

SCRITTI DA ALUNNI DI

LICEO SCIENTIFICO TARANTINO

Recarsi in un ambiente naturale come l'idroscalo ci ha permesso di capire la nostra città. Taranto non è solo Ilva, Taranto è natura, lavoro e industria. L'accoglienza che tutti i militari ci hanno offerto ha reso la visita interessante ed unica: dal picchetto che alza la bandiera fino alla casetta nascosta tra la flora, per vedere gli animali del posto, ci hanno permesso di avere un quadro completo dell'oasi naturale di cui disponiamo.

Federica Baroni

È stato un piacere far parte di quest'iniziativa e per primi visitare un luogo che oggi appare così incontaminato, pur trovandosi vicino alla città, alle industrie e all'inquinamento. Il duro impegno dell'Aeronautica Militare e dell'associazione "Mare per sempre" ha reso quest'area militare un'oasi per gli animali e per noi.

Giulia Novelli

Abbiamo avuto la possibilità di essere i primi a poter visitare la sede dell'Aeronautica e la sua riserva. È stato bellissimo poter osservare le varie specie di uccelli che continuano a occupare quella zona nonostante la vicinanza dell'industria.

È stata una giornata piacevolissima che ci ha permesso di conoscere da vici o una delle forze armate e un pezzo di natura che non sapevo esistesse a Taranto.

Arianna D'Alessandro

È stata una esperienza unica e gratificante, abbiamo avuto l'opportunità di osservare un ambiente naturale e degli animali affascinanti nonostante vi sia un'industria a "pochi passi" di distanza, inoltre dei militari dell'Aeronautica Militare ci hanno mostrato la loro professionalità, parlandoci del proprio lavoro, e abbiamo potuto notare la passione che hanno nell'esercitarlo. In conclusione consiglieri a tutti di vivere questa esperienza.

Michela Palmisani

"Taranto non è solo ilva". L'Aeronautica Militare svolge un ruolo molto importante, perché oltre al suo "solito" compito, svolge anche quello di protezione e cura della zona. È affascinante sapere che qualcuno si interessi all'ambiente e consiglio agli altri di visitare questa meravigliosa oasi.

Alessandra Carola

Grazie a questa esperienza, per primi, abbiamo avuto l'opportunità di conoscere da vicino un aspetto della nostra città che sembra inconciliabile con l'industria. Abbiamo potuto osservare numerosi volatili perenni nel nostro Mar Piccolo, in un contesto diverso, quello dell'Aeronautica Militare, dove urge rigore e disciplina in cui tutto si svolge nel completo ripeto dell'ambiente. È stato molto bello assistere all'alza bandiera ed anche la piacevole accoglienza che abbiamo ricevuto.

Federica Cutroneo

MONTE PASUBIO

Una Cerimonia Toccante

MOMENTI DI PARTICOLARE EMOZIONE

Rappresento, da febbraio 2010, il **Comitato provinciale Dame d'Onore di Vicenza**.



Ho cercato di riannodare vecchie amicizie, di incontrare persone con cui ci eravamo smarrite nel passare degli anni. Avevo poca o nessuna esperienza di questa delicata situazione; ma, un po' alla volta, ci siamo ritrovate con tanti ricordi ma anche tante domande da parte delle mie "Fanciulle" (così chiamo le mie amiche Dame d'Onore) quando esse cercano di ristabilire contatti con amici aeronautici oggi lontani.

Accanto a questa, effettivamente molto importante esperienza, è andata crescendo anche un'altra importante emozione: parte-

cipare e rappresentare tutte noi nelle cerimonie ufficiali.

Molte sono celebrate in momenti speciali della città o in date fondamentali della storia nazionale: 2 giugno, 4 novembre, 10 febbraio... Molte sono celebrative di eventi squisitamente aeronautici: intitolazione di una strada ad una Medaglia d'Oro; inaugurazione di un monumento a Caduti dell'A.M.; restauro e presentazione di un glorioso velivolo... Queste partecipazioni mi danno una grande serenità; sono orgogliosa di esserci, di rappresentare la grande Famiglia A.M. anche con piccoli simboli esteriori (il distintivo a spilla Dama d'Onore ed il foulard azzurro A.N.U.A.).



Una grande emozione è stata partecipare il 30 giugno dello scorso anno, assieme al Presidente A.N.U.A. di Vicenza, Gen. Francesco Ranieri, alla commemorazione, presso il Sacrario militare del Pasubio, della Battaglia 2 luglio 1916*.

Un panorama incredibile, un'organizzazione perfetta e calda nell'atteggiamento di tutti (Fondazione 3 novembre 1918, Onorcaduti, le Forze Armate tutte rappresentate).

Una presenza importante: era con noi il Capo di Stato Maggiore della Difesa Ammiraglio Luigi Binelli Mantelli. Il suo intervento, nel ricordo di tutti i Caduti, dai più lontani nel tempo agli ultimissimi nelle missioni all'estero o in territorio nazionale, è stato segnato anche da una sua grande commozione quando ha ricordato il nonno, commilitone di Fabio Filzi, che lasciò con lui l'Esercito austro-ungarico per combattere per l'Italia.

Uniformi d'epoca, anche austro-ungariche; decine di Labari e Gonfaloni; la Fanfara dei Bersaglieri...

Una giornata forte, italiana e rispettosa anche dei combattenti e caduti stranieri.

Ai momenti più significativi aggiungo il saluto dell'Ammiraglio

Luigi Binelli Mantelli che, con un caloroso augurio per tutte noi Dame d'Onore e per l'A.N.U.A. ci esprime grande affetto nel colloquio informale avuto al termine della cerimonia.

Paola Appiani

* Come da tradizione, l'appuntamento ricorda la battaglia del Pasubio tra italiani e austro-ungarici del 2 luglio 1916 nel corso della quale si contarono, tra morti, feriti e dispersi, 2797 perdite italiane e 587 austriache. Battaglia simbolo in uno dei luoghi dove fu più cruento lo scontro sul fronte meridionale. Si stima infatti che, tra il maggio 1915 e il 1918, sul Pasubio morirono 13mila soldati, tra austriaci e italiani. Il Pasubio rappresenta un pezzo fondante della storia nazionale. Vi si è fatta l'Italia. Qui hanno combattuto ragazzi del nord e del sud, provenienti da tutta la nazione.

Lettera al Direttore

Sono il genero del Sig. Calzolari Dante (affezionato abbonato alla Vs. rivista) Maresciallo Scelto di 1^a classe in congedo e Sottotenente a titolo onorifico dell'Aeronautica Italiana.

Questa prefazione non avrebbe niente di eccezionale, non fosse altro la data di nascita del succitato.

Classe 1918, esattamente 6 giugno 1918.

Classe di ferro, mente e vitalità sorprendenti.

Spesso narra con memoria formidabile delle gesta di alcuni piloti che hanno fatto la storia dell'Aeronautica Militare Italiana, condendo gli episodi di particolari vissuti in prima persona come radiotelegrafista di supporto.

Comprenderà come la battaglia di Malta (1942) e l'abbattimento dei caccia di Quarantotti e Seganti (suo comandante) siano oggetto di dissertazioni e mi obblighino a ricerche su internet per controbattere i suoi giudizi e le sue valutazioni. Così come Sterzi, 358^a squadriglia, Gasperoni (perito sul DC 3 che si schiantò sul Monte Giner nel 1956) tutti argomenti trattati per conoscenza personale e molti altri personaggi di un'epoca storica del passato.

Ora vive a Genova (città sede del suo lavoro in aeroporto) ma di nascita è emiliano pur sangue.

Sarei grato, concludendo, faceste cenno di questa persona nel suo prossimo numero del Corriere, anche come atto di riconoscenza verso una persona che ha speso con orgoglio e dedizione la propria vita all'Aeronautica Militare.

Saluto e ringrazio anticipatamente.



PS. inoltro nel contempo i miei personali complimenti per la sua conduzione alla Rivista.

maggio 2014

Roberto Maggiotto

Sentimenti e Solidarietà

UN PIONIERE DELL'A.M.

di Giuseppe di Matteo

Il M.llo 1^a CI. Pilota Francesco MIELE nacque a Casandrino (NA) il 9 gennaio 1908.

Terminata la scuola primaria (le elementari arrivavano alla sesta classe), completò gli studi superiori a Napoli, conseguendo la maturità classica. Trovandosi quindi in prossimità di dover espletare il servizio di leva obbligatorio, si recò presso gli uffici comunali del paese per avere informazioni sul calendario della chiamata alle armi della propria classe. Qui ebbe la ventura di leggere un manifesto che riportava il bando di concorso per l'arruolamento di sottufficiali piloti nella Regia Aeronautica, da poco costituita come Arma autonoma.

Si accese la fantasia, divampò la passione e la domanda fu inoltrata, anche se le speranze che venisse accolta (sta 'a vere ca mo piglian propri 'a mme! - andava scaramanticamente ripetendo) gli sembravano poche e mal riposte.

Invece le visite mediche ed i colloqui attitudinali - tra il Distretto di Napoli e la Scuola di Volo di Capua - (non erano ancora invalsi i temutissimi test a quiz) diedero ragione alle sue attese, ripagarono i suoi desideri, concretarono le sue aspirazioni: fu ritenuto idoneo, arruolato e - il 5 marzo 1928 - inviato direttamente a Sesto San Giovanni (MI) presso la Scuola di Pilotaggio gestita dalla Breda.

Iniziò l'addestramento su aerei quali l'Aviatic 2 e 3 e gli S.V.A. 5 e, il 31 marzo 1929, divenne pilota d'aeroplano sul caccia Breda S.C. 4. Inviato quindi a Parma, presso la Scuola Osservazione Aerea, il 12 maggio 1929 conseguì il brevetto di pilota militare su apparecchio Ansaldo A 300/4 e fu assegnato alla specialità della ricognizione aerea con il grado di Sergente.

Una settimana dopo fu trasferito alla 131^a Squadriglia Ricognizione del 66° Gruppo - 20° Stormo, di stanza sull'aeroporto di Capodichino. Dal 14 marzo 1930 al 22 ottobre 1931 prestò servizio nella 42^a Squadriglia dislocata a Foggia. Il giorno dopo fu trasferito alla 121^a Sq. Ricognizione sull'aeroporto romano di Centocelle, sotto il comando dell'allora Capitano Mario Pezzi, divenuto poi famoso per la conquista del primato di altitudine con velivolo ad elica (ancora oggi imbattuto) di m. 17.083 che sarà ottenuto il 20 ottobre 1938 con il Caproni 161 Bis. L'anno dopo tornò a Napoli Capodichino e vi rimase - promosso intanto Sergente Maggiore - fino al settembre 1935, quando il reparto venne inviato in Africa Orientale, a seguito dello scoppio della guerra italo-etioptica, confluendo nella 1^a Squadriglia Libica RO 1, comandata dal Cap. Dell'Amico.

Su quell'impervio territorio africano, in un clima tropicale caratterizzato da violente escursioni termiche tra il giorno e la notte, dapprima affrontò e superò notevoli difficoltà di natura logistica e organizzativa, poi svolse un'intensa attività di volo, con ricognizioni giornaliere, pattugliamenti ed interventi a bassa quota con la mitragliatrice di bordo, qualche aggressivo chimico e la parte di spettanza degli oltre 2.000 quintali di bombe che alla fine saranno stati lanciati, su Asmara, Massaua, Gura, Mai Edagà, Macallè, Tembien, Mai Ceu, Scirè, Endertà, Ogaden e Giuba utilizzando, tra i 323 apparecchi impiegati in totale, il **Caproni CA 101** (v.f.g.)(velivolo veloce, robusto, resistente al fuoco nemico, di facile manutenzione):

per alcune di queste azioni fu insignito di Medaglia di Bronzo al V. M. - una delle 105 concesse, quelle d'oro furono 12 - (*in calce la motivazione*).

Il 28 febbraio 1936 effettuò il volo in pattuglia per l'innalzamento della bandiera italiana sull'Amba Alagi che le truppe del Gen. Graziani avevano conquistato il giorno prima, costringendo il Negus Hailè Selassie I a ritirarsi, col grosso dell'esercito, a sud del lago Ascianghi.

Il successivo 2 marzo, decollato da Macallè con il Cap. Osservatore Licitra, dopo 45 minuti di volo ebbe un'avaria al motore che lo costrinse ad un atterraggio forzato presso Uorra Bai, ad est del lago Ascianghi, in territorio estremamente pericoloso. Solo il caso volle

che i primi indigeni che incontrarono appartenessero alla tribù degli Azebù Galla i quali, pur non sempre affidabili, nella circostanza si dimostrarono amichevoli e li scortarono, con marce dure e spossanti a dorso di mulo senza sella, fino al Passo Alagi, presidiato dalle truppe italiane.

Il 21 marzo fu costretto ad un nuovo atterraggio fuori campo,

durante un'esplorazione della zona Ascianghi-Quoram, a causa del distacco dell'elica che per poco non lo incluse tra i 193 aviatori deceduti nell'intera campagna di guerra; solo la sua consumata perizia consentì che il velivolo non riportasse seri danni e potesse essere successivamente recuperato e rimesso in linea.

A conflitto ultimato, maggio 1936 (che gli storici annoveravano come XIV dell'Era Fascista e I dell'Impero) il reparto tornò sull'aeroporto di Capodichino e vi rimase fino al giugno 1940 quando la deflagrata II Guerra Mondiale vide il M.llo Miele attivo prima sul fronte albanese (ai comandi di uno dei 20 Picchiattelli) e poi a Barce (Libia) con aerei RO 37 Bis ed S 73.

Terminate le ostilità e dopo momentanei trasferimenti, per le note vicende post belliche, a Pisa, Bastia, Marano di Napoli, fu impiegato come istruttore di volo per gli Allievi Ufficiali dell'Accademia Aeronautica, all'epoca ubicata sull'isolotto di Nisida, con attività addestrativa sull'Aeroporto di Pomigliano d'Arco. Tra i "pinguini" a cui l'apprezzatissimo istruttore mise le ali con il velivolo L 5 ricordiamo: Franco Bonazzi che, dopo l'esperienza nella F.A., diventerà capo collaudatore dell'Aermacchi e passerà agli annali dell'aviazione per aver pilotato, nel 1962, il primo F 104 G a Palmdale (USA); Stelio Nardini, futuro Capo di Stato Maggiore dell'A.M..

Il M.llo Miele terminò il servizio attivo il 31 ottobre 1961, dopo oltre 2000 ore di volo - di cui circa 600 in guerra e zone d'operazioni - e l'abilitazione al pilotaggio di una quarantina di velivoli.

Dopo 57 anni di matrimonio con la Sig.ra Maria Russo e la nascita di tre figli e sette nipoti, decollò per l'ultimo volo nel 1966 all'età di 88 anni.

MOTIVAZIONE DELLA MEDAGLIA DI BRONZO AL VALOR MILITARE: *Pilota audace, partecipava da valoroso alle battaglie del Tembien, dell'Endertà e dell'Ascianghi. Durante l'offensiva dell'Endertà interveniva decisamente nel combattimento, attaccando con la mitragliatrice di bordo, da bassa quota, un reparto nemico lanciato al contrattacco. Incurante della violenta, efficace reazione antiaerea, persisteva nell'azione portando valido contributo all'avanzata delle truppe a terra. Cielo di Belesat 15/2/36 - Cielo dell'Ascianghi marzo 1936.*



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