

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



1916-2016

Cento anni fa la nascita degli Assi della Caccia

*Francesco Baracca ottenne la sua prima vittoria in aprile
presso Gorizia con un biplano Nieuport 11 Bebe.*

*Ben presto si imposero altri cacciatori
come Piccio, Scaroni, Olivari, Ruffo di Calabria, Baracchini e Ranza*

N. 1-2/2016

IL CORRIERE dell'AVIATORE

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

N. 1-2 Gennaio-Febbraio 2016

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

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

Direttore editoriale
Mario Majorani

Direttore responsabile
Mario Tancredi

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. 26014



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 gennaio 2016

Numero a 40 pagine

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

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

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

Il pagamento della quota associativa annuale deve essere effettuato con versamento intestato a:

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

Può essere utilizzato il c/c postale n° 7356880, oppure il bonifico bancario con IBAN IT98T0760103200000007356880

Nel caso in cui, per semplicità, si preferisca effettuare pagamento contanti tramite Sezione Territoriale, sarà cura di questa provvedere al versamento su uno dei predetti conti.

Per la pubblicità di carattere aeronautico su questo periodico, a colori, le tariffe in vigore per l'anno 2015, per complessive 3 edizioni, sono:

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

In questo numero:

Editoriale - Il nostro Fare	p. 1
Notizie al Volo ...nel tempo recente	p. 2
Video messaggio Capo di SMA	p. 2
Presentazione PAN 2016	p. 3
Cap Cristoforetti al Festival della luce - FI	p. 4
Accordo fra AM e CIRA	p. 5
Giubileo - dispositivo sicurezza	p. 6
Corso per Assistente dell'Aria	p. 6
Commissione Difesa alla SSAM- Caserta	p. 7
"Legion of Merit" al Gen. Fantuzzi	p. 8
Bazar di beneficenza a Decimomannu	p. 8
Recensione libro di Lavinia Panico	p. 9
Scuole AM a carattere universitario	p. 10
Accademia, ISMA e Scuola Marescialli	p. 10
Programma attività Presidenza ANUA	p. 13
Avvicendamenti	p. 14
Comaer e Ruolo Armi	p. 14
Centro Tecnico Rifornimenti	p. 15
Manovra INPS su inflazione	p. 16
L'Associazione - un modo di intenderlo	p. 17
In questi mesi ricordiamo... (Bergomi)	p. 18
Nel mese di gennaio:	
Pattuglie acrobatiche in Brasile	p. 18
Rinaldo Piaggio	p. 18
Bebé Jodel	p. 18
Il PA 28	p. 19
Nel mese di febbraio:	
Il Merkur	p. 19
Short Kent	p. 19
Medicinali in aereo	p. 20
L'aliante gigantesco	p. 20
Riflessioni... Ricordi... Sentimenti	p. 21
Il Volo del Calabrone (Parente)	p. 21
La nostra meta il cielo (Mineccia)	p. 23
Sul 41° Stormo (Tedesco)	p. 24
Torricola - Ipotesi di smantellamento	p. 25
Aerei importanti ma poco conosciuti (Bergomi)	p. 25
IL SAVOIA MARCHETTI S 64	p. 27
Vita di Sezione	p. 28
Milano	p. 28
Roma	p. 29
Taranto	p. 31
Catania	p. 33
Racconto di Canham su Riccardo Moizo	p. 35
Spese sanitarie e dichiarazione dei redditi	p. 38
Racconto di Cersòsimo su Oreste Salomone	p. 39
Volati più in Alto	p. 40



Dal dire 2015... al nostro fare 2016

Un nuovo anno è iniziato con gli auspici per la Comunità Umana di saper superare le difficoltà ed i drammi del passato, anche recentissimo. L'Anno Santo della Misericordia voluto da Papa Francesco sia propizio per disinnescare conflitti, fermare il flagello della guerra, affrontare insieme le emergenze globali. Il richiamo può apparire improprio per la vita del nostro piccolo Sodalizio, ma ritengo che la tensione morale stimolata dal Santo Padre aiuti ad orientare anche i comportamenti delle piccole comunità verso obiettivi di fratellanza.

...E veniamo a noi.

Nel gennaio dello scorso anno ci proponemmo di affrontare un anno solidale nel **fare**. Un "fare" che fosse benefico per gli appartenenti al Sodalizio e per la Forza Armata nella quale essi avessero operato o vi stessero ancora operando.

Possiamo essere in buona parte soddisfatti avendo mantenuto attivo il Sodalizio grazie alla **perseveranza** della Presidenza Nazionale, delle Sezioni Territoriali (Milano - Verona - Roma - Foggia - Latina - Napoli - Taranto - Catania) e dei Collaboratori da varie sedi nazionali che collaborano al Corriere dell'Aviatore con elaborati culturali storici e d'attualità nel mondo aeronautico. Non di meno grazie alla partecipazione delle Dame d'Onore che sostengono e gratificano l'ANUA. Fra gli eventi/impegni dello scorso anno, dei quali si è fatto puntuale rapporto nei sei numeri bimestrali già pubblicati, meritano particolare risalto i seguenti:

- **Concorso a premi, con poesie e disegni, per i nipotini dell'ANUA;**
- **Incontri Conviviali e Culturali delle Sezioni;**
- **Convegno ANUA in materia pensionistica;**
- **Incontro dell'ANUA con il Capo di SMA a Martina Franca e concerto dedicatogli "Una Lince fra le Stelle";**
- **Conferenze varie e gite;**
- **Avvio Progetto Aviatori d'Italia.**

Si è quindi consumato un anno con la soddisfazione di aver fatto tutti del proprio meglio per rispettare i valori e le motivazioni fondamentali del nostro Sodalizio e tale resta lo spirito per questo 2016, augurandoci che risorse giovanili possano predisporre al subentro nei settori in cui le preesistenti forze di "volontariato" vengano "involontariamente" meno.

È noto che l'uscita dai "sodalizi" per varie ed anche comprensibili ragioni non viene sempre ripianata da nuove risorse umane e di sostegno per cui sorge l'opportuna idea di ricercare soluzione che, con il principio della sinergia, faccia raggiungere scopi solidali con la convergenza di preesistenti Istituti associativi.

Lo scorso anno l'ANUA ha orientato le proprie esigenze ed idee di convergenza verso un "Progetto Aviatori d'Italia" da produrre con il coordinamento della Forza Armata, tenendo fede alle specificità degli attuali Sodalizi (AAA, ANUA, Atlantici, Pionieri, Famiglie Caduti).

Nella contemporaneità di detto proponimento l'Associazione Arma Aeronautica effettuava il convegno sul tema "L'Associazione che vorrei", sviluppando però, nel seguito, tentativi di approccio che non condividono le specificità di origine, ma di fatto ipotizzano, nel caso dell'ANUA, una pura e semplice chiusura.

Nell'attualità degli approcci al "Progetto" occorre peraltro tener presente che, vista la natura giuridica delle diverse associazioni interessate, l'Aeronautica Militare non è giuridicamente titolata ad assumere la condotta di iniziative che riguardano soggetti fondati sulla libera iniziativa privata.

Tuttavia il Capo di SMA ha espresso l'intendimento di assicurare ogni forma di collaborazione che favorisca lo scambio delle idee fra i diversi soggetti esistenti.

Ha altresì dato disposizione per creare in tempi brevi l'Ufficio di programma "Rapporti con le Associazioni" a cui si potrà fare costante riferimento.

Al momento, atteso il principio che in futuro dovranno comunque essere coerentemente ripartite le aree di specificità per mantenere fruttuosi gli apporti derivanti dalle pregresse esperienze professionali dei soci, l'ANUA si impegna nel corso dell'anno e nello spirito di una rinnovata vitalità del Sodalizio a dare impulso ad iniziative concrete per dedicarsi a:

- **i pensionati** che l'incremento delle aspettative di vita propone più numerosi;
- **gli Ufficiali in servizio** affinché condividano, per poi migliorarle, forme di volontariato moralmente premianti;
- **gli studenti delle scuole superiori** affinché abbiano informazioni, sul futuro aeronautico e spaziale, motivanti delle loro aspirazioni.

Concludiamo sul "fare 2016" richiamando il programma di massima della Presidenza ANUA, riportato a pagina 13.

Natale 2015, gli Auguri del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare Videomessaggio del Capo di SMA, Gen.S.A. Pasquale Preziosa



22/12/2015 - “Donne e uomini dell'Aeronautica Militare, auguri!

Sono in Kuwait dove con i nostri Tornado, i Tanker e Predator partecipiamo alla coalizione anti isis, come stabilito dal parlamento.

Il 2015 è stato un anno importante in patria e nei teatri operativi. Abbiamo sorriso e pianto. Ma soprattutto - e lo dico con orgoglio - **abbiamo onorato la nostra missione principale: contribuire alla sicurezza del paese, alla sicurezza degli italiani e non solo.**

Un anno è fatto di ricordi, immagini, emozioni. È fatto dagli scramble in Lituania; dalle facce annerite dalla fuliggine di coloro che si sono calati sulla Norman Atlantic; i volti carichi di gratitudine dei familiari del bambino trasportato dalla Sardegna al Bambino Gesù di Roma.

Rivedo le tute del biocontenimento, il primo volo dell'F35 con la coccarda tricolore, i complimenti del Capo dello Stato alla pattuglia acrobatica per il 55°

anniversario dalla sua costituzione e all'Aeronautica Militare. Rivedo tutto e rivedo tutti. Rivedo lo specialista sudato e sporco di grasso intorno ad un Eurofighter e gli astronauti. Rivedo il vostro orgoglio di indossare le stellette: dall'hangar alle stelle.

Non ci fermiamo mai. Siamo curiosi per formazione e cultura; sempre a chiederci: che c'è dopo? Una forma mentale che ha, nella formazione, la leva della crescita. Un modello a disposizione dei nostri amici nelle scuole di formazione. A loro trasmettiamo i nostri valori che sono: etica, passione, competenza. Concetti che sono nel dna della Forza Armata; che sono nel vostro dna. Ed è per questo che vi guardo con orgoglio e rispetto. Grazie per quello che state facendo.

Come Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare sono fiero di voi. Siamo davvero una (bella) squadra che vola.”

“Auguri di Buon Natale a tutti voi ai vostri familiari.”

PAN: presentazione Poster e Formazione 2016

Nel corso dell'evento le Freccie Tricolori sono state nominate Testimonial dal Presidente Unicef Italia per l'opera in favore dei bambini



Martedì 22 dicembre, presso lo storico hangar delle Freccie Tricolori, si è svolta la tradizionale presentazione del Poster e della Formazione 2016 della Pattuglia Acrobatica Nazionale.

Ospiti dell'evento, presieduto dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa, il Vice Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia Dott. Sergio Bolzonello, il Presidente Unicef Italia Dott. Giacomo Guerrera, il Comandante le Forze da Combattimento Generale di Brigata Aerea Claudio Gabellini, autorità civili e militari unitamente alla sempre affezionata rappresentanza dei Club Freccie Tricolori.

Il Tenente Colonnello Jan Slangen, Comandante del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico, dopo aver ripercorso l'entusiasmante stagione appena trascorsa contraddistinta dallo straordinario successo del 55° anniversario e dall'impegnativa trasferta negli Emirati Arabi Uniti, ha riassunto le numerose attività svolte nel 2015 dalla Pattuglia Acrobatica Nazionale.

Momento culmine della serata è stata la presentazione della Formazione 2016 della Pattuglia Acrobatica Nazionale: anche quest'anno rimane confermata la posizione del Capoformazione, affidata al Maggiore Mirco Caffelli, così come resta immutato il Leader della Seconda Sezione, Pony 6, Capitano Mattia Bortoluzzi.

Confermata anche la posizione Pony 10, il Solista delle Freccie Tricolori, del Capitano Filippo Barbero alla sua seconda stagione con questo ruolo.

Numerosi, invece, i cambi di posizione per i gregari della compagine acrobatica, che vedrà tra l'altro un nuovo inserimento: il Capitano Emanuele Savani, pilota di Amx proveniente dal 132° Gruppo del 51° Stormo di Istrana che volerà con il numero 8, al suo esordio il prossimo mese di maggio.

Il Capitano Vigilio Gheser, giunto al termine della sua permanenza alle Freccie Tricolori, si occuperà dell'addestramento acrobatico di questa nuova formazione, supervisionando le complesse fasi che porteranno la Pattuglia Acrobatica Nazionale ad essere pronta per l'inizio della 56^a stagione acrobatica. Questa la formazione 2016 al completo: Pony 0 T.Col. Jan Slangen / Pony 1 Magg. Mirco Caffelli / Pony 2 Cap. Gaetano

Farina / Pony 3 Cap. Giulio Zanlungo / Pony 4 Cap. Massimiliano Salvatore / Pony 5 Cap. Stefano Vit / Pony 6 Cap. Mattia Bortoluzzi / Pony 7 Cap. Luca Galli / Pony 8 Cap. Emanuele Savani / Pony 9 Cap. Pierangelo Semproniel Pony 10 Cap. Filippo Barbero Pony 11 Cap. Vigilio Gheser.

A seguire, il Ten. Col. Slangen ha presentato il Poster 2016 delle Freccie Tricolori; poster carico di significati che ritrae il suggestivo sorvolo dello scorso 4 novembre sul Quirinale, nel giorno in cui il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha reso omaggio all'opera "Angeli degli Eroi", realizzata dall'artista Flavio Fanelli in memoria di tutti i caduti in missione di pace dal dopoguerra.

Il Vice Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia Sergio Bolzonello nel prendere la parola ha sottolineato come le Freccie Tricolori costituiscano "un'eccellenza su cui si fonda l'immagine e il successo del territorio del Friuli Venezia Giulia."



Il poster 2016 della Pattuglia Acrobatica Nazionale, con la presenza del logo Unicef, rappresenta simbolicamente la sinergia in atto tra l'Aeronautica Militare e l'Unicef Italia; sinergia suggellata dalla consegna da parte del Generale Preziosa di un assegno dell'importo di 55.000 relativo ai fondi raccolti durante il 55° anniversario, gli scorsi 5 e 6 settembre 2015 nonché dalla nomina delle Freccie Tricolori quali "Testimonial Unicef" per il contributo in favore "dei diritti dell'infanzia e dell'adolescenza e l'attenzione ai bambini in pericolo in ogni parte del mondo".

“Siamo grati alla Pattuglia Acrobatica Nazionale e a tutta l’Aeronautica Militare per la quotidiana opera in favore dei bisognosi” ha proseguito il Presidente Guerrera. A concludere l’evento il Capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica Militare Generale Preziosa che, nel ringraziare l’Unicef per aver scelto le Pattuglia Acrobatica Nazionale quale Testimonial, ha evidenziato come proprio le Frece Tricolori rappresentino la sintesi in volo dei valori dell’Aeronautica Militare **“impegnata in Italia e all’estero per garantire la stabilità e la sicurezza in favore delle nuove generazioni”**.

Fonte: 313° Gruppo Addestramento Acrobatico - Rivolto (UD)
Autore: Cap. Riccardo Chiapolino - Ten. Liberata D’Aniello



Il Cap. Cristoforetti al “Festival della luce” di Firenze

Il Capitano Samantha Cristoforetti, Goodwill Ambassador UNICEF, protagonista di “F-Light” a Palazzo Vecchio: “Spazio e futuro un binomio inscindibile”

Martedì 22 dicembre, presso la Sala dei Cinquecento di Palazzo Vecchio a Firenze, il Capitano Samantha Cristoforetti, pilota militare ed Astronauta dell’Agenzia Spaziale Europea, ha illustrato l’esperienza della missione “FUTURA” dell’Agenzia Spaziale Italiana ad oltre 500 cittadini, di cui oltre 300 ragazzi delle scuole fiorentine e una rappresentanza degli allievi della Scuola dell’Aeronautica Militare “G. Douhet”.



Prima italiana ad andare sulla Stazione Spaziale Internazionale, con il record di permanenza di 200 giorni, Samantha Cristoforetti ha spiegato come spazio e futuro siano ormai un binomio inscindibile.

Ci affidiamo allo spazio per servizi che sono divenuti essenziali per le attività quotidiane sulla terra. Comunicazione, previsioni meteorologiche, navigazione satellitare e non ultima la sicurezza esistono e funzionano grazie allo spazio. L’intervento ha fatto registrare il tutto esaurito e si è concluso con innumerevoli domande e curiosità dei giovani.

L’occasione di incontrare un così vasto pubblico è stata data dal “Firenze Light Festival 2015”. La rassegna del Comune di Firenze dal titolo “In viaggio con la luce”

proprio quest’anno che l’UNESCO celebra “L’anno della luce”.

Molte le autorità civili e militari presenti all’evento tra le quali il Sindaco di Firenze Dario Nardella, il Presidente del Consiglio Comunale Caterina Biti, il Generale di Divisione Aerea Stefano Fort, Comandante dell’Istituto di Scienze Militari Aeronautiche, il Colonnello Michele Buccolo, Comandante della Scuola Militare “G. Douhet”.

L’evento, si inserisce tra le numerose iniziative che l’Aeronautica Militare propone sul territorio grazie ai suoi astronauti, fra le quali spiccano le attività rivolte ai giovani ed in particolare i bambini. Fra di esse, di rilievo quelle in collaborazione con UNICEF, che ha nominato “Goodwill Ambassador” il T.Col. Luca Parmitano al rientro dalla missione spaziale “Volare” nel 2014. Come lui anche il Capitano Cristoforetti, qualche ora prima dell’evento di Firenze, è stata nominata “Goodwill Ambassador” durante la tradizionale “Partita dei Campioni” allo stadio Olimpico di Roma.



Fonte: Istituto di Scienze Militari Aeronautiche - Firenze - Autore: T.Col. Andrea Saia; 1° M.llo Francesco Digangi

Siglato accordo tra AM e CIRA

*Centro Italiano Ricerca Aerospaziale e Aeronautica Militare:
accordo di collaborazione per lo sviluppo del settore aerospaziale*

Stringere un partenariato forte e stabile tra l'Aeronautica Militare e il CIRA (Centro Italiano Ricerche Aerospaziali) per aiutare le industrie nazionali del settore aerospaziale a competere in ambito internazionale. Questo il principio ispiratore dell'accordo siglato il 9 dicembre 2015 dal Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa, **Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare** e dal Prof. Luigi Carrino, Presidente del CIRA.

Con l'accordo di durata quinquennale i due enti si propongono di avviare iniziative congiunte su diverse tematiche di comune interesse anche al fine di svolgere in maniera più efficace i rispettivi compiti istituzionali e rafforzare così la presenza e il ruolo dell'Italia a livello internazionale.

Tra i temi ritenuti di importanza strategica: il volo ipersonico, lo sviluppo di velivoli per l'accesso allo spazio, i materiali avanzati per applicazioni aerospaziali, gli aerei a pilotaggio remoto, propulsori e sistemi di bordo innovativi, la gestione del traffico aereo. Il Generale Preziosa ha evidenziato come *“La competenza dell'Aeronautica Militare nell'ambiente spazio è un dato di fatto. Un cammino cominciato più di 50 anni fa, grazie al genio e all'impegno del Generale Luigi Broglio, ingegnere dell'Aeronautica Militare, che permise all'Italia di accedere allo Spazio con un proprio satellite, il “San Marco”. Un successo che nel 1964 potevano condividere solo Unione Sovietica e Stati Uniti.”* ...ha continuato sottolineando come *“L'Aeronautica Militare ha gli astronauti, gli ingegneri ed i medici: ha le competenze umane e tecniche e ha una tradizione. Da questa tradizione è nato il GIAS (Gruppo di Ingegneria Aero-Spaziale) che curerà anche i già solidi rapporti della Forza Armata con il CIRA.”*

“L'accordo firmato oggi testimonia il costante impegno del CIRA a sviluppare innovazione in ambito aeronautico e spaziale per poter consolidare la leadership italiana in questo settore. Il CIRA intende operare in una rete di alleanza strategiche con le altre eccellenze, come l'Aeronautica Militare, in modo da assicurare il miglior utilizzo delle risorse del Paese in ottica duale.” ha affermato il Presidente del CIRA, Luigi Carrino.



Al fine di massimizzare i risultati della collaborazione sono previsti, durante lo svolgimento delle attività, scambi di personale, l'utilizzo delle infrastrutture di ricerca disponibili presso entrambi gli enti, così come il reciproco supporto alla formazione del personale allo scopo di aumentarne le competenze nei settori di interesse. Anche la partecipazione congiunta a gruppi di lavoro o altre iniziative di carattere istituzionale a livello nazionale ed internazionale risulta tra i punti fondamentali dell'accordo.

Un comitato congiunto avrà il compito di individuare specifiche iniziative e di elaborare gli accordi attuativi e di verificare con cadenza semestrale lo stato delle attività.

Fonte: Ufficio Generale per la Comunicazione

Giubileo: attivato dispositivo sicurezza dei cieli

Visita del generale Preziosa in Questura, nel Centro per Gestione dei Grandi Eventi

“L'Aeronautica Militare è pronta a fornire, insieme alle altre Forze Armate, il contributo richiesto nel dispositivo di sicurezza messo in campo per il Giubileo”, queste le parole del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa, a margine della visita, nel pomeriggio di **lunedì 7 dicembre**, nel Centro per la gestione dei Grandi Eventi in Questura a Roma.



“Abbiamo da tempo messo in campo specifiche professionalità nell'ambito delle numerose riunioni di coordinamento presiedute dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri e ai livelli discendenti. Tutte i contributi e le opzioni in termini di velivoli pilotati, non pilotati, personale di supporto e restrizioni allo spazio aereo sulla Capitale sono state valutate e testate in maniera scrupolosa. Il dispositivo è pronto e attivato”.

Gli ultimi dettagli sono stati messi a punto nel corso di un Tavolo Tecnico tenuto presso la Questura, cui hanno partecipato anche ufficiali di collegamento AM che opereranno permanentemente all'interno del Centro, in supporto e stretto coordinamento con i responsabili della pubblica sicurezza. Il Generale Preziosa, accompagnato dal Comandante della Squadra Aerea, Generale di Squadra Aerea Maurizio Lodovisi, è stato accolto in Questura dal Capo di Gabinetto, Dott. Roberto Massucci.

“La competenza e le tecnologie della Forza Armata”, ha sottolineato il Generale Preziosa al Dott. Roberto Maugeri, responsabile del Centro Gestione Grandi Eventi della Questura, “sono una risorsa a disposizione del Paese. La sicurezza è un bene prezioso che va costruito e difeso tutti insieme e nel tempo”.

Il contributo dell'Aeronautica Militare per la realizzazione della cornice di sicurezza aerea legata all'evento viene attuato mediante l'incremento del dispositivo di controllo dello spazio aereo con il rischieramento di un radar di difesa aerea dell'Aeronautica Militare, cui si affianca un radar acquisizione dell'Esercito Italiano, pienamente integrati nella difesa aerea nazionale. Inoltre è stata incrementata la sorveglianza e l'intervento aereo mediante l'impiego di elicotteri HH-212 per l'intercettazione di velivoli a bassa velocità (in gergo tecnico *slow movers interceptors*), nonché di intercettori Eurofighter come incremento della normale attività di difesa aerea e di un velivolo a pilotaggio remoto Predator per la sorveglianza delle aree sensibili della Capitale.

Fonte: Ufficio Pubblica Informazione - Roma



Iniziato il corso per Assistente dell'Aria

per formare le Infermiere Volontarie della Croce Rossa operanti su velivoli dell'Aeronautica



18/11/2015 - Con il saluto del Comandante della Squadra Aerea, **Generale di Squadra Aerea Maurizio Lodovisi**, e dell'Ispettrice Nazionale delle Infermiere Volontarie della Croce Rossa Italiana, Sorella Monica Dialuce Gambino, è stato formalizzato l'inizio del corso Assistente dell'Aria S.A.R. per la formazione di alcune Crocerossine. Le Infermiere Volontarie frequentano questo corso di otto giorni iniziato il 16 novembre con la finalità di svolgere la loro opera nei trasporti sanitari effettuati dai velivoli dell'Aeronautica Militare e nelle operazioni **Search And Rescue**. Prima dell'inizio del corso le candida-

te hanno dovuto verificare la loro idoneità al volo con le stesse modalità previste per il personale militare, allo scopo di garantire la massima efficacia della loro attività operativa.

Il corso, organizzato dal Comando Forze Supporto e Speciali, è diviso in due fasi. La prima teorica presso l'Istituto di Perfezionamento e Addestramento in medicina Aeronautica e Spaziale, la seconda pratica presso il **31° Stormo** di Ciampino con addestramento a terra e sui vari vettori aerei della Forza Armata.

In via del tutto innovativa, le partecipanti al 16° corso Assistente dell'Aria SAR, saranno abilitate all'impiego su velivoli ad ala fissa ed ala rotante, al fine di poter offrire una sempre più qualificata professionalità, a conferma della rinnovata sinergia tra il Corpo Infermiere Volontarie C.R.I. e l'Arma Azzurra.

Con i velivoli in dotazione l'Aeronautica Militare svolge attività sanitaria a favore della popolazione con trasporti di pazienti in condizioni particolari e con operazioni di Ricerca e Soccorso (SAR) tramite gli elicotteri del **15° Stormo**. Tutti i reparti impiegati in queste attività sono alle dipendenze del **Comando Forze Supporto e Speciali** che ha sede su Centocelle (Roma).

Le Infermiere Volontarie della C.R.I., da tutti conosciute come Crocerossine, ausiliarie delle Forze Armate, oltre a portare assistenza, aiuto e conforto in caso di emergenze sia nazionali che internazionali, sono da sempre impiegate anche in missioni umanitarie in Italia e all'estero. Da oltre 30 anni, una aliquota è qualificata e viene impiegata su tutto il territorio nazionale anche per operare nelle missioni sanitarie svolte dall'Aeronautica Militare.

Fonte: Comando Forze Supporto e Speciali - CFSS - Roma

Autore: Ten. Col. Carlo Cetto Cipriani



La Commissione Difesa della Camera alla SSAM - Caserta



Lunedì 9 novembre, i Vice Presidenti della IV Commissione Difesa della Camera dei Deputati, gli onorevoli Rosa Maria Villecco Calipari e Massimo Artini, unitamente ad una delegazione di parlamentari composta dai deputati Tatiana Basilio, Salvatore Piccolo e Giovanna Petrenga, ha visitato la SSAM di Caserta.

I Parlamentari, al loro arrivo alla Scuola, sono stati accolti dal Comandante, Colonnello Veniero Santoro che, dopo aver dato loro il benvenuto, ha illustrato le attività e i compiti del reparto nonché le peculiarità della componente didattica e formativa e le caratteristiche infrastrutturali dell'Istituto. Successivamente, dopo la firma dell'Albo d'Onore, la delegazione ha visitato i settori più importanti dell'Istituto di formazione quali le aule didattiche ed i laboratori multimediali della Reggia, oltre alle

aree oggetto di prossima cessione al Ministero dei Beni Culturali.

La delegazione, in tale contesto, ha preso atto con soddisfazione che il trasferimento della Scuola dalla Reggia di Caserta procede nel rispetto del protocollo d'intesa tra il Ministero della Difesa e il Ministero dei Beni Culturali, con la piena collaborazione di tutte le istituzioni coinvolte e nell'interesse di tutte le parti del territorio.

Al termine della visita l'On. Villecco Calipari ha rivolto parole di ringraziamento al Colonnello Santoro per l'ospitalità ricevuta ed ha espresso il plauso per l'impegno profuso nell'assolvimento dei compiti d'istituto.

Fonte: Scuola Specialisti Aeronautica Militare - Caserta

Autore: Maggiore Pasquale Naiolo



“Legion of Merit” al Generale Fantuzzi”

Martedì 10 novembre 2015, presso l’Ambasciata degli Stati Uniti a Roma, l’Ambasciatore statunitense in Italia, John Phillips, a nome del Presidente degli Stati Uniti Barack Obama, ha insignito il Generale di Divisione Aerea Giovanni Fantuzzi, Comandante il Comando Operazioni Aeree (COA), della “Legion of Merit” sancita dal Segretario alla Difesa americano, Ashton Carter.



L’Ambasciatore John PHILLIPS, rivolgendosi al Comandante COA, ha dichiarato: “È un vero onore insignire il Generale Fantuzzi della Legion of Merit, l’onorificenza più alta che le Forze Armate statunitensi conferiscono ai leader stranieri.

La leadership, il senso del dovere, l’eccezionale professionalità e l’iniziativa personale del Generale Fantuzzi hanno contribuito al potenziamento delle operazioni internazionali di sicurezza e hanno rafforzato la cooperazione tra i due Paesi”.

Nel suo intervento, il Generale Fantuzzi ha voluto ringraziare l’Ambasciatore e tutti gli intervenuti per l’onore a lui riservato, soggiungendo “l’esperienza acquisita nel complesso ed estremamente stimolante incarico di Addetto per la Difesa negli Stati Uniti verrà messo da me a frutto in tutto il prosieguo della mia carriera di Ufficiale delle Forze Armate italiane”.

L’alta onorificenza è stata concessa al Generale Fantuzzi per tutta l’attività di coordinamento sugli aspetti di politica militare tra il Ministero della Difesa italiano e il Pentagono ed il Dipartimento di Stato USA, su operazioni particolarmente complesse ed importanti, come la Libia e la “Coalition of the Willings” anti ISIL, nonché per tutte le attività di cooperazione nell’ambito dei programmi di ammodernamento della Difesa come il JSF, gli RPS e le FMS cases.

particolarmente complesse ed importanti, come la Libia e la “Coalition of the Willings” anti ISIL, nonché per tutte le attività di cooperazione nell’ambito dei programmi di ammodernamento della Difesa come il JSF, gli RPS e le FMS cases.

Fonte: Comando Operazioni Aeree - Poggio Renatico (FE) - Autore: 1° M.llo Roberto Aldo

Bazar di beneficenza nell’aeroporto di Decimomannu

Martedì 10 novembre, presso il Reparto Sperimentale e di Standardizzazione al Tiro Aereo (RSSTA) di Decimomannu (CA), si è svolto, come da tradizione, il “Bazar 2015” per raccogliere fondi di beneficenza da destinare interamente alle associazioni di solidarietà del territorio.

Nell’edizione passata sono stati raccolti oltre 35.000 euro che sono stati utilizzati per l’acquisto di materiale medico (un elettrocardiografo, una centrifuga da banco e tre impianti per la produzione di acqua calda sanitaria). Inoltre sono stati acquistati 3 defibrillatori per altrettante società sportive e 250 buoni spesa per famiglie in difficoltà economiche dei Comuni di Villasor, Decimomannu, Decimoputzu, San Sperate e Arbus. Infine sono stati acquistati beni ed elettrodomestici per alcune associazioni di volontariato di Cagliari, Villasor, Serramanna e Sordiana.



acquistati 3 defibrillatori per altrettante società sportive e 250 buoni spesa per famiglie in difficoltà economiche dei Comuni di Villasor, Decimomannu, Decimoputzu, San Sperate e Arbus. Infine sono stati acquistati beni ed elettrodomestici per alcune associazioni di volontariato di Cagliari, Villasor, Serramanna e Sordiana.

Il Bazar 2015 è stato ufficialmente aperto dopo l’alzabandiera solenne in cui i bambini delle scuole intervenute hanno cantato l’Inno Nazionale sulle note della Banda della Brigata Sassari.

Hanno partecipato alla manifestazione i sindaci dei comuni limitrofi, le scuole del circondario, che hanno radunato sul piazzale Bandiera più di trecento ragazzi; dopo la benedizione religiosa, officiata dal cappellano militare, i partecipanti hanno potuto visitare l'esposizione e lasciare il proprio contributo solidale. A similitudine delle edizioni passate l'iniziativa di beneficenza è stata aperta al pubblico fino a pomeriggio inoltrato.

Il Bazar di Beneficenza è un evento organizzato come tradizione a novembre di ogni anno dal Reparto Sperimenta-



le e di Standardizzazione al Tiro Aereo (RSSTA) di Decimomannu e dal personale Tedesco della German Air Force, in collaborazione con le amministrazioni Comunali e scolastiche dei paesi di Decimomannu, San Sperate, Decimoputzu e Villasor.

Fonte: Reparto Sperimentale Standardizzazione
Tiro Aereo - Decimomannu (CA)

Autore: M.llo 1^a Cl. Massimo Milano

RECENSIONE

Cosa accade veramente nella mente di un soldato in guerra?

Per capire la guerra, bisogna prima capire cosa accade agli esseri umani che quella guerra la combattono. Ma è davvero così semplice? Troppo spesso da notiziari, film, libri e videogiochi emerge un'immagine stereotipata del soldato, senza sfaccettature o storia personale, eppure i comportamenti che lo caratterizzano sono molto più vari e complicati di quanto si pensi. Partendo dai dati ricavati da memorie, diari e lettere di guerra, e utilizzando un approccio multidisciplinare, l'intento di questo libro è quello di demistificare la figura del soldato e gli inevitabili processi psicologici a cui va incontro durante l'intera esperienza militare, dall'addestramento, al combattimento, al ritorno a casa; di separare il mito mediatico dalle spiegazioni più scientifiche. Lo scopo è quindi quello di allontanarsi dal macroevento "guerra" e concentrarsi piuttosto sugli individui che combattono, esseri umani che spesso si trovano a seguire copioni comportamentali simili anche se combattono in conflitti molto diversi tra loro.



Lavinia Panico nata nel 1984 da padre Generale dell'Aeronautica Militare e madre insegnante di lettere, è dottore magistrale in Scienze dell'Informazione, della Comunicazione e dell'Editoria presso l'Università degli Studi di Roma "Tor Vergata" (con una tesi di Psicologia Generale) ed è stata cultore della materia presso la cattedra di Psicologia Generale della Professoressa Carmela Morabito nella stessa Facoltà.



INVESTIRE SUL CAPITALE UMANO

Obiettivo degli istituti di formazione a carattere universitario dell'Aeronautica Militare

Accademia Aeronautica, Istituto di Scienze Militari Aeronautiche (I.S.M.A.) e Scuola Marescialli (S.M.A.M.).



Questi i 3 istituti formativi che provvedono alla formazione universitaria del personale dell'Aeronautica Militare e che, con finalità diverse l'uno dall'altro, svolgono la propria attività nel solco di un unico grande obiettivo comune: investire sul capitale umano.

Ed allora, in attesa della cerimonia di inaugurazione dell'Anno Accademico 2015/2016 che si terrà congiuntamente giovedì 19 novembre prossimo presso la meravigliosa struttura puteolana dell'Accademia Aeronautica, quale occasione migliore per accendere i riflettori su questi tre "istituti azzurri" che da Pozzuoli, Firenze e Viterbo, sotto le direttive e le linee guida del **Comando delle Scuole A.M./3^a Regione Aerea** di Bari, Alto Comando dal quale dipendono, provvedono - per differenti aspetti, ma all'unisono - alla formazione dei *leaders* dell'Aeronautica Militare.

ACCADEMIA AERONAUTICA

Scegliere, formare e ispirare comandanti e professionisti esemplari, determinati a servire con eccellenza e dedizione il nostro Paese è la missione dell'Accademia Aeronautica.



L'Accademia Aeronautica, da sempre definito *massimo istituto di formazione dell'Aeronautica Militare* ha il compito di provvedere alla formazione militare, morale e professionale iniziale dei giovani destinati a diventare Ufficiali dell'A.M..



L'Accademia Aeronautica provvede all'espletamento delle prove concorsuali e di reclutamento degli allievi che aspirano a diventare ufficiali in Servizio Permanente Effettivo (S.P.E.) dell'Aeronautica Militare, a garantire la formazione degli Ufficiali Ruoli Speciali e quelli a nomina diretta, fornire l'istruzione professionale specifica ed a quella universitaria propedeutiche all'esercizio del comando nelle mansioni direttive e dirigenziali della Forza Armata, ed infine svolge i corsi pre-volo per Allievi Ufficiali Piloti dell'Aeronautica e di altre Forze Armate o Corpi Armati dello Stato, nonché di ogni altro corso di cui si ravvisi l'esigenza.



L'obiettivo, in sintesi, è quello dunque di preparare giovani ufficiali dai saldi principi morali, motivati ed in possesso delle qualità personali, militari e professionali necessarie per ben operare al servizio del Paese.



INVESTIRE SUL CAPITALE UMANO

Obiettivo degli istituti di formazione a carattere universitario dell'Aeronautica Militare

L'**Accademia Aeronautica** fu costituita il 5 novembre 1923, otto mesi dopo la costituzione della Regia Aeronautica come Forza Armata indipendente, ed ebbe sede, per i primi tre anni, presso l'Accademia Navale di Livorno. Nel 1925, considerato che il crescente numero degli allievi non avrebbe consentito la coabitazione con l'Accademia Navale oltre l'anno accademico 1925/26, l'Istituto fu trasferito a Caserta, nella Reggia borbonica del Vanvitelli.

La nuova sede autonoma venne inaugurata il 10 dicembre 1926 ed in tale complesso, fino al 1943, si formarono gli aviatori che presero parte al secondo conflitto mondiale.

Nell'agosto del 1943, esigenze di carattere bellico costrinsero l'Istituto a trasferirsi presso il Collegio Aeronautico di Forlì, ove l'Accademia rimase solo fino al 10 settembre, data in cui ogni attività venne temporaneamente sospesa. Il 7 novembre 1943 l'Istituto riprese le attività presso il Collegio Navale di Brindisi, località in cui si era nel frattempo ricostituita anche l'Accademia Navale.

Nel novembre 1945, l'Accademia stabilì la propria sede a Nisida (NA), ove rimase fino al dicembre del 1961, data dalla è ubicata nell'attuale sede di Pozzuoli e dalla quale domina la meravigliosa baia marina sottostante prospiciente le isole di Ischia, Nisida e Capri.

ISTITUTO DI SCIENZE MILITARI AERONAUTICHE



L'**Istituto di Scienze Militari Aeronautiche** è un istituto superiore di formazione e di diffusione delle dottrine militari aeronautiche la cui missione risulta ampia e differenziata; come istituto di formazione superiore l'ISMA è chiamato a elevare il livello culturale generale, tecnico scientifico e professionale degli ufficiali dell'Aeronautica Militare, sviluppandone e perfezionandone la preparazione in vista delle mansioni direttive e dirigenziali che saranno loro affidate nel prosieguo delle rispettive carriere. Il principale percorso formativo vede al momento gli Ufficiali affluire presso l'Istituto nel grado di Capitano per la frequenza di corsi necessari per l'avanzamento al grado di Maggiore; ad uno di questi corsi è associato un Master in

"*Leadership ed analisi strategica*" realizzato in collaborazione con il Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali "Cesare Alfieri" dell'Università degli Studi di Firenze aperto anche ai civili laureati. Altri momenti formativi sono previsti nel grado di Tenente Colonnello e Colonnello per gli Ufficiali che assumeranno la funzione di Comandante di Gruppo e di Reparto. A questi, si è altresì aggiunto il Seminario per Generali di Brigata che si pone come opportunità di riflessione, in cui scambiare esperienze e conoscenze, acquisire strumenti e stimolare il pensiero strategico.

L'Istituto, parimenti, si afferma anche quale polo culturale e di pensiero della Forza Armata, ospitando Congressi e Seminari Internazionali a carattere aeronautico e militare, nonché convegni e gruppi di studio e lavoro sia nazionali, sia internazionali. Le potenzialità logistiche e tecnologiche dell'ISMA sono conosciute ed apprezzate anche a livello interforze ed internazionale per ospitare simposi, tavoli di lavoro, riunioni e *committee*.

È operativo, in seno all'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche, il Reparto per la Formazione Didattica e Manageriale (Re.Fo.Di.Ma.), che ha il compito di svolgere attività di formazione e di ricerca/sviluppo nei settori delle metodologie didattiche e delle competenze manageriali. In virtù di ciò, il Reparto è *focal point* in Aeronautica militare per la metodologia *e-learning* e per la formazione alla *leadership*.

Peculiarità del Reparto è fornire una formazione orientata all'impiego e all'operatività, qualificando figure professionali quali gli insegnanti e gli istruttori militari, i *tutor e-learning*, gli *advisors* per le Operazioni Fuori dai Confini Nazionali e, in ambito manageriale, i *Project Managers* militari.

L'**Istituto di Scienze Militari Aeronautiche** affonda le sue radici in quella che fu la Scuola di Applicazione della Regia Aeronautica, costituita nel 1937, le cui infrastrutture furono realizzate in poco più di un anno dall'architetto Raffaello Fagnoni, allora preside della Facoltà di Architettura dell'Ateneo fiorentino, tra i principali interpreti del cosiddetto "pensiero razionalista italiano"; al comando del Generale B.A. Ottorino Vespignani, la Scuola poté dunque iniziare l'attività con il primo Corso d'integrazione per ufficiali subalterni di complemento piloti, già il 1° febbraio 1938.

L'inaugurazione solenne avvenne addirittura qualche giorno dopo, in coincidenza col 15° anniversario della costituzione dell'Arma Aeronautica. Dopo la parentesi del secondo conflitto mondiale gli immobili, in gran parte danneggiati ed occupati dalle truppe alleate, vennero recuperati al patrimonio aeronautico ed il 5 ottobre 1948 lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare vi trasferì la Scuola di Guerra Aerea di Roma che si affiancò alla preesistente Scuola di Applicazione, originando l'acronimo SGA-SAAM che ha identificato l'Istituto per oltre cinquant'anni. Il 4 novembre 1966 la disastrosa alluvione che colpì la città di Firenze provocò ingenti danni anche alla Scuola, in particolare andarono persi per sempre gli artistici pezzi



INVESTIRE SUL CAPITALE UMANO

Obiettivo degli istituti di formazione a carattere universitario dell'Aeronautica Militare

d'arredamento al piano terra della residenza ufficiali ed i preziosi modelli in legno e le attrezzature per lo studio dell'aerodinamica che erano custoditi nei laboratori ai piani seminterrati.

Dal 1° febbraio 2000 a seguito della ristrutturazione della Forza Armata, l'Istituto – che era sempre rimasto alle dipendenze dirette del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica - passò alle dipendenze del Comando delle Scuole assumendo la denominazione di Divisione Formazione Superiore/SGA-SAAM, con alle proprie dipendenze la Scuola di Metodo Didattico (Me.Did.), nel frattempo trasferita da Guidonia a Firenze, la Scuola di Lingue Estere di Ciampino e la Scuola Superiore di Sanità aeronautica di Roma. Dal 28 marzo 2006 l'istituto, pur rimanendo alle dipendenze del Comando delle Scuole A.M., ha inglobato la Scuola di Metodo Didattico, ha perso gli altri due enti alle dipendenze ed ha assunto l'attuale denominazione di "ISTITUTO DI SCIENZE MILITARI AERONAUTICHE" (ISMA).

Cambiano le denominazioni, gli appellativi, cambia il personale che da più di 75 anni svolge quotidianamente le sue mansioni in questo Istituto, ma ciò che rimane costante è la sempre più importante ed affascinante funzione formativa e di accrescimento culturale che questa Scuola dell'Aeronautica Militare da sempre svolge.

L'intera struttura oggi è considerata uno dei monumenti di Firenze ed è un vivido esempio di architettura razionalista italiana, sede ideale per la formazione degli Ufficiali dell'Aeronautica Militare che, a varie riprese nell'arco della loro carriera aggiornano presso l'I.S.M.A il proprio bagaglio culturale e tecnico professionale, necessario all'esplicitamento delle loro mansioni.

SCUOLA MARESCIALLI



La **Scuola Marescialli dell'Aeronautica Militare** è costituita sull'aeroporto "Fabbri" di Viterbo che dal 1936 al '43 fu sede di reparti operativi, mutando la propria fisionomia ad ente addestrativo, a partire dal dopoguerra periodo dal quale ha sempre svolto ruoli di formazione delle

reclute, fino alla sospensione del servizio di leva obbligatorio; da allora presso l'Aeroporto "Fabbri" opera dunque la Scuola Marescialli dell'Aeronautica Militare, i cui corsi ebbero inizio il primo settembre del 2005 con l'8° corso Normale.



Dal 2010 la S.M.A.M. svolge inoltre "Seminari di Aggiornamento" riservati ai Sottufficiali nel grado di "Primo Maresciallo" indispensabili all'assolvimento di incarichi di maggiore responsabilità ed i corsi di "Aggiornamento Generale Professionale" previsti dai profili d'impiego del personale del Ruolo Marescialli; entrambi i corsi si strutturano in una fase preliminare *e-learning* ed in una seconda fase in effettiva presenza dei partecipanti; dal 2012, l'istituto è anche sede di svolgimento del corso per l'attribuzione della qualifica di "Istruttore Militare di Tiro" per l'Aeronautica Militare.



L'attuale iter formativo-addestrativo dei Corsi per Allievi Marescialli si articola su tre anni di studi al termine del quale i frequentatori conseguono la laurea di primo livello in "Scienze Politiche e Relazioni Internazionali" presso "l'Università degli Studi della Tuscia" di Viterbo, ovvero la Laurea in "Scienze Infermieristiche" presso la sede distaccata di Viterbo dell'Università degli Studi "La Sapienza di Roma".



INVESTIRE SUL CAPITALE UMANO

Obiettivo degli istituti di formazione a carattere universitario dell'Aeronautica Militare



La preparazione degli Allievi Marescialli prevede, ad integrazione degli studi universitari, una serie di attività tra cui esercitazioni militari, conferenze di figure di prestigio nell'ambito di specifici settori individuati dal Piano degli Studi, visite didattiche a Enti e Reparti della Forza Armata, seminari in lingua araba utili a fronteggiare le attuali esigenze operative dell'Aeronautica Militare, corsi integrativi di familiarizzazione alle tecniche di sopravvivenza in mare ed in montagna.



Gli aspetti didattici che caratterizzano l'attività di formazione combinati con l'elevata qualità delle strutture logistiche presenti, determinano pertanto un Istituto di Formazione di assoluto livello in termini di standard logistici e didattici, ideale per lo studio ma anche per le altre attività che caratterizzano il periodo di permanenza presso la struttura da parte degli Allievi Marescialli e dei frequentatori dei numerosi altri corsi organizzati.

Fonte: Ufficio Generale per la Comunicazione
Autore: Ten. Col. Orfeo ROSSI



Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica PRESIDENZA NAZIONALE

PROGRAMMA ATTIVITÀ 2016

• 1° SEMESTRE •

MARZO

Il giorno 16

- ore 13.00 Pranzo sociale e Auguri Pasquali presso la Casa dell'Aviatore.
ore 14.30 Consiglio Direttivo Nazionale.

APRILE

Il giorno 15

- ore 8.30 6° Convegno pensionistico presso la Casa dell'Aviatore.

MAGGIO

Nel periodo 14-17

- Assemblea Generale dei Soci presso la struttura alberghiera UNUCI di Chianciano.
Visita al 4° Stormo di Grosseto.
Visita culturale a Siena.

• 2° SEMESTRE •

SETTEMBRE

- Visita al 41° Stormo Antisom di Catania Sigonella (*da confermare*).

OTTOBRE

- Visita culturale a Ferrara (*da confermare*).

NOVEMBRE

- Attribuzione Premio Scrittura "Aviatori d'Italia" alle tre categorie di elaborati posti a concorso:
a) L'Aeronautica nel contesto storico vissuto.
b) Il "mondo" aviatorio odierno.
c) Aspirazioni e Futuro aerospaziale.

Per informazioni: email a anua.aeronautica@virgilio.it

DICEMBRE

Il giorno 21, ore 13.00

- Pranzo sociale "Natale 2016".

Cambio al vertice del COMAER e del Ruolo delle Armi

La cerimonia di avvicendamento all'interno dello storico aeroporto di Roma Centocelle



23/12/2015 - Dopo quasi due anni trascorsi alla guida del Comando Aeronautica Militare Roma (COMAER) e quale Generale del Ruolo delle Armi, il Generale di Squadra Giuseppe Li Causi, in procinto di lasciare il servizio attivo, ha passato il testimone al Generale di Brigata Massimo Berti, subentrato nell'incarico di Comandante del COMAER, e al Generale di Divisione Achille Fornari, che dal prossimo 29 dicembre sarà il nuovo Generale del Ruolo. La cerimonia è stata presieduta dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa.

Un passaggio di consegne che coinvolge due articolazioni di rilievo dell'Aeronautica Militare. Da una parte il COMAER che, oltre ad assicurare le funzioni territoriali nella Capitale, fornisce il supporto tecnico-logistico e amministrativo alle componenti della Forza Armata e interforze che operano nelle sedi storiche di Palazzo Aeronautica e comprensorio aeroportuale di Roma Centocelle; dall'altra il Generale del Ruolo delle Armi, figura a cui fanno capo molteplici problematiche legate alla gestione degli ufficiali dell'Aeronautica che appartengono a tale Ruolo, come la formazione di base, la progressione di car-



riera, i profili d'impiego e ogni ulteriore attività di studio o consulenza legata allo specifico settore. Nel suo discorso di commiato, il Generale Li Causi ha tracciato un bilancio di questi 20 mesi trascorsi alla guida delle due importanti articolazioni di Forza Armata; un periodo fortemente caratterizzato dalla "nuova *governance*" che, tra l'altro, ha promosso il COMAER al rango di "Organismo di Vertice" alle dipendenze dirette del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica.

Nel rispetto del principio della concretezza, il Comandante uscente ha riassunto, cifre alla mano, i risultati conseguiti "grazie all'impegno di tutto il personale dipendente", che ha saputo interpretare al meglio la vocazione al supporto logistico del reparto. "Numeri inesorabili di un'attività imponente e vitale [...] assicurata con umiltà, passione e impegno, 24 ore su 24, 365 giorni l'anno". Così il Gen. Li Causi durante il suo intervento, indirizzato anche al personale ufficiale del Ruolo delle Armi "meritevole - ha aggiunto - di più considerazione in termini di prospettive di carriera, sia apicali che intermedie".

Al termine della consueta formula di riconoscimento che ha sancito il formale passaggio di consegne, il Gen. Berti, nelle vesti di nuovo Comandante del COMAER, ha espresso profonda gratitudine alle superiori autorità per il prestigioso incarico ricevuto. Si è poi rivolto al suo predecessore ringraziandolo perché "presenta oggi un COMAER in continuo rinnovamento, proiettato verso la missione principe di assicurare le funzioni territoriali e di supporto". Un ultimo pensiero ai nuovi dipendenti, militari e civili, nella consapevolezza che a nulla varranno gli sforzi di un comandante "senza il contributo professionale e il massimo impegno da parte di tutto il personale del COMAER".

Durante il suo intervento, il nuovo Generale del Ruolo delle Armi ha manifestato



la ferma intenzione di continuare a operare nel solco già tracciato dal suo predecessore, mettendo il massimo impegno nel portare a termine i progetti avviati. Tra questi, il Gen. Fornari ha voluto evidenziare l'armonizzazione delle attività di formazione, addestramento e impiego, nonché il riordino del Ruolo, ritenendo quest'ultimo obiettivo *"un profondo cambiamento che s'inquadra nell'ambito del più generale processo di rinnovamento della Forza Armata"*.

A chiudere la serie d'interventi, il discorso del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica. Il Gen. Preziosa, soddisfatto per l'ottimo lavoro svolto dal Gen. Li Causi nel portare avanti il duplice incarico, ha indicato nel nuovo *Libro Bianco per la sicurezza internazionale e la difesa* la via maestra a cui dovrà ispirarsi anche l'attività operativa del COMAER. *"Un Comando – ha affermato la massima autorità – che vanta un glorioso passato, che sa affrontare le sfide presenti, ma che deve guardare al domani e cogliere le nuove prospettive che si profilano all'orizzonte, secondo uno schema di tipo capacitivo che si fonda sulla corretta allocazione del capitale umano e delle risorse infrastrutturali e finanziarie disponibili"*.



Fonte: Comando Aeronautica Militare Roma
Autore: Magg. Gennaro Massa

Cambio al vertice del CTR di Fiumicino

Il 25 novembre si è svolta la cerimonia di passaggio di consegne al Centro Tecnico Rifornimenti tra il Colonnello Cosimo Lospinoso, Comandante uscente ed il Colonnello Roberto Palmisano, Comandante subentrante.



La cerimonia, presieduta dal Capo del Servizio dei Supporti del **Comando Logistico**, Generale di Divisione Achille Fornari, ha visto la partecipazione di numerose autorità militari e civili e di molti ospiti di riguardo tra cui anche il **Generale di Squadra Giuseppe Li Causi** Comandante del Comando Aeronautica Militare di Roma e Generale del **Ruolo delle Armi** ed ex Comandante del CTR e del Sindaco di Fiumicino, Onorevole Esterino Montino.

Il Colonnello Lospinoso, nel suo discorso di commiato, ha ringraziato tutto il personale del CTR il quale grazie alla naturale passione per il lavoro, allo spirito di servizio e di sacrificio ha realizzato un ottimo lavoro di squadra, ottenendo in tal modo grandi risultati in momenti difficili, fornendo alla Forza Armata quel sostanziale apporto richiesto anche nelle operazioni fuori i confini nazionali. *"Il CTR - ha concluso il Colonnello Lospinoso - ha consolidato il suo ruolo ed ha assunto ancor più importanza sia sul territorio locale sia su quello nazionale divenendo un imprescindibile punto di riferimento per tutti gli Enti della Forza Armata."*



Il Colonnello Palmisano, nel suo intervento, ha manifestato tutta la sua grati-

tudine ai superiori gerarchici per la fiducia accordata nell’affidargli il comando di un Ente così prestigioso e, rivolgendosi a tutto il personale del Reparto, ha espresso la volontà di potenziare i traguardi raggiunti negli ultimi anni che hanno dato lustro e valore all’immagine del CTR. “*Tali obiettivi – ha concluso il Col. Palmisano – sono sicuramente raggiungibili seguendo i valori che da sempre animano l’Arma Azzurra: spirito di servizio, integrità morale ed eccellenza professionale.*”



Il Sindaco di Fiumicino, Onorevole Esterino Montino, nella sua breve allocuzione, ha voluto ringraziare tutte le Forze Armate e in particolare l’Aeronautica Militare per il costante ed imprescindibile supporto logistico ed operativo che quotidianamente forniscono all’Italia e si è dichiarato orgoglioso di constatare come fin dal 1949 l’Aeronautica Militare, oggi tramite il Centro Tecnico

Rifornimenti, Ente d’eccellenza per l’Arma Azzurra, insiste sul sedime di Fiumicino con proficua collaborazione inter istituzionale.

Il Generale Fornari, nel suo indirizzo di saluto, ha voluto evidenziare la necessità per la Forza Armata di disporre di una logistica snella ed efficiente che continui a soddisfare le esigenze immediate anche in un difficile contesto economico e sociale che coinvolge non solo l’Italia, ma tutta la comunità internazionale.



Ha dato merito al Colonnello Lospinoso di essere riuscito con la sua azione di comando saggia, equilibrata, consapevole, appassionata e competente a consolidare le attività del Centro, garantendo, nel contempo, un utile e produttivo inserimento nel tessuto locale instaurando rapporti di proficua e reciproca collaborazione con altre Istituzioni. Ha infine augurato al Col. Palmisano, le migliori fortune dichiarandosi sicuro delle capacità di affrontare con efficacia e determinazione le sfide che avrà davanti grazie alla sua conosciuta professionalità e al suo equilibrio e dinamismo.

Fonte: Centro Tecnico Rifornimenti - Fiumicino (RM)

Autore: Ten. Col. Luca Zorzan

Durante le festività natalizie, sono stato oggetto di richieste di chiarimenti da parte di colleghi che si sono visti diminuire di qualche euro il loro trattamento pensionistico mensile.

Ancorché provvisto di cp e tablet, ma non del PIN per entrare nella mia casella previdenziale dell’INPS, ho dato risposte vaghe riservandomi di approfondire la incredibile situazione.

Vi ricordate di quella notte del 1992, mi pare di ricordare, in cui il governo *Amato* prelevò il sei per mille da tutti i conti correnti, compresi quelli dei neonati freschi di codice fiscale, suscitando indignazione? È successo di peggio.

Si dà il caso che l’inflazione, tenuta “sotto stretto controllo” da chi ci governa, sarebbe risultata più bassa, sarà vero o falso, delle previsioni per cui sarebbero state erogate perequazioni maggiori rispetto a quella reale tant’è, che il Ministero del Lavoro, di concerto con il Ministero dell’Economia e delle Finanze, con Decreto del 19 novembre 2015, ha stabilito una percentuale definitiva (1,1%) che è una percentuale in una misura inferiore rispetto a quella provvisoria (1,2%) stabilita un anno fa dallo stesso Ministero. Ossia l’Inps ha erogato nel 2015 pensioni rivalutate di più rispetto al dovuto e quindi di importo superiore dell’01%. E ciò autorizza l’Inps al recupero della maggiore rivalutazione (0,1%) sulle pensioni erogate da gennaio a dicembre 2015 a tutti i pensionati. Ovviamente viene recuperato un anno intero in unica rata. Ma il peggio del peggio dove si nasconde? Chi non ha ricevuto le citate perequazioni perché destinatario di pensione si fa per dire “d’oro” ma che non è nemmeno di argento, non poteva subire - **legittimamente** - la prevista trattenuta. Insomma, l’INPS **non poteva trattenere quanto non aveva erogato.**

Qui scatta la genialità della previdenza – **dove l’illegittimo diventa legittimo** - con uno stratagemma che avrebbe fatto impallidire Arsenio Lupin e lo stesso citato Giuliano Amato, concede nel gennaio 2016 – quindi - “ora per allora” la perequazione e nello stesso tempo la recupera. Questo artificio contabile, di cui dubito la leicità, dà la possibilità all’INPS di operare una ritenuta a milioni di pensionati di circa tre/cinque euro al mese per tutto il 2016. E forse anche oltre.

Confesso che sono rimasto ammirato di fronte a questa perversa e malandrina saggezza. Non credevo si potesse giungere a tanto.

Tuttavia contro tale provvedimento, che potrebbe essere impugnato per ipotesi di “eccesso di potere” e “violazione della legge”, si potrebbe ricorrere contro l’INPS attraverso l’istituto dell’autotutela.

Vincenzo Ruggieri - enzoruggieri@alice.it

Durante gli “Staff meeting” consueti nella vita dell'ANUA, sia a livello centrale che territoriale, non sono frequenti, ma neppure tanto rari, gli spunti acrimoniosi nei rapporti fra soci e componenti dei gruppi direzionali. A tale proposito appare di grande ausilio, per una chiarificazione culturale e concettuale, il pensiero espresso dal Presidente Sezione ANUA Taranto Prof. Aldo Marturano in un recente incontro e che qui fedelmente si riporta.

È noto che nella volontà di tutti i soci e non dei capi risiede la forza che consente di raggiungere qualsiasi obiettivo. La forza dell'associazione va ricercata nella capacità che i soci hanno, anche quando non ne hanno conoscenza, di poter esprimere di più della somma delle individuali abilità.

Così come occorre saper costruire uno strumento musicale armonizzando i singoli elementi, è necessario saper far convivere le diverse e differenti persone che “vogliono” diventare un gruppo armonizzando i loro pensieri, i loro sentimenti e soprattutto le loro volontà.

Il verbo volere è evidenziato, in questa considerazione, perché è un requisito indispensabile per la nascita e l'accrescimento di un gruppo di uomini: **la loro volontà di stare insieme**. Senza questa, infatti, un'associazione, o gruppo che sia, non potrebbe essere tale; sarebbe semmai un insieme di singoli individui, che di tanto in tanto si riuniscono per discutere un argomento o per dirimere una questione; ma mai per condividere un progetto facendolo risuonare nei loro cuori oltre che nei loro pensieri.

Se, dunque, è la volontà la manifestazione umana che per prima è chiamata in causa quando ci si pone quale obiettivo quello del facilitare la vitalità di un gruppo di persone (associazione), c'è da chiedersi:

“Come farla emergere?”. E, soprattutto, c'è da domandarsi se la sua creazione sia demandabile al rispetto di una ricetta o se non debba invece essere assicurata dallo stesso lavoro dei soci.

Potrebbe, infatti, un gruppo esprimere la sua volontà attraverso altri che non siano i singoli componenti il gruppo stesso? Ecco, allora, che emerge oltre alla “entità gruppo” anche “l'entità singolo” e non c'è quella senza questa giacché non è possibile definire un gruppo senza definire i suoi singoli individui, le singole individualità, le singole persone, i singoli “io”, come musicisti di un complesso jazz.

E ciò perché, nel complesso, in cui i singoli solisti esprimono se stessi negli “a solo” mentre il motivo conduttore è suonato da tutti gli altri, ciascuno ha lo spazio per emergere dal gruppo grazie al sostegno degli altri e all'assenza di prevaricazioni.

Anche le Associazioni sono come complessi jazz non più orchestre sinfoniche i cui componenti guardano verso un uni-

co direttore d'orchestra sul podio. Infatti in quelle la figura del direttore d'orchestra sta assumendo connotati diversi rispetto al passato, sta diventando sempre di più quella di un “primus inter pares”, non più in piedi sul podio ma seduto come un musicista fra i musicisti, leader e non comandante, riconosciuto per il suo valore e non per il suo potere.



Questa dunque, a mio parere, è la nuova forma di leadership di cui occorre dotarsi per vivere adeguatamente le dinamiche degli associati dei nuovi tempi, ed allora è necessario escludere che un gruppo si possa formare per volontà di un Presidente, di un delegato o di un “amministratore” senza che questi si siano domandati prima se la loro volontà corrisponde a quella di ciascuna persona del “gruppo in formazione”. Il sottoscritto per tanti anni di esperienza a contatto con Dirigenti e/o Presidenti di altre associazioni, crede che un gruppo di soci, perché possa definirsi veramente tale, debba essere formato per volontà autonoma e non per imposizione.

Ad una “sommara” proposta calata “dall'alto” deve necessariamente corrispondere un desiderio di coesione che proviene “dal basso” perché se così non fosse il lavoro dei soci, anche se si riuniscono con sistematicità, non porterebbe ad un miglioramento e ad un incisivo raggiungimento degli scopi istituzionali. Il processo terapeutico nella nostra associazione (*visto che da più parti si registrano disaffezione e defezioni*) non è infatti demandabile ad altri che non siano i soci stessi e non v'è forza alcuna, ancorché contrattuale, che riesca a far “sentire” uniti quanti non “sentono di volerlo sentire”. Per il sottoscritto non c'è che una strada, quella dell'entrare all'interno del gruppo, per conquistare il riconoscimento grazie all'autorevolezza del sapere e non all'autorità del potere, mettendo se stesso in discussione insieme ai soci, per dare e, nel contempo, ricevere aiuto.

Ciò che conta nel rapporto con i soci, per lo scrivente, è di non temere il loro giudizio, *perché fa parte dell'associazione e vive al suo interno gioie e dolori in ogni circostanza*, e di non erigersi a giudice, ma di proporsi quale amico: un condottiero e non un comandante, e mai sviare il potere, ma usarlo quando è necessario.

Aldo Marturano

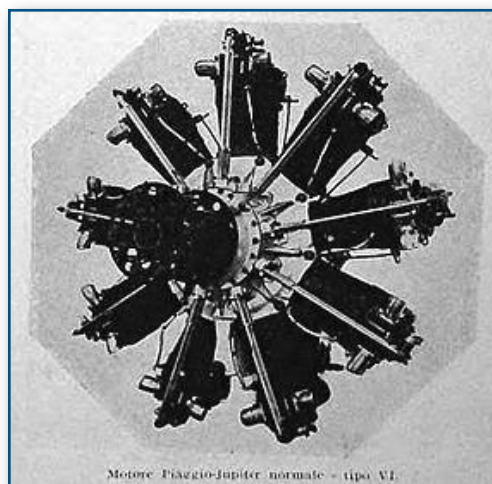
In questi mesi ricordiamo...

a cura di Guido Bergomi

Nel mese di Gennaio

Pattuglie acrobatiche in Brasile

3 gennaio 1938: è una domenica e le nostre famose pattuglie acrobatiche "Mirafiori" e "Campoformido" si esibiscono con i loro Fiat CR 32 sulla verticale dell'aeroporto di San Paolo in Brasile. Spettatori sono una immensa folla valutata in circa 500.000 persone che applaudono entusiasticamente la conclusione del "Circuito americano" comprendente manifestazioni a Lima, Santiago del Cile, Buenos Aires, Montevideo, Rio e San Paolo della nostra Aviazione Militare composta da due squadriglie comandate rispettivamente dai capitani Mario Viale e Oscar Molinari.



Rinaldo Piaggio

15 gennaio 1938: a Genova muore all'età di 74 anni Rinaldo Piaggio, fondatore ed amministratore della società Piaggio & C. Egli aveva nel 1884 avviato l'attività di costruzioni ferroviarie per passare poi nel 1915 alle costruzioni aeronautiche con aeroplani, motori ed eliche tra cui, nel 1924 e successivi, i motori Jupiter e gli idrovolanti Dornier Wal su licenza e nel 1937 si era anche interessato del primo servizio di trasporto aereo tra l'Italia e l'Africa Orientale.

Bebé Jodel

21 gennaio 1948: vola quello che si può dire il primo esempio di ultraleggero o ultralight che dir si voglia. Disegnato dal francese Jan Delemonché è un piccolo monoplano monoposto costruito interamente in legno e munito di un motore Poinard da 25 cavalli. La costruzione, estremamente semplice, è stata studiata apposta per permettere a improvvisati costruttori di mettere insieme un piccolo aeroplano e di volarci con il minimo di lavoro e di spesa nonché assenza di sofisticate apparecchiature. Ebbe un grande successo tanto che la sua costruzione proliferò in molte parti del mondo da

parte di amatori che lo munirono dei più svariati tipi di motori tutti di provenienza automobilistica come per esempio il Volkswagen. Le caratteristiche di volo erano più che oneste, con una velocità variabile tra i 135 e i 165 Km/h. e una molto bassa velocità minima e autonomia intorno ai 360 Km. Naturalmente i dati sono piuttosto variabili in relazione alla potenza installata ed alla precisione di costruzione che poteva, entro certi limiti, variarne il peso. Si calcola che vennero costruiti più di 500 esemplari in tutto il mondo.



In questi mesi ricordiamo...

a cura di Guido Bergomi

Il PA 28

14 gennaio 1960: nasce il prototipo di un diffusissimo aereo da turismo, il Piper PA-28 denominato Cherokee. È un quadriposto metallico del peso totale che sfiora i 1000 chili ed è munito di un motore da 150 cavalli, un Lycoming O-320-E2A. Raggiunge una velocità massima di 230 Km/H. ed ha una autonomia di poco meno di 900 Km. Nato con un carrello fisso e con elica a passo pure fisso, venne poi costruito in diverse sottoversioni con potenze variabili ed altre caratteristiche che ne hanno fatto un best-seller tra gli aeroplani che volano in parecchie migliaia in tutto il mondo.



Nel mese di Febbraio



Il Merkur

10 febbraio 1925: esegue il primo volo il velivolo passeggeri Dornier Merkur. È un monoplano monomotore che è un miglioramento del precedente Komet avendo il più potente motore BMW VI da 600 cavalli che gli conferisce la velocità di crociera di 180 Km/h. portando 6 pas-

seggeri con due uomini di equipaggio. Ha un'ala alta sorretta da montanti e un carrelli fisso che può essere sostituito da due galleggianti per operazioni marittime.

Viene impiegato soprattutto dalla Deutsche Lufthansa ma anche da altre svariate compagnie anche in Sud America. Ne vennero costruiti 70 esemplari gli ultimi dei quali ebbero motori, sempre BMW ma da 640 cavalli.

Short Kent

24 febbraio 1931: è la volta dell'idrovolante quadrimotore Short S 17 Kent che è un ingrandimento e miglioramento del precedente Calcutta, trimotore. Il Kent è motorizzato da quattro Bristol Jupiter XFBM da 555 cavalli ed ha una velocità di crociera di 169 Km/h. ed una autonomia di 724 Km. I piloti utilizzano una cabina chiusa e i 16 passeggeri godono di un discreto confort. I tre esemplari costruiti iniziano i collegamenti passeggeri nel Mediterraneo tra Genova e Alessandria ma dopo alcuni incidenti vengono declassati a velivoli di sorveglianza per varie rotte non solo nel Mediterraneo e mantengono questo compito fino al 1938.



In questi mesi ricordiamo...

a cura di Guido Bergomi

Medicinali in aereo

Febbraio 1938: la casa farmaceutica Bayer acquista un trimotore Junkers Ju 52 per portare rapidamente i suoi medicinali in varie parti del mondo. Sempre in febbraio lo Ju 52 della Bayer compie un volo promozionale in Italia portando a Milano un carico di 1.800 Kg. di medicinali mentre poi si trasferisce a Roma portandone altri 1.500 Kg. per poi proseguire per Napoli ed altre destinazioni.



L'aliante gigantesco

È il 25 febbraio 1941 quando spicca il primo volo il Messerschmitt Me. 321, un aliante bellico da trasporto dalle dimensioni veramente inusitate, 55 metri di apertura alare ed un peso massimo al decollo di Kg. 39.500. Poteva portare un carico di Kg. 22.200 ed era armato con quattro mitragliatrici da 7,92 mm. L'equipaggio poteva essere di due o tre uomini.

Il problema era il traino che all'inizio si doveva fare con tre bimotori Me 110. Questo comportava una elevata pericolosità non solo, ma toglieva preziosi caccia al normale impiego bellico per cui fu adottato un aereo piuttosto strano, l'Heinkel 111Z fatto da due bombardieri Heinkel 111 uniti assieme da un troncone alare contenente un ulteriore motore (totale 5 motori, vedi anche Corriere n° 10/2007 "Gli aerei doppi").



Viste le difficoltà di impiego di questo enorme aliante, si procedette alla costruzione di una versione motorizzata (200 esemplari con la sigla Me. 323) con sei motori Gnome-Rhone 14N da 1.140 cavalli ciascuno che ebbe un certo successo come trasporto nonostante la facilità con cui veniva abbattuto dai caccia avversari.



Con questo numero si conclude la presentazione degli avio-ricordi calendariati, così come generosamente curata nel trascorso decennio da Guido Bergomi. Nelle successive pubblicazioni del nostro periodico potremo tuttavia gustare la lettura di articoli che lo stesso Bergomi ci offrirà su personaggi famosi del passato.

IL VOLO DEL CALABRONE

Volare... Sogni di gioventù.... (di Bruno Parente)

Cosa spinge un ragazzo senza ascendenze aviatorie, senza neppure un amico che mostri la strada, a pensare di entrare in Accademia per fare il pilota? A 18 anni io non conoscevo niente della carriera militare, niente delle prospettive economiche del personale, avevo proprio la testa fra le nuvole.

Sprazzi di cielo; emozioni; un jet che sfreccia sibilando e ti spinge a sollevare la testa, a seguirlo fino all'orizzonte, e ti lascia con gli occhi sognanti e un brivido lungo la schiena; un cadetto che incontri a via Caracciolo, fra sole e mare, con il giubbotto dai bottoni dorati, lo spadino di madreperla e l'aquila d'oro sul petto; e l'immane ragazza al fianco.... Ecco, sogni di gioventù, castelli in aria.....

Ma credo che il fattore determinante per la mia scelta sia stato uno di quei films d'aviazione sulla guerra di Corea, con l'impiego dei jets. Ricordate? "I cacciatori", "I ponti di Toko-Ri".... ecc. ecc. Chissà perchè il rombo dei motori a pistoni non è così emozionante come il sibilo dei jets....

E infine la famosa conferenza di un ufficiale pilota, all'ultima classe del liceo, ti mostra finalmente la strada concreta che può realizzare la tua vita proprio secondo i tuoi sogni.

E così superi il duro concorso, e affronti la dura vita di Accademia, con il comandante che gira fra i banchi durante lo studio obbligatorio e ti ricorda che tu, proprio tu, potresti essere uno dei quaranta eliminati statisticamente per il corso di volo... E 68 giorni di cella al primo anno, di cui 48 di rigore....

Ma tu stringi i denti, e incassi, e ti pieghi come un giunco, e affronti quel corso senza scoraggiarti per la morte di un allievo che non esce dalla vite obbligatoria. Perchè ogni tanto, per fortuna, arriva qualcosa a tenere in vita il tuo sogno, come la puntata di un jet che sfiora la superficie della baia di Nisida, davanti allo schieramento degli allievi, e increspa l'acqua con il getto del motore.



E arriva la fine del corso, con il vero duro colpo ai tuoi sogni: assegnato alla linea plurimotori invece che ai jets, per l'abbassamento della vista durante il corso o per giusta selezione.

Quella sera ho pianto, sotto le coperte, come non ho pianto mai nella mia vita. Anche adesso, al ricordo, mi vengono le lacrime. Come un refrain mi pulsavano nel cervello i versetti della canzone: Addio, sogni di gloria... Addio, castelli in aria... Quante volte son tornati nella vita, questi versetti....

E invece no, stringi i denti e vai... E ora posso dire che la mia vita da ufficiale pilota è stata comunque bellissima, piena di soddisfazioni nelle sue sfaccettature. Ringrazio Dio, e l'A.M., per questo.



Che dire? Girare il mondo lentamente, a 180 Kts, ha il suo fascino. E trovarti a volare alla quota dei cumuli nubi senza poterli scavalcare; e decollare da basi costruite fra i monti (do you remember Bardufoss?), sapendo che non puoi salire a più di 500 fts al minuto e, se ti pianta un motore, non hai potenza per scavalcare la collina; e atterrare su una pista innevata dove, inserendo il reverse alle eliche, un turbino di neve si solleva davanti al velivolo e non vedi più niente; e.... e.... e....

Ovviamente ogni manifestazione aerea era mia, sempre col naso per aria a godere delle acrobazie di quei piloti che disegnavano nel cielo figure meravigliose e impossibili.

Ma una cosa mi è sempre mancata: la possibilità di compiere evoluzioni veloci, nella consapevolezza che, dovendo attraversare uno strato di nuvole per raggiungere la misera quota di crociera, non potevo dare motore, tirare la cloche, e infilarmi in un buco, ma dovevo salire lentamente per minuti e minuti. Sembra stupido, ma ti senti le ali tarpate, come un calabrone a fronte di un'aquilotto.

Ebbene, le cose cambiarono con la fine della vita di Stormo e l'inizio del periodo di Stato Maggiore, quando l'attività di volo fu consentita sui Macchi 326 della scuola e delle squadriglie di collegamento dei Reparti. Finalmente, anche se con l'istruttore a bordo, potevo riassaporare un volo... meno pesante, e compiere quelle evoluzioni acrobatiche che tanto mi erano mancate. Può sembrare poco, ma ogni volta mi sembrava di essere tornato a volare... quasi come un'aquilotto.

Ma perchè racconto questo? Semplice: Perchè il mio ultimo volo, l'ultimo volo del calabrone dalle ali tarpate, divenne il volo più bello della mia vita, il motivo per cui non conservo rimpianti.

Riflessioni... Ricordi... Sentimenti



Era il 1993, e in quel periodo mi toccò Grazzanise, con un giovane Ufficiale che una volta arrivati in zona di addestramento, a quota adeguata, mi disse che il velivolo era mio. Forse non conosceva neppure la mia provenienza, e certo non immaginava che era il mio ultimo volo.

Che fare? Giù d'ala, in picchiata, a guadagnare velocità, e poi sù, sù, senza tirare troppo, per fare un looping in dolcezza. All'uscita dal looping c'era tanta velocità, e appena col muso sull'orizzonte mi venne spontaneo un bel tonneau, senza bisogno di pedaliera, e poi subito un altro. Non guardavo l'anemometro, sentivo la velocità nelle mie mani, e cominciai il terzo, ma appena rovescio ebbi l'impressione che la velocità fosse diminuita troppo, per cui giù col muso, per riprendere velocità.

E fu l'inizio di un altro looping, sempre in dolcezza, senza tirare troppo. Ero ancora timido, mi sembrava di avere tra le mani un mezzo delicato, non avevo il coraggio di tirare forte, eppure al culmine del giro avevo ancora tanta velocità, per cui raddrizzai con un imperiale. Mi sembrò di galleggiare troppo, e allora mezzo tonneau e giù di nuovo a chiudere il looping.....

Il pilota dietro non diceva una parola, e allora cominciai a volteggiare, in una sequenza di manovre verticali, sempre dolci: seguivo l'istinto, cominciai un looping e invece facevo un tonneau, poi rovescio e giù per un altro looping, un imperiale, di nuovo rovescio e giù il muso, e tonneau in discesa, e picchiata per un altro looping. Volo puro, il sogno inappagato di una vita, il sogno di gioventù.

Roba da non credersi. Per tutta la vita avevo fatto il calabrone, solo qualche manovra acrobatica con l'istruttore dietro, e ora mi ritrovavo a volteggiare con disinvoltura, in una acrobazia coordinata senza schemi, senza istruzioni, con il velivolo che seguiva il pensiero: puro istinto, libero nel cielo.

Non so quanto tempo durò, quante manovre avevo eseguito, non me ne curavo: volavo, volteggiavo, solo io col velivolo ubbidiente, dimentico dell'istruttore, finché la sua voce mi ricordò che era ora di tornare. E poi aggiunse

una frase meravigliosa: "Però, non ha perso la mano, colonnello"!!!!

Ma quale mano? Io, un calabrone, che solo nell'ultimo volo aveva realizzato l'istinto del pilota, su un piccolo aereo che consentiva finalmente di volare come nei sogni di allievo! Il mio canto del cigno!

E allora, insieme al sudore provocato dalla maschera, sentii sulle labbra il sapore dolciastro delle mie lacrime. Una commozione intensa, un senso di appagamento, di missione compiuta. passo e chiudo. Fu un'esperienza mai raccontata, forse pudore, forse il timore di non essere creduto...

Passo e chiudo, ma vi prego di credermi.

Bruno (Turbine II)

Nota redazionale

Non tutto ciò che Bruno esprime appare condivisibile ma, che per il proprio intero trascorso aeronautico sia vera la sua soddisfazione, valga a titolo dimostrativo l'evidente e convincente sorriso di quando, in occasione del suo trasferimento allo Stato Maggiore, saluta il Generale Sicoli Comandante la II Regione Aerea.



LA NOSTRA META IL CIELO

Questo il titolo di un volume che la Dama d'Onore Marilinda Mineccia, Procuratore Capo ad Aosta, ha voluto offrire a tutti gli amici che hanno conosciuto suo padre Giuseppe, Generale di Brigata Aerea del Corso Urano (1939-42), che il 15 gennaio 2015 è "volato verso il cielo che amava tanto"



La Presidenza dell'Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica, di cui il Gen. Mineccia è sempre stato socio, si onora di dare risalto ai sentimenti che hanno ispirato la Signora Marilinda, nel richiamare al duraturo ricordo i valori morali espressi dal suo Papà nell'intenso percorso di vita terrena.

"Un amico fedele e leale, un padre meraviglioso, sempre pronto a sostenere le persone con un sorriso".

Nato a Bari il 16 novembre 1918, dopo gli studi da geometra, per iscriversi all'Accademia Aeronautica e superare l'opposizione della madre che temeva un incidente aereo, dovette attendere la maggiore età (allora 21 anni). Riuscì così a spianare la strada anche per suo fratello Mario, più giovane, che entrò in Accademia con il Corso Vulcano. La sorte però volle che Mario perdesse la vita proprio in un incidente aereo avvenuto in fase di decollo all'età di soli trentadue anni, il 1° ottobre 1952.



Dopo intensa attività operativa, sulla quale in questa sede non ci si sofferma, Giuseppe va in pensione il 19 gennaio 1974 con il grado di Generale B.A.

"Dopo la morte di mia madre, il 7 agosto 1961"

- scrive Marilinda -

"papà non ha vissuto e ha fatto un impressionante numero di ore di volo... La sua prorompente vitalità, il deside-

rio di stare in compagnia di altri, di dare e ricevere affetto, lo hanno ricondotto a provare ancora intensi sentimenti.

La sua vita è stata ricca di amicizie, di viaggi, di interessi, di contatti e di amore. Una vita lunga, con tanti ostacoli ed ancora molte prove, paure e difficoltà ma appagante perché vissuta fino in fondo con l'ardimento e la determinazione dei suoi voli".



Nel ricordo dell'amato papà, fra i tanti pensieri posti in evidenza dalla figlia e densi di saggezza i seguenti danno chiaro il senso dell'elevato valore morale cui si fa riferimento lungo il percorso esistenziale umano.

Il nostro modo di reagire al dolore, alle sconfitte, alla scoperta amara della nostra imperfezione e dei nostri limiti che il lieve trascorre degli anni mette sempre più in evidenza, lo struggente bisogno di infinito che ci accompagna sempre sotto varie forme, anche nascoste, con quel senso di insoddisfazione velato di malinconia che ritorna sempre se non entriamo in contatto e sperimentiamo il centro della nostra essenza fatta di luce, formano a poco a poco, nel crogiolo della nostra libertà, quello che ci rende unici e irripetibili.

Nulla della vita è indifferente alla nostra anima. Ogni cosa, ogni persona, ogni evento può arricchirci infinitamente.

Il tempo che ci è dato è prezioso.

In questo tempo costruiamo e definiamo la nostra identità che ci accompagnerà per sempre.

Con il dono della vita noi riceviamo anche l'eternità. Come ha detto Padre Marco nella Messa di "arrivederci" a mio papà "Noi siamo esseri eterni che camminano sulla terra in questa vita, che è solo una piccola parte della nostra esistenza".

E la vita, sempre troppo breve davanti al tempo infinito, è il seme da cui scaturisce l'eternità.



Sul 50° Anniversario del 41° Stormo una bella lettera del Dott. Michele A. Tedesco alla nostra Direzione

Caro Generale (mi scusi se uso un gergo confidenziale, ma alcuni, forse troppi, anni orsono, giovanissimi figli di ufficiali, condividevamo le calde giornate estive presso lo stabilimento militare di Milisciola a Napoli), leggo sempre con piacere la rivista da Lei diretta, che puntualmente viene recapitata a mia madre vedova del **Gen. S.A. Luigi Tedesco (Corso Zodiaco 1941 - 44)**.

Ultimamente ho letto con piacere, ma anche con una certa commozione, gli articoli pubblicati sui numeri 9-10 e 11-12 del Corriere e relativi al 50° anniversario del 41° Stormo.

Mio padre ha trascorso gran parte della sua vita professionale nei reparti Antisom, percorrendo l'intera storia della specialità sin dalle sue origini con i velivoli Helldiver, poi con gli Harpoon, sostituiti alla fine degli anni 50 dal Grumman S2F.

Dopo aver comandato l'86° Gruppo A/S nel 1964, presso l'Aeroporto di Capodichino, mio padre ha fatto parte, tra l'altro, della rappresentanza italiana al consorzio Breguet Atlantic fino ad accogliere nel 1972 l'arrivo dei primi velivoli in qualità di Vicecomandante (Comandante il Col. Renato Ciliberti) e poi nell'ottobre 1972 da Comandante del 41° Stormo. Allora lo Stormo si componeva di due Gruppi, l'87° Gruppo con base a Fontanarossa e con velivoli S2F e l'88° Gruppo con base a Sigonella e con i nuovi Atlantic.

Ricordo, giovane studente di Medicina, quegli anni con grande piacere e nostalgia e soprattutto ricordo l'entusiasmo di tutto il personale per l'acquisizione dei nuovi velivoli.

Purtroppo, mio padre, da molti anni, non è più tra noi, ma sono sicuro che avrebbe partecipato con entusiasmo alla celebrazione del 50° anniversario del 41° Stormo e della specialità A/S, che è stata gran parte della sua vita, e soprattutto utilizzando ricordi molto più "storici" dei miei.

Caro Generale, La ringrazio per il tempo che mi ha voluto dedicare leggendo questa mail e La saluto cordialmente.

La prego, inoltre, di rivolgere un cordiale saluto al Gen. S.A. Giovanni Tricomi, che immagino ricorderà mio padre.

Napoli, 02/01/2016

Michele A. Tedesco



Curtiss S2C-5 "Helldiver" Velivolo imbarcato da bombardamento in picchiata e pattugliamento, adattato alla lotta antisommergibile. Monoplano ad ala medio-bassa a sbalzo, monomotore biposto a struttura interamente metallica. Costruttore Curtiss, progettista Raymond Blaylock, pilota collaudatore Lloyd Childs; primo volo prototipo: 18 dicembre 1940 località Buffalo (New York, Stati Uniti d'America).



Lockheed PV.2 "Harpoon" Velivolo da pattugliamento marittimo adattato alla lotta antisommergibile. Monoplano ad ala media a sbalzo, bimotore, bideriva a struttura interamente metallica. Costruttore Lockheed, primo volo prototipo nel marzo 1942, località: Burbank (California, Stati Uniti d'America).



Grumman S2F-1 "Tracker" Velivolo per la lotta antisommergibile, in grado di operare in condizioni ogni-tempo, monoplano ad ala alta a sbalzo, bimotore, quadriposto. Costruttore Grumman, primo volo prototipo 4 dicembre 1952, località Bethpage (New York, Stati Uniti d'America).

Una polivalente struttura dell'Aeronautica Militare in alienazione... verso il nulla?

Si tratta del programma di alienazione di uno dei Presidi storici, culturali e archeologici rappresentativi della storia di Roma e dello sviluppo della Aeronautica del nostro Paese

di Alberto Zei

Roma - La zona architettonica di Torricola

Davanti alla stazione ferroviaria di Torricola, la prima della vecchia linea Roma - Napoli, (ancora oggi percorsa dai treni metropolitani, regionali ed alcuni intercity) esiste una suggestiva struttura architettonica: l'ex Presidio della Aeronautica Militare, circondato nella parte frontale da un caratteristico muro di pietre verde scuro, che accoglie con il suo ampio ingresso i visitatori interessati alla struttura architettonica del suo vasto interno; struttura che pur varia ed decentrata, esprime nel suo insieme una coerenza costruttiva che dà agli edifici dislocati nel parco, una visione neoclassica rappresentativa della nostra Aeronautica Militare nella sua prestigiosa rinascita del dopoguerra.

Il Presidio di Torricola fu edificato alla fine della seconda guerra mondiale nello spirito di un rinnovato sviluppo dell'aeronautica civile e militare nel nostro Paese, all'insegna delle nuove tecnologie per l'assistenza e la sicurezza del volo. Ciò riguardava l'atterraggio, il decollo e il sorvolo delle tratte tra i principali aeroporti nazionali in sintonia con le aeronautiche mondiali più avanzate.

Le nuove tecnologie degli anni 50 - 70

In quegli anni Torricola diviene infatti, il Laboratorio Centrale delle Telecomunicazioni, dell'Assistenza al Volo e della Meteorologia. È il luogo dove vengono concentrate le varie specializzazioni delle nuove apparecchiature delle comunicazioni terra-bordo e bordo-bordo e dei sistemi di guida da terra quali il radar GCA il radar SRE/PAR, i Radar di identificazione militari e civili IFF/SSR, gli impianti direzionali e distanziometrici per gli spazi aerei come i primi radiofari VOR, TACAN, DME, i sistemi aeroportuali per l'atterraggio strumentale ILS e i Simulatori di Volo per i piloti.

Oltre questo, il Centro ospitava i primi laboratori di strumenti e apparati della meteorologia le cui previsioni si rivelarono vitali per l'aeronautica civile e militare. Tra i più importanti si annoverano: il Radar Meteo, il Trasmissometro (per la distanza della visibilità in caso di nebbia), il Nefoipsometro (per la distanza delle nubi da terra).

Presso Torricola, inoltre, sono stati istruiti nel tempo alcune migliaia di tecnici militari provenienti dai vari aeroporti civili e militari per la tenuta dei sistemi sopra indicati, in stato di efficienza.

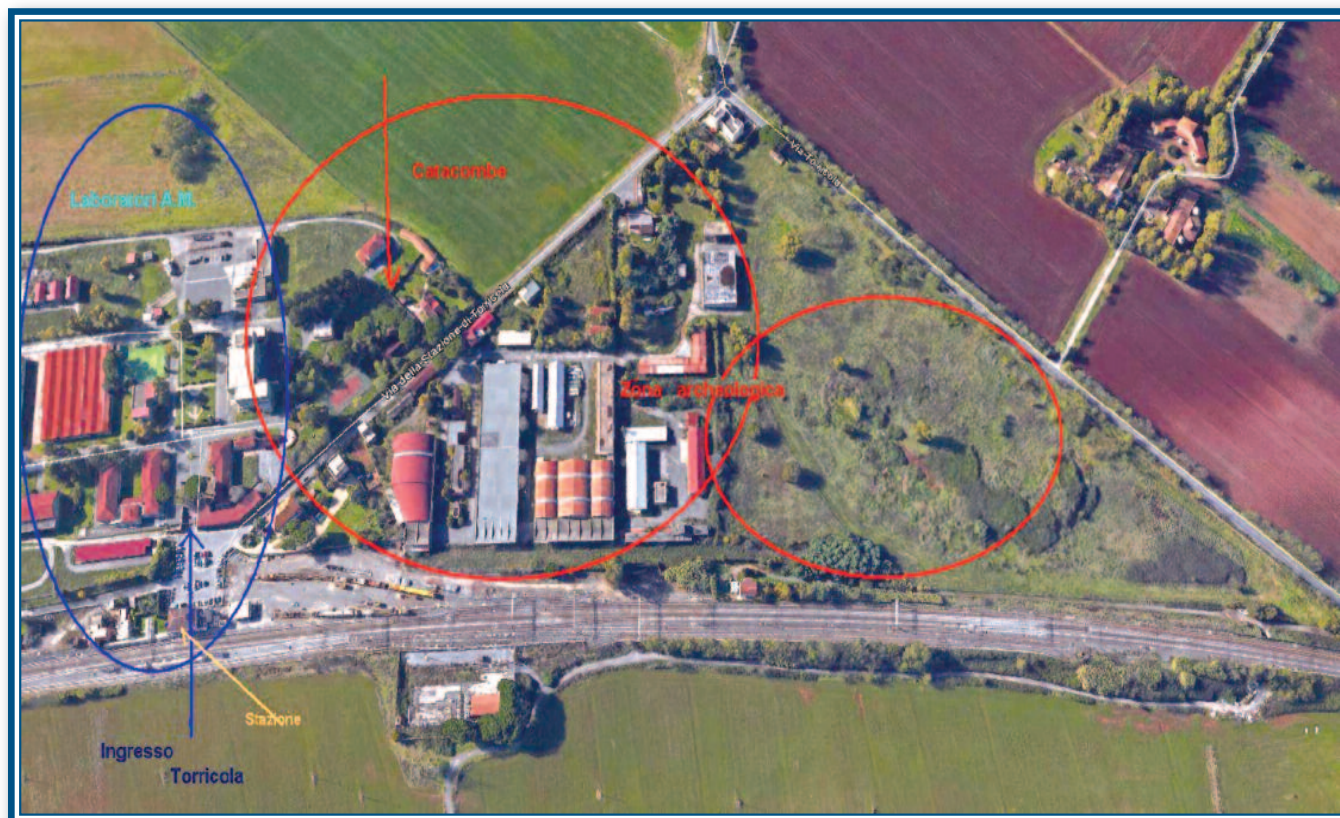


Immagine degli ex Laboratori dell'Aeronautica Militare nel Presidio di Torricola

Una polivalente struttura dell'Aeronautica Militare in alienazione... verso il nulla?

Nota - Anche se una pur sommaria elencazione delle nuove tecnologie trattate nei laboratori di Torricola può risultare piuttosto ostica, si ritiene tuttavia fondamentale indicare almeno alcune denominazioni, per comprendere la rilevanza delle attività.

<i>GCA</i>	<i>Ground controlled approach</i> (Avvicinamento controllato da terra)
<i>SRE</i>	<i>Search radar equipament</i> (Radar di ricerca e sorveglianza)
<i>PAR</i>	<i>Precision approach radar</i> (Radar per l'atterraggio)
<i>ILS</i>	<i>Instrument landing system</i> (Sistema per l'atterraggio)
<i>VOR</i>	<i>Very omni range</i> (Misura direzionale in VHF)
<i>DME</i>	<i>Distance Measuring Equipment</i> (Sistema distanziometrico)
<i>TACAN</i>	<i>Tactical Air Navigation</i> (Sistema distanziometrico militare)
<i>SSR/IFF</i>	<i>Identification friend or foe</i> (Radar identificazione amico / nemico)
<i>Link Trainer</i>	<i>Simulatore volo</i>

Sorgevano in loco, per rendere ancora più immediata la cura dei sistemi stessi, due grandi specifiche strutture, il 4° e 8° deposito, volte a fornire strumentazioni, parti di ricambio e supporto logistico in genere. Fu questa l'epoca in cui il volo cominciò ad affidarsi in aggiunta alla valenza professionale dei piloti, anche alla maggiore oggettività degli ausili alla navigazione aerea e alle previsioni meteo.

Vi fu insomma una grande svolta tecnologica in cui Torricola era una vera fabbrica dell'Assistenza al Volo che forniva con la propria presenza diretta e indiretta, supporto tecnico e risorse umane su quasi tutti gli aeroporti nazionali.

Aspetti storico-museali

Allo stato delle attuali conoscenze scientifiche gli ex Laboratori aeronautici di Torricola, assumono oggi un suggestivo significato di carattere museale in quanto si tratta di un luogo che nel passato fu creatività e innovazione non finalizzate alla guerra, ma al volo in quanto tale. Non va dimenticata infatti, la tradizionale ricerca scientifica che l'Aeronautica Militare italiana ha sempre dimostrato rispetto alle altre nazioni per le innovazioni avioniche di avanguardia; innovazioni che prima della ultima guerra mondiale determinarono unitamente alle eccezionali risorse umane, il successo delle famose trasvolate atlantiche di una flotta di idrovolanti che dopo aver raggiunto l'America ritornarono praticamente indenni nella laguna di

Orbetello da dove erano partiti. E questa trasvolata, a conferma che non fosse un caso, fu ripetuta per la seconda volta con altrettanto successo.

Con la ripresa tecnologica e scientifica del dopoguerra, i laboratori di Torricola rappresenteranno i luoghi di perfezionamento delle apparecchiature di telecomunicazioni per il volo e dei primi radar per l'assistenza agli aerei in atterraggio e in decollo, vero fiore all'occhiello delle tradizioni culturali scientifiche dell'Aeronautica Militare.

Ubicazione archeologica privilegiata

Il Presidio di Torricola dal punto di vista architettonico, come sopra accennato, si presenta con un grande parco costellato gli edifici di media dimensione, intervallati da larghi viali, ornati da imponenti oleandri.

Si trova sulla sommità di un leggero pendio, tanto da avere una visione dell'ampio spazio antistante la monumentale e poco distante Appia antica. Vi è infatti, un altro aspetto da considerare all'interno della protezione periferica del parco.

Proprio dal lato prospiciente l'Appia Antica vi sono dei suggestivi resti archeologici che affiorano dal terreno pur attualmente protetto da manti erbosi che crescono all'interno di questi. Si tratta di cavità e gallerie anche se parzialmente e volutamente ricoperte che dalla superficie si inoltrano nel sottosuolo e che fanno evincere trattarsi di una sorta di catacombe che a loro volta si sviluppano in profondità e che probabilmente si collegano tra di loro.

Che la zona fosse nel passato classico, un luogo demograficamente importante, lo dimostra anche una strada dalle caratteristiche pietre della viabilità romana che dopo violente piogge dei decenni trascorsi, emergeva in superficie. Di questa ne fu accertata l'esistenza che ovviamente si estendeva ben oltre il Presidio; ma ragioni pratiche indussero allora di continuare a preservare le millenarie strutture ricoprendo in modo più preservativo ciò che stava venendo alla luce.

Lo smantellamento

Ora però si è appreso che il parco di Torricola viene sgomberato dalla Aeronautica Militare per lasciar posto ad un indifferente impiego senza cioè, tener conto di ciò che nella archeologia culturale e nella storia scientifica della stessa Aeronautica, questo luogo rappresenta per il nostro Paese.

In vista però delle attuali positive impostazioni politiche sulla valorizzazione delle risorse museali e archeologiche, si auspica anche per i facili e comodi collegamenti ferroviari con Torricola, che le Autorità preposte non lascino cadere la possibilità di conferire a questo luogo il giusto valore che storicamente rappresenta.

IL SAVOIA MARCHETTI S 64

Siamo verso la fine degli anni venti e l'idea di un velivolo appositamente costruito per battere tutti i precedenti primati di durata e di lunga navigazione si fece strada nelle menti di due personaggi del mestiere e cioè l'ingegner Marchetti e il pilota Arturo Ferrarin (v.foto).

Nacque così lo straordinario Savoia Marchetti S 64.

Con un'ala in legno in un sol pezzo di quasi 22 metri di apertura dove erano sistemati numerosi serbatoi della capienza complessiva di circa 7.000 chilogrammi di benzina, aveva una piccola cabina appoggiata leggermente al di sotto e sporgente in avanti mentre i piani di coda erano retti da due travature metalliche che partivano dall'ala e dal carrello d'atterraggio mentre il motore era sor-

retto da un castello di profilati al di sopra dell'ala ed era munito di un'elica in legno a passo fisso posteriore spingente. **F.1**

Il motore A 22 costruito appositamente dalla Fiat nel dicembre 1927 era derivato da uno di serie ed è stato a lungo provato e collaudato al banco per centinaia di ore di funzionamento ininterrotto. Era un dodici cilindri a V raffreddato ad acqua e dava la potenza massima di 620 cavalli a 2.100 giri.

Il primo volo di collaudo del velivolo avvenne sul campo di Cameri il 3 aprile 1928.

L'equipaggio era composto da Ferrarin, Del Prete e dal motorista Capanni.

Fu necessario risolvere alcuni problemi di raffreddamento del motore e furono eseguiti diversi voli ad un peso sempre crescente ma occorre una pista speciale che fu approntata a Montecelio.

Questa era stata appositamente costruita ed aveva la caratteristica di avere un percorso in discesa ed inoltre per buona parte era con il fondo solido. **F.2**



Portato l'aereo colà, si procedette a numerosi voli di messa a punto con carichi sempre crescenti e scrupolosa rilevazione dei consumi finché alle ore 5,16 del 31 maggio l'aereo lasciò i blocchi e iniziò la corsa di decollo per il primo tentativo di primato di durata in circuito chiuso ed atterrò dopo un volo di 58 ore, 53 primi e 15 secondi compiendo una distanza di 7.666,617 Km. volando tra due piloni sulla costa del Tirreno.

Fu quindi preparato il volo di distanza dall'Italia al Brasile che avvenne con partenza il 3 luglio e sorvolando la Sardegna, Gibilterra e la costa africana fino a Villa Cisneros e poi la traversata dell'Atlantico arrivò nei pressi di Touros vicino a Natal percorrendo un totale di 8.100 chilometri

ma il primato venne omologato con 7.188, distanza ufficiale tra Montecelio e Natal senza contare la distanza percorsa per cercare un posto di atterraggio.

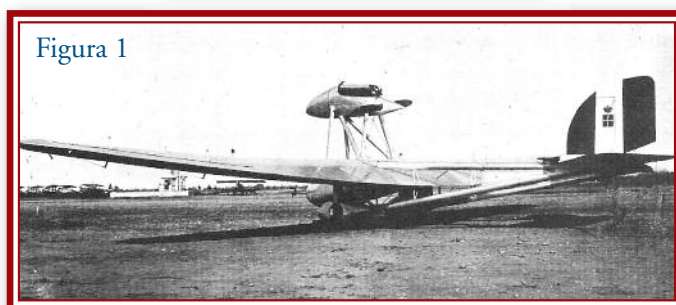
Purtroppo mentre i nostri due piloti effettuavano un successivo volo con un altro tipo di velivolo locale questo precipitò per un cedimento strutturale e mentre Ferrarin rimase solo ferito e se la cavò, Del Prete perse la vita morendo poco dopo.

Poi il primato di durata venne conquistato dai francesi ed allora nuovo tentativo del nostro S 64, nel frattempo rientrato a Montecelio trasportato via nave.

Con i piloti Fausto Cecconi ed Umberto Madda-

lena, il giorno 30 maggio 1930 nuovo decollo da Montecelio e sul circuito Anzio-Ladispoli-Ostia vennero percorse in volo ben 67 ore e 13 minuti polverizzando il precedente primato.

Questo avvenne anche grazie alle migliorie apportate al velivolo che comprendevano una nuova elica metallica a passo variabile.



Vita di Sezione

Milano

Anniversario dell'eccidio di Kindu

Anche quest'anno, in occasione dell'anniversario dell'eccidio di Kindu (11 novembre 1961), le Sezioni A.N.U.A. ed A.A.A. di Milano hanno voluto ricordare il tragico avvenimento.



Sabato 07 novembre presso la Chiesetta della 1^a Regione Aerea di Via Gaio, è stata celebrata una S. Messa di suffragio. La S. Messa è stata officiata dal Cappellano Militare Don Giampaolo COSTALUNGA che all'Omelia ha ricordato, con commoventi parole, il sacrificio dei **13 Aviatori Italiani inviati in Congo in missione di Pace**.

Il Brigadiere Generale Augusto Dal Lago Vice Presidente della Sezione, ha letto i nomi delle 13 Medaglie d'Oro; "La Preghiera dell'Aviatore" è stata letta dal Capitano Massimo Masoero.

Al termine della cerimonia religiosa, presenti numerosi soci delle due Associazioni, il Generale D.A. Antonino Pasquali (che festeggerà i 100 anni il prossimo 23 febbraio), Comandante del Contingente Italiano a Kindu all'epoca dei tragici avvenimenti, accompagnato dal Presidente della Sezione A.N.U.A. di Milano Generale D.A. Otello ORLANDI, dal Presidente

della locale Sezione A.A.A. Generale di Brigata Riccardo Merlino hanno deposto una Corona di alloro presso la targa ricordo situata nei giardini di piazza Guardi, giardini dedicati alla memoria dei 13 Aviatori caduti a Kindu. Il silenzio è stato suonato da un trombettiere della banda musicale della 1^a Regione Aerea.

Incontro prenatalizio 2015

Il 12 dicembre 2015 si è tenuto, presso il Centro Logistico e Sportivo di Presidio di Linate, il consueto incontro prenatalizio insieme ai Soci della locale Sezione A.A.A., e con la gradita presenza del Colonnello Pilota Roberto **FRISON** Capo Reparto Affari Generali della 1^a Regione Aerea, a dimostrazione degli ottimi rapporti che intercorrono sia fra le due Associazioni che con i vertici militari della 1^a Regione Aerea.

La Santa messa è stata officiata dal Cappellano Militare Don **Giampaolo COSTALUNGA**, in un locale del Centro stesso, che nell'omelia ha voluto sottolineare il spirito di fratellanza che unisce le due Associazioni. Il Silenzio è stato suonato da un trombettiere della Fanfara della 1^a R.A.



A seguire il pranzo, al termine del quale, prima del consueto "GHEREGHEGHEZ" i due Presidenti, Brig. Gen. **Riccardo MERLINO** e Gen. D.A. **Otello ORLANDI**, hanno rivolto parole di augurio e ringraziamento per la riuscita cerimonia ed il Colonnello Roberto **FRISON** nel ringraziare, anche a nome del Comandante della 1^a Regione Aerea, ha indirizzato ai Soci delle due Associazioni parole di stima e di affetto, riconoscendo in esse una continuazione dello spirito Aeronautico che unisce idealmente personale in servizio ed in congedo.

Vita di Sezione

Incontro prenatalizio 2015 Soci ANUA-AAA Milano



Roma

Visita ricreativo-culturale ai comuni di Bevagna e Montefalco (PG)

Sabato 7 novembre 2015 i soci della sezione ANUA di Roma, con la presenza del Presidente Nazionale, gen. Mario MAJORANI, sono stati in visita ricreativo-culturale ai comuni di Bevagna e Montefalco (PG) situati al centro della valle umbra, con alle spalle Assisi e davanti Spoleto.



Bevagna, antica *Mevania*, capitale delle tribù umbre, al centro di vie di terra e di vie d'acqua, nel suo nome "città che sta nel mezzo" una realtà antica e moderna, è stata visitata con il supporto di una guida locale che, percorrendo le vie ricche di storia e ammalianti per una ben conservata architettura medioevale, ha illustrato la organizzazione dei quartieri (gaite) e gli antichi mestieri che vi si praticavano e che ancora oggi vengono fatti rivivere, grazie ad una accurata ricerca storica e ad una fedele riproduzione curata da professionisti locali e resi visitabili e godibili in occasione dell'annuale "mercato delle gaite". La visita di Bevagna ha avuto il suo culmine presso il Teatro F. Torti, già palazzo dei Consoli, dove il gruppo è stato ricevuto dal sindaco Analita Polticchia.

Il Gen. Majorani e il Gen. Cariglia offrono il foulard dell'ANUA al sindaco di Bevagna



La visita di *Montefalco* è iniziata nel pomeriggio, dopo un gustoso pranzo consumato presso un famoso ristorante locale.



Vita di Sezione

Accolti dal sindaco, Donatella Tesei, nel **complesso museale di San Francesco** dove è stato possibile ammirare la chiesa di San Francesco, museo nazionale dal 1872, con



l'abside completamente decorata da Benozzo Gozzoli, pittore fiorentino del Rinascimento italiano, con Storie della vita di San Francesco, Santi e Personaggi dell'ordine francescano, nel 1452.



Un momento di grande emotività si è avuto con la presentazione della preziosa Pala della **"Madonna della Cintola"** tornata, di recente, a Montefalco per ricongiungersi al prezioso ciclo degli affreschi che il Maestro Benozzo Gozzoli realizzò nella Chiesa di San Francesco.

La Pala, custodita nella Pinacoteca Vaticana, fu donata a Pio IX dalla comunità di Montefalco nel 1848, in occasione della concessione al borgo umbro del titolo di città. Oggi è tornata a Montefalco dopo 167 anni e collocata, nella Chiesa di San Francesco, su un basamento per simularne l'originaria posizione sull'altare con la possibilità di osservarla nella sua interezza, così come è stata fruita ed utilizzata per secoli, riuscendo ad apprezzare ogni particolare anche dell'originale struttura lignea.

La visita si è conclusa con il rientro a Roma, con l'animo e lo spirito rinfanciati da una giornata piena di sole e corollata da un ambiente carico di storia ed arte e... qualche confezione di buon sagrantino (famoso, *gustoso* e *costoso* vino locale).



EVENTI SOCIALI SEZIONE ANNUA ROMA

• 1° Semestre 2016 •

**Pianificazione di massima degli incontri conviviali (ore 12,30)
presso la Casa dell'Aviatore in Viale dell'Università a Roma, il 3° mercoledì di ogni mese:
20 gennaio, 17 febbraio, 16 marzo, 20 aprile, 18 maggio, 15 giugno.**



Un Presepe dell'Artista Anna Addamiano
realizzato per il Natale 2015
nella chiesa di S. Saturnino a Roma

Taranto

18.12.2015 - Benedetta la Bandiera della sezione tarantina dell'ANUA

<Ogni segno rimanda a una realtà: così il gesto di benedire la Bandiera rimanda alla realtà della Patria>. Con queste e altre significative parole il cappellano militare don Vincenzo Caiazzo ha benedetto la Bandiera della sezione tarantina dell'Anua (Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica) alla presenza delle massime autorità locali dell'Arma.

La cerimonia, voluta dal dott. Aldo Marturano, presidente della Sezione nonché consigliere nazionale dell'Anua, si è svolta nei locali della Scuola Volontari di Truppa presso lo storico Idroscalo "Luigi Bologna". Erano presenti numerosi soci, alti ufficiali A.M. e ospiti.

Nel salone del Circolo Unico, la Bandiera ha fatto il suo ingresso portata dal socio Manfredonia, scortata dai soci Imperatrice e Briganti e guidata dal socio in servizio, ten.col. Giovanni Rossini. Nel salone, in attesa, oltre al pubblico, erano il presidente Anua Marturano, il segretario, gen. Domenico Rossini, il comandante della SvtaM, col. Francesco Turrisi, don Vincenzo Caiazzo, e i comandanti di altri reparti: col. Leo e ten.col. Farina, Spalluto, Vella.



Il comandante Turrisi ha preso la parola per riconfermare lo stretto legame fra l'Arma Azzurra e l'Anua. <Un legame, qui a Taranto – ha detto Turrisi – particolarmente forte. Mentre l'Arma è impegnata nei compiti di istituto, l'Anua l'aiuta nei rapporti con la città anche portando gioia nella quotidianità. Sentitevi sempre a casa vostra>.

Il presidente Marturano per prima cosa ha portato il saluto del Consiglio direttivo nazionale e del presidente gen.S.A. Mario Majorani; e ha ringraziato il com.te SvtaM per l'ospitalità. <La benedizione della Bandiera della Sezione jonica dell'Anua - ha detto Marturano – rappresenta il punto apicale del comune senso di appartenenza dei soci all'Arma, e consente ai componenti della Sezione di presenziare nelle cerimonie con questo simbolo per esprimere l'amore alla Patria>.

Dopo aver citato l'Ode al Tricolore di Carducci (1), il consigliere nazionale ha parlato della ricchezza portata in Aeronautica dalla componente femminile, ricordando anche il libro "Ufficiale Gentildonna" del cap. Debora Corbi. Infine, ha ringraziato gli sponsor che hanno consentito la cerimonia (2). **(Autoaffare, Naval Service, La Fata Assicurazione, il ristorante Ghiribizzo).**

Si è passati, quindi, alla benedizione della Bandiera. Il cappellano don Vincenzo Caiazzo, come scrivevamo in apertura, ha parlato della Bandiera come segno della realtà Patria: <Realtà e non concetto astratto – ha detto don Vincenzo – una realtà fatta di persone, volti, storie e sacrifici. Oggi la Bandiera – ha concluso il cappellano – rischia di sbiadirsi perché si va perdendo il senso di appartenenza ai nostri valori e alla nostra cultura.



Vita di Sezione

E questo ha fatto perdere senso ed entusiasmo ai giovani. Ai militari e ai più anziani tocca il compito di rinverdire questi valori>.

Dopo la benedizione, il socio cav. Osvaldo Vella ha letto la preghiera dell'Aviatore e la cerimonia si è conclusa con l'Inno d'Italia.

Antonio Biella



Il Col. Turrisi, affiancato dal Presidente Marturano e dal Gen. Rossini, mostra con gioia l'Attestato di compiacimento dell'ANUA consegnatogli a conclusione dell'evento.

(1) Sii benedetta! Benedetta nell'immacolata origine, benedetta nelle via di prove e di sventure per cui immacolata ancora procedesti, benedetta nella battaglia e nella vittoria, ora e sempre, nei secoli! Non rampare di aquile e leoni, non sormontare di belve rapaci, nel santo vessillo; ma i colori della nostra primavera e del nostro paese, dal Cenisio all'Etna; le nevi delle alpi, l'aprile delle valli, le fiamme dei vulcani. E subito quei colori parlarono alle anime generose e gentili, con le ispirazioni e gli effetti delle virtù onde la patria sta e si augusta; il bianco, la fede serena alle idee che fanno divina l'anima nella costanza dei savi; il verde, la perpetua rifioritura della speranza a frutto di bene nella gioventù de' poeti; il rosso, la passione ed il sangue dei martiri e de gli eroi.

Dal discorso tenuto da Giosuè il 7 Maggio 1897 a Reggio Emilia per la celebrazione del Primo Centenario della nascita del Tricolore



Catania

Domenica 08 novembre 2015 - Gita ANUA nella "Val di Noto"

La Sezione ANUA di Catania ha svolto una interessante gita nel Distretto di Noto, non solo per rivedere il celeberrimo Duomo ormai riconsegnato al Pubblico dopo il terribile terremoto del 2007, ma focalizzando altri due Soggetti di rilevanza storico-culturale, che sicuramente hanno stupito per l'alone "ovattato" che li circonda, pur entrambi "ai piedi ed all'ombra" della bellissima Noto: l'Eremo di San Corrado e la Villa Romana del Tellaro.

Durante la mattinata, il Gruppo ANUA ha iniziato la visita all'Eremo dedicato a San Corrado, persona vissuta nel 13° secolo di cui si riportano i cenni storici di riferimento.

Corrado nacque a [Calendasco](#) nel 1290. Discendeva dalla nobile casata dei Confalonieri che, oltre ad abitare in [Piacenza](#), avevano vasti feudi assegnati loro quale privilegio di essere una famiglia guelfa fedele alla Chiesa. Nei dintorni del paese, in una zona fitta di boscaglie, Corrado si trovava a caccia con una compagnia di amici e familiari. Quel giorno la caccia non diede buon esito e Corrado ordinò di appiccare il fuoco alle sterpaglie per stanare la cacciagione ma, complice il forte vento, il fuoco in un attimo bruciò tutto ciò che incontrava, tra cui boschi, case e capanne. Spaventati ed impotenti di fronte a questo evento, Corrado e i suoi scapparono verso casa, decisi a non far trapelare la verità.

Non appena la notizia si propagò in città, si credette che l'incendio fosse stato appiccato dai [Guelfi](#) per colpire l'attuale governanza [ghibellina](#) e subito si scatenò la caccia al responsabile, che venne individuato in un povero contadino. La notizia della condanna colpì l'animo di Corrado, che non riusciva a darsi pace per quello che era successo a causa sua. Non esitò quindi ad interrompere il corteo punitivo ed a chiedere udienza al Signore di Piacenza, al quale dichiarò la propria colpevolezza, subendo la pesantissima pena della confisca di tutti i terreni per risarcire il danno fatto (in quanto nobile, evitò le punizioni corporali).

Questo evento segnò profondamente la vita di Corrado, che negli anni successivi si avvicinò sempre più alla fede: vestì infatti l'abito penitenziale francescano ritirandosi nell'eremo nei pressi di Calendasco (F.1).

Fu così che Corrado e la moglie Giovannina decisero entrambi di votarsi alla [religione](#): lui francescano terziario, lei clarissa. Intorno al 1315, lasciò la città di Piacenza per dedicarsi alla propria anima ed alle cose eterne. Nel suo lungo peregrinare, *eremita*

itinerante secondo la tradizione francescana, Corrado attraversò l'[Italia](#) verso sud, pregando sulle tombe degli [Apostoli](#) a [Roma](#), finché non giunse nella sua meta definitiva, [Noto](#), intorno al 1340. Morì nella sua grotta il 19 febbraio 1351 con al suo fianco il confessore (F.2).

Venne seppellito nella Chiesa di San Nicolò a [Noto](#), (F.3) secondo le sue volontà. In seguito il corpo venne traslato nella [Cattedrale di Noto](#) dove è venerato da parecchi secoli. Annessa alla Chiesa, vi è un "locale di ex-voto", con decine di Testimonianze di Grazia Ricevuta.



La Mattinata si conclude con la Visita guidata del sito archeologico Villa del Tellaro, splendida dimora romana del IV sec. d.c. appartenuta ad una ricca famiglia di latifondisti, scoperto casualmente nel 1971, e che dopo un lunghissimo lavoro di restauro è finalmente esposto al Pubblico. Si trattava, infatti, dei resti di una villa romana del IV secolo dopo Cristo, la dimora di una famiglia di latifondisti, i cui pavimenti erano ricoperti da straordinari mosaici che, per raffinatezza di stile, sono tra i più significativi dell'epoca e possono bene rivaleggiare con quelli, notissimi, di Piazza Armerina, presso Enna.

Vita di Sezione



Nel Pomeriggio, il Gruppo si è dedicato alla “mitica” NOTO ed al suo Barocco “sfacciato”!

Noto è conosciuta nel mondo per lo straordinario [impianto barocco](#), assolutamente omogeneo ed unitario a causa dell’unità di spazio e di tempo nel quale avvenne la costruzione della nuova città dopo il sisma.

L’impianto urbanistico della città è impostato su uno schema ortogonale regolare, scandito da assi paralleli tra i quali primeggia il Corso Vittorio Emanuele.

La Chiesa di San Francesco, opera di Vincenzo Sinatra, il Monastero delle Benedettine e l’annessa Chiesa di Santa Chiara, a pianta ellittica, opera di Rosario Gagliardi, introducono alla piazza centrale della città, un autentico gioiello barocco sul quale si allarga la scalinata che porta alla scenografica facciata del Duomo.

L’interno della Cattedrale è rimasto semidistrutto dopo il terribile crollo della cupola e di parte del tetto della navata centrale, e sta per essere ricostruito.

Di fronte al Duomo si trova il Palazzo Ducezio (sede del Municipio), accanto il Palazzo Landolina ed il Palazzo vescovile, mentre la piazza è chiusa alla fine dall’imponente facciata di San Domenico, ancora del Gagliardi.

Da ammirare per ricchezza e preziosismi decorativi alcuni palazzi nobiliari dalle imponenti facciate: i più belli sono in prossimità del Duomo e ne fanno quasi cornice. Nella parte alta della città si trova la Chiesa del Crocifisso, altra opera del Gagliardi, al cui interno si ammira la splendida “Madonna della Neve”, opera di Francesco Laurana.

Per bellezza ed unicità Noto è stata dichiarata “Patrimonio dell’Umanità” dall’UNESCO.



Pres. Sez. ANUA Catania Luigi Barzaghi

VITA E AVVENTURE DI RICCARDO MOIZO, PILOTA ANTICO

Racconto di Guglielmo Canham

Mi sorprende talvolta a meditare sul perché grandi uomini vengano ricordati negli anni e nei secoli mentre altri, che cose egegre hanno pur fatto, in breve tempo vengano relegati a meno duraturo ricordo, se non dimenticati. Forse si forma una graduatoria dei meriti, forse alcuni valori appaiono più evidenti al momento in cui vengono riconosciuti o, forse, è solo questione di sfumature della gloria conquistata con le opere.

Riccardo Moizo, che pur tra i pionieri dell'ala siede, non gode infatti, nel firmamento dei nomi gloriosi, di un ricordo pari alla grandezza delle proprie capacità.

Piemontese di Saliceto (Cuneo) vi nacque nel 1877 e vi compì gli studi elementari.

Dopo gli anni al collegio ed il regolare superamento del corso alla Scuola di applicazione di Torino, fu Tenente di Artiglieria nel 1899, proseguendo poi lungo il tracciato di una onorevole carriera.

Il capitano Moizo, forse dal 1909, anno che vide il "Primo circuito aereo internazionale di Brescia", avvertiva una particolare inclinazione verso l'attività di volo piuttosto che per il tirare cannonate addestrative tra monti e valli del territorio di Mondovì, sede del suo Reparto.

Sin dal 1910, si erano costituite in Italia scuole di pilotaggio civile e/o militari ed il capitano Moizo, ammesso al servizio aeronautico, fu assegnato alla scuola di Centocelle (Roma). Fu questa un'assegnazione puramente teorica. La scuola, infatti, pur dotata di materiale di volo, non era in grado di funzionare per... mancanza di istruttori. Come si vede, il coordinamento delle attività mostrava qualche falla.

A Centocelle, tuttavia, svolgevano una certa attività alcuni ufficiali già muniti di brevetto ed il Moizo trascorreva su quel "Campo di Aviazione" il proprio tempo libero per osservare le diverse manovre di volo, traendone una qualche esperienza.

Sul finire del 1910, fu assegnato a Centocelle il primo istruttore, che aveva - Udite! Udite! - un'esperienza di volo di poco più di un mese e nessuna precedente esperienza istruzionale. I tempi della S.C.I.V. erano ancora lontani... È difficile oggi comprendere cosa e come questi istruttori improvvisati potessero insegnare. Di certo dovevano essere praticati metodi del tutto empirici. Lo stesso Moizo confesserà di aver dovuto risolvere da solo, con ripetuti tentativi, alcuni problemi basilari di pilotaggio. I primi voli del Moizo furono eseguiti su velivoli "Bleriot" ma, intanto giunse l'ordine di trasferire il gruppetto di



allievi di Centocelle a Malpensa, dove l'attività di volo era impossibile per la presenza di uno spesso e persistente strato di neve.

Nella primavera del 1911, dopo la constatata inutilizzabilità di un velivolo "Voisin", si ripiegò su di una scuola impiantata dall'Ing. Caproni, a Vizzola Ticino. Intanto, alla Cascina Malpensa, la neve si scioglieva ed il nuovo comandante, Tenente Colonnello Vittorio Cordero di Montezemolo, fece acquistare un'ampia spianata adiacente alla detta Cascina Malpensa, dove gli allievi potevano esercitarsi su velivoli "Nieuport", di nuova dotazione.

L'allora capitano Moizo ricordava di essere stato istruito dal Tenente di vascello De Rossi del Lion Nero, su "Nieuport", ae-

roplano che veniva considerato il massimo del suo tempo. "Feceva" cento chilometri all'ora ed aveva un'autonomia di 300 chilometri. Su tale "mostro", il 30 Maggio 1911, Riccardo Moizo conseguiva il brevetto di pilota di aeroplano ed il 30 agosto successivo, quello di pilota militare. Dieci giorni dopo (la qualifica di combat-ready non era stata ancora inventata!) Moizo fu proiettato nel cielo del Monferrato per partecipare alle grandi manovre di Agosto.

I due partiti antagonisti recavano i colori tradizionali di "Rosso" e di "Azzurro" e ad ognuno di essi - per la prima volta in Italia - erano stati assegnati dei velivoli raggruppati in "flottiglie", denominazione che sarà, più tardi, mutata in "Squadriglie".

Le manovre del 1911 possono essere ricordate come "storiche" perché inaugurarono il primo impiego militare organizzato di macchine volanti, aeroplani o dirigibili che fossero. I capitani Piazza e Moizo si distinsero per quantità di voli eseguiti, alacrità organizzativa e personale audacia. Due velivoli si danneggiarono in fase di atterraggio e lo stesso capitano Moizo fu costretto, una volta, ad atterrare in una risaia per soprappiù piantata di motore.

Le due flottiglie partecipanti alle manovre riuscirono a dimostrare di poter operare con vento moderato, notevoli foschie, temporali ed anche di essere dotate di personale tecnico in grado di effettuare riparazioni e di ovviare ai ricorrenti malfunzionamenti dei motori. Sotto l'aspetto operativo, fu dimostrato che, da bordo degli aeroplani, era possibile valutare con cura la consistenza dei reparti nemici e la situazione tattica sul terreno.

Furono anche queste possibilità a far decidere lo Stato Maggiore dell'Esercito per la partecipazione dell'Aviazione alle imminenti operazioni in Libia.

VITA E AVVENTURE DI RICCARDO MOIZO, PILOTA ANTICO

Racconto di Guglielmo Canham

L'organizzazione della forza aerea fu curata dal già nominato Ten. Col. Cordero di Montezemolo uomo deciso e preciso. Una sola "flottiglia" doveva partecipare alle operazioni.

I piloti assegnati erano:

Capitano Carlo Maria Piazza - Com.te
Capitano Riccardo Moizo
Ten.Vasc. Ugo De Rossi
Tenente Leopoldo De Rada
Sten.Complem. Guido Gavotti

Alla flottiglia erano aggregati sei piloti di riserva. La dotazione di velivoli raggiungeva le sette macchine:

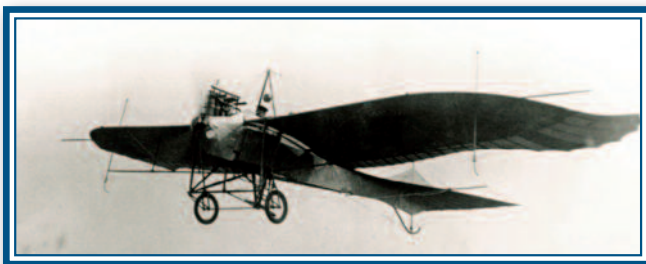
2 Bleriot,



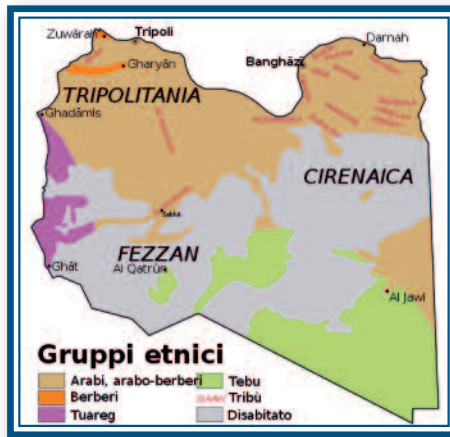
3 Niuport,



2 Etrick.



I velivoli viaggiavano smontati e chiusi in grandi cassoni di legno che furono portati a Napoli per l'imbarco. La si-



stemazione a bordo presentava gravi difficoltà ma, alla fine, le tre navi salparono.... per andare a calare le ancore in rada, di fronte a Tripoli.

Le banchine del porto erano, infatti, affollate da mezzi navali di ogni genere che dovevano mettere a terra il carico destinato al Corpo di Spedizione. La soluzione del problema dello scarico fu laboriosa anche per una forma di indifferenza dei servizi logistici nei riguardi dell'Aeronautica, ma, nel frattempo, Piazza, Moizo ed il tenente Falchi che (stranezze di allora) oltre che pilota di riserva era anche l'ufficiale medico della flottiglia, erano riusciti ad individuare uno spazio adatto a decolli ed atterraggi.

A montaggio dei velivoli avvenuto, il capitano Piazza decise per l'inizio delle attività ed offerse al capitano Moizo l'onore di effettuare quello che doveva essere il primo volo bellico di un aeroplano in tutto il mondo. Il capitano Moizo rispettosamente rifiutò accontentandosi di partire a decollo del capitano Piazza avvenuto. Era la prima ricognizione effettuata da un aeroplano su di un territorio ostile.

Nel corso di questi primi voli, Piazza e Moizo si fecero la fondata convinzione che nulla potesse sfuggire all'osservazione aerea, non uomini, non animali, non mezzi di trasporto e scopersero anche di quale risolutiva utilità fosse l'osservazione dei tiri dell'artiglieria. In un'occasione videro due pezzi dell'artiglieria turca che, da posizione dissimulata, battevano le posizioni dei nostri reparti. Le loro informazioni furono di grande utilità per i tiri di contro-batteria. In altra occasione, il capitano Moizo rilevò che le salve di unità navali contro l'oasi di Zanzur cadevano tutte a sinistra del bersaglio. Egli si premurò di atterrare e fornire indicazioni alla flotta che...prese le proprie misure.

Sotto la programmazione di Piazza e Moizo, altre forme d'impiego si materializzarono. Fu il sottotenente Gavotti ad effettuare il primo bombardamento aereo della storia. In effetti, egli non lanciò munizionamento speciale ma una modestissima bomba a mano. Fu più il rumore che il danno, ma l'effetto morale sui beduini fu sensibile. La pratica si diffuse ed i nostri piloti, oltre che ricognitori, furono anche bombardieri. Moizo, con i suoi pensieri innovativi, fece fare dei fori ed applicare dei ganci sulla fusoliera, per rendere più semplici e sicuri gli sganci.

Ben presto, tuttavia, il Comando della spedizione attribuì una priorità assoluta ai voli di ricognizione. Degne di menzione furono le ricognizioni del Moizo su Azizia. Partito alle 6.15 del 24 ottobre 1911 volse la prua a Sud, tentando di orientarsi con una bussola d'artiglieria, ma non

VITA E AVVENTURE DI RICCARDO MOIZO, PILOTA ANTICO

Racconto di Guglielmo Canham

riuscì a scoprire l'obiettivo (non dimentichiamo che non esistevano mappe delle zone). Volò allora fino al Gebel, in pratica fino al raggiungimento del raggio d'azione (forse calcolato con i soliti metodi empirici), poi invertì la direzione del volo. Fu non molto dopo che scoperse Aziziah, fatta di poche costruzioni candide su di una collinetta verde. Verso tale abitato si dirigeva una lunga, ininterrotta colonna di armati, con cavalli e cammelli. Moizo fece quel che oggi si chiama "rapporto di missione" e si offerse per un altro volo, da effettuarsi il giorno dopo, per accertare cosa facessero gli arabi. La ricognizione fu utilissima. Aziziah era deserta ma consistenti reparti arabi erano pronti per l'attacco sulla congiungente Tagiura-Gargaesc, mentre l'Oasi di Tripoli, contrariamente all'opinione del Comando, era affollata di arabi armati. Che lo fossero si scoprese subito: raffiche di fucileria venivano indirizzate verso l'aeroplano di Moizo che si fregiò di ben cinque fori di pallottole ben distribuiti tra ali e fusoliera.

L'attività bellico-pionieristica dei nostri piloti proseguiva con slancio, ma anche razionalmente: furono scoperte truppe turco-arabe presso Ain Zara ed eseguite una specie di mappatura del luogo, utilissima nello scontro che vi si svolse. Fu quindi tentato con successo di disegnare delle vere e proprie mappe dei luoghi, che fornissero un più agevole orientamento nel corso delle operazioni aereo-terrestri. Fu inoltre stabilito un quasi regolare collegamento aereo con Homs, località a poco più di cento chilometri da Tripoli. Piazza, Moizo e Gavotti primeggiarono anche in questo servizio.

Nell'Aprile del 1912, da Roma fu deciso un avvicendamento del personale che aveva compiuto una più intensa attività di volo e Moizo fu tra gli avvicendati, ma non fu in grado di resistere alla noia della vita di guarnigione, a Torino. Ritornò, pertanto, in Libia dove fu destinato ad una sezione di nuova costituzione, a Zuara, anch'essa ad un centinaio di chilometri da Tripoli, Moizo raggiunse Zuara a bordo di una torpediniera. L'aeroplano (Nieuport) smontato e nel cassone, fu sbarcato con grandi difficoltà, su di una spiaggia aperta.

Sembra però che l'aria di Zuara non si confacesse al motore del Nieuport che si produsse in continua irregolarità, tanto da costringere il pilota ad interrompere diverse missioni.

In un paio di occasioni, il Moizo, con motore piantato, fu costretto ad atterrare fuori campo. Poi venne l'ordine di rientrate a Tripoli in vista di nuovi impegni operativi. Moizo, considerate le difficoltà dell'arrivo di una torpediniera e della sistemazione a bordo del cassone con il velivolo smontato, preferì affrontare una normale navigazione costiera. Non avrebbe potuto immaginare a che cosa stava andando incontro. La navigazione fu regolare fino al traverso dell'Oasi di Zavia poi, senza che nulla lo lasciasse prevedere, il motore

passò al minimo dei giri, il che, ovviamente, non permetteva di restare in volo. Moizo, adocchiata una spianata adatta ad un atterraggio di emergenza, vi si diresse ben calcolando il rateo di planata. Non che fosse proprio contento perché, da ogni parte, sbucavano arabi a cavallo che sparavano senza riguardo. Giunto alla fase di richiamata finale, con una regolare ripresa del motore potette proseguire in rotta; ma dopo qualche chilometro - la fortuna ha un limite - il motore riprese un'andatura stanca, imponendo un atterraggio d'emergenza. Il terreno pianeggiante permise a Moizo di rullare verso Est, ma un'asperità del terreno lo fece capotare.

Uscito illeso da sotto la fusoliera, venne catturato da arabi eccitati e minacciosi ma, ancora una volta - *audaces fortuna iuvat* - le circostanze furono favorevoli. Sopraggiunse infatti una pattuglia di soldati turchi comandati da un ufficiale che, in un ottimo francese, rassicurò il Moizo e lo accompagnò alla vicina Oasi di Maja, dove i turchi lo accolsero secondo i migliori modi della cortesia militare. Tuttavia Moizo era pur sempre un prigioniero di guerra e, sempre con tutti i riguardi, fu condotto ad Aziziah dove fu ricevuto anche da Gavit Bey, Capo di stato maggiore dell'armata ottomana. La sera stessa, però ripartì per un viaggio in tre tappe (fatte a cavallo o a dorso di cammello) verso un paesino del Gebel dallo strano (per noi italiani) nome di Fessato. Anche qui ebbe accoglienze cortesi. Gli fu assegnato un buon alloggio e un attendente; gli furono sempre somministrati buoni cibi e fu visitato più volte da un medico, per via di una febbre ricorrente intermittente. Per gran parte del tempo, fu in compagnia del tenente Copelli, anch'egli prigioniero.

Il 20 Ottobre 1912 ai due italiani fu comunicata l'avvenuta cessazione dello stato di guerra e, una settimana dopo furono fatti partire per Yefren. Qui le cose non andarono del tutto bene per gli ex prigionieri perché il capo (arabo) del villaggio pretendeva, per il loro rilascio, un riscatto di 80.000 lire. Superato anche questo ostacolo (non sappiamo come) Moizo e Copello partirono per Tripoli.

E qui giunti, questa cronaca sarebbe finita. Moizo rientrò in Italia e, nel corso di una brillante carriera, ricoprì prestigiosi incarichi.

Non ci dilunghiamo su questo. Abbiamo trattato di volo addestrativo ed operativo e non di carriere. **Riccardo Moizo è stato il primo pilota al mondo decorato al valore sul campo.**

G. Canham



Nota biografica integrativa

Rimpatriato in condizioni fisiche debilitate riprese servizio nel novembre 1913, presso il 2° Reggimento artiglieria da montagna.

Nel corso della **prima guerra mondiale** prestò servizio sia presso il Comando generale che al fronte, dove rimase ferito in battaglia. Tra il 24 ottobre 1917 ed il 1° aprile 1918 fu Capo ufficio servizi aeronautici presso il Comando supremo. Terminato il conflitto fu promosso al grado di **generale**, alternando servizio fra l'**esercito** e, dopo l'istituzione della nuova **forza armata**, nella **Regia Aeronautica**. Tra il maggio 1923 ed il 21 ottobre dello stesso anno fu Comandante generale dell'Aeronautica, [1] sostituito poi da **Aldo Finzi**. [2] Comandante generale dei Carabinieri (30 novembre 1935-27 agosto 1940), [1] l'11 gennaio 1937 venne elevato al rango di **Generale di corpo d'armata**. [1] Per sopraggiunti limiti d'età nel 1939 fu poi collocato a riposo a disposizione del Comando e nominato **senatore**. Sposato dall'agosto 1916 con la contessa Angelina Lovaria, ebbe due figli, Fabio e Gilda.

Il 12 agosto 1943 fu nominato **Alto Commissario** della **Provincia di Lubiana** dal nuovo **Governo Badoglio**, ma il precipitare degli eventi non gli diede tempo di esercitare i suoi poteri: l'8 settembre la città slovena fu occupata dai **tedeschi** che lo misero agli arresti domiciliari ove rimase fino al 10 ottobre [3], prima della destituzione formale confermata dalla **Repubblica Sociale** il 1° ottobre. [4] Ottenuta la possibilità di rientrare in Italia si trasferì a Camogli ove rimase fino al febbraio 1944 quando seppe di essere oggetto di indagine si trasferì a Saliceto che era il suo paese natale [5]. Arrestata la moglie il 1° marzo decise di costituirsi. Fu processato dal **Tribunale speciale per la difesa dello Stato della RSI** con l'accusa di aver favorito lo sbandamento delle truppe italiane nella **provincia di Lubiana** ma fu **prosciolto** dalle accuse e il 6 ottobre 1944 riottenne la libertà [6]. Finita la guerra fu nuovamente posto sotto accusa a **Roma** dall'Alta corte di giustizia contro i crimini del fascismo, ma fu nuovamente prosciolto dalla **Cassazione** nel 1947, quando si ritirò a vita privata. Si spense a Roma il 27 febbraio 1962.

Spese sanitarie e dichiarazione dei redditi basterà solo la tessera sanitaria



Le spese sanitarie verranno automaticamente calcolate nel modulo 730 precompilato, basterà avere con sé la tessera sanitaria ogni volta che si effettuano tali spese. Dopo il provvedimento dell'Agenzia delle Entrate e il parere favorevole della Privacy, il 31 luglio è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il decreto firmato dal Ministro dell'Economia, Pier Carlo Padoan, "Specifiche tecniche e modalità operative relative alla trasmissione telematica delle spese sanitarie al Sistema Tessera Sanitaria, da rendere disponibili all'Agenzia delle entrate per la dichiarazione dei redditi precompilata".

Nel decreto si leggono le misure che "le ASL, le aziende ospedaliere, gli istituti di ricovero e cura a carattere scientifico e dei policlinici universitari, le farmacie pubbliche e private, i presidi di specialistica ambulatoriale, le strutture per l'erogazione delle prestazioni di assistenza protesica e di assistenza integrativa e gli altri presidi e strutture accreditati per l'erogazione dei servizi sanitari e gli iscritti all'albo dei medici chirurghi e degli odontoiatri" devono seguire per inviare alla Tessera Sanitaria (che si può richiedere alle ASL dopo aver compilato un modulo reperibile nel sito delle Agenzie delle Entrate) i dati relativi alle prestazioni erogate.

Il nuovo sistema è articolato in tre passaggi:

- medici, ospedali, ambulatori e farmacie (tutti i soggetti che forniscono servizi sanitari) inviano al Sistema Tessera Sanitaria (TS) le informazioni relative alle prestazioni anche per chi non usufruisce della precompilata;
- l'Agenzia delle Entrate trasmette al Ministero dell'Economia e delle Finanze i codici fiscali delle persone cui verrà predisposta la dichiarazione;
- il Ministero rende disponibile i dati sulle spese mediche per le persone individuate.

Dal 1° marzo il Sistema fornirà i dati riguardanti le ricevute di pagamento, gli scontrini relativi alle spese sanitarie effettuate da chi le richiede ed eventualmente legate a familiari a carico. Si possono scaricare anche ticket per i farmaci omeopatici, prestazioni legate al Servizio sanitario nazionale, i dispositivi medici che riportano il logo CE e anche i test di glicemia o altri servizi che si possono richiedere o effettuare in farmacia. Si potranno scaricare anche i farmaci veterinari, visite mediche generiche, cure termali e altre spese.

A partire dal 15 aprile di ogni anno, sul sito dell'Agenzia delle Entrate sarà possibile scaricare una dichiarazione precompilata.

Fonte: Gazzetta Ufficiale, Quotidiano Sanità

ORESTE SALOMONE - in servizio al Battaglione Squadriglie Aviatori Medaglia d'Oro al Valor Militare - 18 febbraio 1916

a cura di Giovanni Battista Cersòsimo (nipote dell'eroe di Lubjana)

Il 18 febbraio 1916 il capitano pilota Oreste Salomone, di ritorno da un'azione di bombardamento su Lubjana, allora sede del Quartier Generale del Comando Austro-Ungarico, "motu proprio" del Re Vittorio Emanuele III°, era stato decorato della prima "medaglia d'oro al valor militare" - la prima in assoluto concessa ad un pilota militare - con la seguente motivazione:

"Ferito al capo in una lotta aerea, benché il sangue gli offuscasse la vista ed il corpo inerte di uno dei suoi compagni gli rendesse difficile il governo del velivolo, rifiutava di arrendersi alle intimidazioni degli aviatori nemici e proseguiva la rotta, mentre le pallottole di mitragliatrice dell'aeroplano avversario gli grandinavano intorno. Col motore funzionante irregolarmente, manovrando a bassa quota in mezzo alle raffiche di artiglierie antiaeree nemiche, riusciva a discendere in uno dei nostri campi ove, con sentimento elevatissimo di cameratismo e con profonda coscienza del dovere, si occupava dei compagni e delle bombe ancora inesplose sotto l'apparecchio. - Ajduessina, 18 febbraio 1916"

La "Domenica del Corriere" aveva voluto così ricordare, nella sua copertina, l'impresa di Lubjana:

L'eroica azione di bombardamento di Lubjana aveva fatto conferire ad Oreste Salomone anche:

- la Croce di Cavaliere dell'Ordine Serbo dei Karageorgevich, concessagli dal Re di Serbia Pietro I° Karageorgevich (1916),
- la Croce di Cavaliere dell'Ordine di San Giorgio, concessagli dallo Zar di tutte le Russie Nicola II° Romanov (1916).
- la Croce di Guerra Francese (ORDRE N.4798 del 24.4.1917),
- il Premio Vittorio Emanuele alla "Virtù e al Valore", medaglia d'oro della Provincia di Caserta (2 aprile 1916).

Nel 1916 Oreste Salomone si fregiava già di una "medaglia d'argento al valor militare" e della "medaglia della guerra italo-turca (1911-1912)".

Questa la motivazione della medaglia d'argento al valor militare: ***"Con intelligente e ponderata audacia, nelle più svariate e sfavorevoli condizioni di navigazione aerea, pilotò per ben 25 volte il proprio aeroplano sul***



campo di Madmar. Durante i voli fu fatto, quasi sempre, segno a vivissime scariche di fucileria nemica, dalle quali l'apparecchio fu una volta colpito. Tobruk, marzo - agosto 1913".

Con decorrenza 31 luglio 1916 era stato, inoltre, nominato "Cavaliere della Corona d'Italia, in considerazione di speciali benemeritenze".

Promosso Maggiore "per merito eccezionale" con decor-

renza 17 gennaio 1918, durante un'operazione di bombardamento a luce stellare, nella notte tra il 2 e il 3 febbraio, di ritorno da un'azione di guerra su Levico e Caldonazzo, mentre si apprestava ad atterrare sull'aeroporto di Padova avvolto dalla nebbia, si schiantava con il suo aeroplano nei pressi di Brusegana, decedendo nel corso della notte a seguito delle gravi ferite riportate; Gabriele D'Annunzio, suo compagno d'armi, nell'elogio funebre, declamava "con la sua vita restò mozza la cima di un bell'albero, accendetegli ogni anno un fuoco sul Vulture".

I suoi resti mortali, inizialmente sepolti nel Cimitero di Padova, dopo la fine della Grande Guerra, erano stati trasferiti a Capua, sua Città natale, che gli tributava, nella circostanza, onoranze funebri solenni.

Questa l'epigrafe marmorea che ricorda ancora oggi, nel Cappellone del Cimitero di Capua, la sua vicenda terrena:

**MAGGIORE DI AMMINISTRAZIONE
ORESTE SALOMONE
ANIMA D'EROE
LA MILIZIA DELL'ARIA SPOSÒ
CON INCONTENIBILE ENTUSIASMO,
CONSACRANDO ALLA PATRIA
IL SUO ARDIMENTO NELLA GUERRA
LIBICA E NEL CONFLITTO MONDIALE,
A TOBRUK LA MEDAGLIA D'ARGENTO
NE CORONÒ IL VALORE,
AD AJDUSSINA, NEL RITORNO
DA EPICA INCURSIONE,
L'ITALIA EBBE IN LUI LA PRIMA
MEDAGLIA D'ORO AL V.M.
PER ATTIVITÀ AVIATORIA E LA STORIA
"L'EROE DI LUBJANA".
NACQUE A CAPUA IL 20 SETTEMBRE 1879,
MORÌ PER INCIDENTE AEREO
IN PADOVA IL 3 FEBBRAIO 1918**



ORESTE SALOMONE - in servizio al Battaglione Squadriglie Aviatori Medaglia d'Oro al Valor Militare - 18 febbraio 1916

Capua gli ha intitolato una delle sue vie principali e ogni anno, nella ricorrenza della scomparsa, ne ricorda le gesta con una sobria cerimonia religiosa nel *Cappellone* del Cimitero cittadino, ove l'eroe di Lubjana è sepolto, accanto a tutte le *Medaglie d'Oro al Valor Militare*, native della Città. L'Aeronautica Militare, costituita come Forza Armata autonoma il 28 marzo 1923, gli ha intitolato l'aeroporto di Capua ed ha voluto ricordarlo nel suo stemma araldico, con il "quadrifoglio" della *X Squadriglia da Bombardamento "Caproni"*, nelle cui file Oreste Salomone era stato protagonista di tante azioni di "bombardamento diurno e notturno".

Il 3 luglio 1986, a Vigna di Valle, sulle rive del lago di Bracciano, sede del *Museo Storico dell'Aeronautica*, con una solenne cerimonia militare, organizzata dal Corpo di Amministrazione dell'Esercito e dall'Aeronautica Militare, è stata scoperta una "stele marmorea" in memoria del *Maggiore Oreste Salomone, Prima Medaglia d'Oro al Valor Militare concessa ad un Pilota Militare*.

Di fianco è riportata una rara fotografia, in bianco e nero, del medagliere che seguiva il feretro del maggiore Oreste Salomone, durante i solenni funerali celebrati a Capua.

Nella fila in alto:

- la medaglia d'oro al valor militare (brevetto n. 21367 del 18.9.1916),
- la medaglia d'argento al valor militare (brevetto n. 19918 del 30.6.1914),
- la Croce di Cavaliere della Corona d'Italia (brevetto n. 46882 del 31.7.1916),
- la Croce al merito di guerra "alla memoria" (brevetto n. 9010 del 3.3.1920).



Nella fila centrale:

- la medaglia della guerra italo-turca (brevetto n. 178772 del 30.11.1913),
- la Croce di Cavaliere dell'Ordine Serbo dei Karageorgevich (1916),
- la Croce di Cavaliere dell'Ordine Russo di San Giorgio (1916),
- la Croce di Guerra Francese (ORDRE N. 4798 del 24.4.1917)

Nella fila in basso:

- la medaglia d'argento della Provincia di Caserta (Premio Vittorio Emanuele alla Virtù e al Valore - Caserta 11.10.1914), per l'eroico comportamento durante la Guerra di Libia,
- la medaglia d'oro della Provincia di Caserta (Premio Vittorio Emanuele alla Virtù e al Valore - Caserta 2.4.1916), per l'eroica impresa di Lubjana.

Alla sua memoria erano state conferite successivamente le seguenti ulteriori decorazioni:

- una Croce di Guerra al Valor Militare (brevetto n. 47/1924 del 25.1.1925),
- la medaglia della guerra 1915-1918 (R.D. n. 1241 del 29.7.1920),
- la medaglia a ricordo dell'unità d'Italia (R.D. n. 1362 del 16.10.1922),
- la medaglia di benemerita per i Pionieri dell'Aeronautica (brevetto n. 344 del 23.1.1943).

Sono Volati più in Alto

A Milano il 19 febbraio 2015 si è spenta serenamente all'età di 94 anni la Dama d'Onore ANGELINA DE ROSA RAMONDINI; vedova del Gen.le Mario Ramondini e sorella del Gen.le Bruno De Rosa, che entrambi hanno militato in Aeronautica. La figlia Olga le è stata accanto e la ricorda come una mamma esemplare, solare, gentile e generosa, sempre vigile, paziente ad affrontare piccole e grandi difficoltà della vita.

A Roma il 12 luglio 2015 ha lasciato la vita terrena il Generale Ispettore ROSARIO MUSUMECI. Era nato il 10 febbraio 1924 a Castronovo di Sicilia. Ha dedicato la sua vita alla Famiglia, al servizio e ad opere di carità.

A Roma il 5 novembre 2015 è deceduto il Socio ANUA CESARE PETRUCCI.

Colonnello del Genio Aeronautico è stato affezionato lettore del nostro Corriere dell'Aviatore.

A Taranto il 5 dicembre 2015 è venuto a mancare il Magg. FRANCESCO SALVEMINI.

Socio nella Sezione ANUA di Taranto è stato sempre apprezzato per le sue doti che manifestava in ogni occasione dimostrando di averle attinte da un ricco ed orgoglioso vissuto nella NOSTRA AERONAUTICA. La fiera di aver indossato la divisa si evidenziava sempre, con quella postura, anche con gli abiti civili, rendendo l'immagine della vera natura del soldato: comunicare i valori anche con la forma!

A Catania il 7 dicembre 2015 è volata in cielo la D.O. RAFFAELLA CARDILE VED. BELFIORE. (Nostro Col.Pil. - scomparso molti anni fa - che fece Servizio anche al 41° Stormo, ed anche con un passato a cavallo della Seconda G.M.)

La Presidenza dell'ANUA rivolge ai familiari dei Cari Defunti accorati sentimenti di cordoglio